

Handläggare  
Carlén Göran

Datum  
2010-11-11

Diarienummer  
KSN-2010-0607

Kommunstyrelsen

## Program för Östra Salabacke

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

**att** godkänna förslaget till program för Östra Salabacke som vägledning för detaljplanearbeten och genomförandeåtgärder i övrigt inom programområdet

### Ärendet

Kommunfullmäktige gav i november 2002 byggnadsnämnden i uppdrag att upprätta ett detaljplaneprogram för det aktuella området. Programarbetet inväntade överenskommelsen om ledningsflytt mellan Uppsala kommun, Svenska kraftnät och Vattenfall som blev klar i juni 2006. Ett programförslag upprättades därefter och samrådsbehandlades i början av år 2008. Kommunstyrelsen avgav då ett samrådsyttrande som underströk vikten bland annat av att binda samman stadsdelar, skapa förutsättningar för även verksamhetsetableringar, hålla öppet för effektiv tvärförbindelse med kollektivtrafik längs Fyrislundsgatan samt ge stärkta utvecklingsförutsättningar för Årsta centrum.

Byggnadsnämnden har den 11 november 2010 överlämnat (**bilaga 1**) rubricerat förslag till program till Kommunstyrelsen för behandling. Till ärendet hör också en samrådsredogörelse (**bilaga 2**).

Det nu genomarbetade programförslaget bygger på ett flertal nya utredningar kring trafik- och parkeringsfrågor, buller, geoteknik samt skilda struktur- och marknadsanalyser. I förhållande till samrådsversionen av programmet föreslås nu en tätare men mer varierad bebyggelse som understödjer utvecklingen av servicefunktioner, stadsliv och kollektivtrafiksystemet i de östra stadsdelarna. Förslaget till program har vidare en tydlig ambition för hållbar samhällsutveckling i övrigt och stämmer överens med den nya översiktsplanens inriktning och riktlinjer. Kommunstyrelsens synpunkter i samrådsskedet har beaktats.

Större delen av den mark som föreslås kunna exploateras är i kommunens ägo.  
Fastighetsnämnden avser behandla projektets ekonomiska inriktning i november 2010.

*Kommunalekonomiska konsekvenser*

Ett genomförande av programmets intentioner bedöms ge kostnadstäckning för nedlagda investeringar i ledningsflytt och de exploateringskostnader i övrigt som uppkommer.

Kommunledningskontoret

Kenneth Holmstedt  
Stadsdirektör

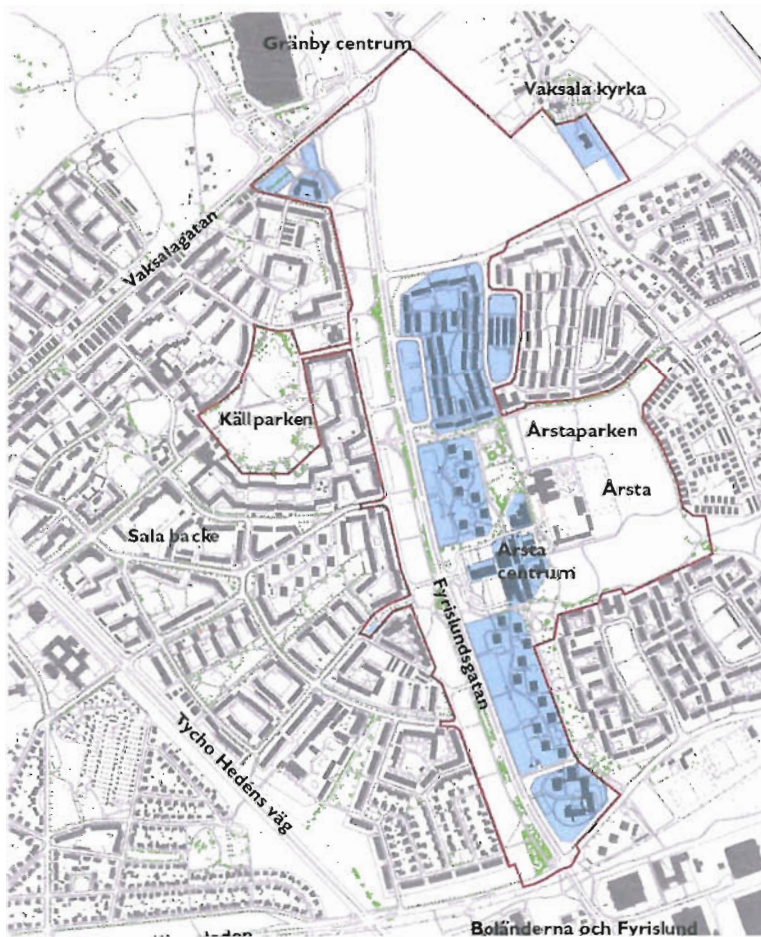
Handläggare:  
Caroline Johansson Fors  
018-727 46 16  
Caroline.johansson@uppsala.se

Datum:  
2010-11-09

Diarienummer:  
2003/20007-1

## Programsamrådsredogörelse

Planprogram för Östra Sala backe, (fd kraftledningsstråket),  
Uppsala kommun



### Programmets syfte

Programmet ska utgöra underlag för den fortsatta detaljplaneringen av området och belysa vilka strategiska frågor som måste hanteras och lösas i den fortsatta planprocessen. Programmet illustrerar hur områdets potential kan tillvaratas för ny bebyggelse med en blandning av bostäder och verksamheter. Programmet visar också på en utveckling av Årsta centrum som central mötesplats i området samt en omvandling av Fyrislundsgatan till en stadsgata. Exploateringen av området ska även bidra till att det byggs nya parker, att kvaliteten och värdena i befintliga parker såsom Källparken och Årstaparken stärks samt att det skapas förutsättningar för nya rekreationsstråk. Programförslaget följer intentionerna i Översiktsplan 2010.

Postadress: Uppsala kommun, Stadsbyggnadskontoret • 753 75 UPPSALA • Besöksadress: Stadshuset, Vaksalagatan 15  
Telefon: +46 18 - 727 00 00 • Fax: +46 18 - 727 46 61 • E-post: stadsbyggnadskontoret@uppsala.se

[www.uppsala.se](http://www.uppsala.se)

## Innehållsförteckning

---

1. HUR PROGRAMSAMRÅDET BEDRIVITS.....	3
2. STADSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE.....	3
3. SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPUNKTER .....	8

## **1. Hur programsamrådet bedrivits**

---

Ett programförslag upprättades under 2007 och byggnadsnämnden beslutade om samråd i december 2007. Programsamråd hölls under februari och mars 2008. Samrådsmöte genomfördes i samband med programsamrådet i Hjalmar Brantingskolan. Totalt inkom ca 60 yttranden samt 200 namnunderskrifter från de boende i närområdet.

Under 2010 har programmet arbetats om och olika utredningar genomförts som grund för detta. Byggnadsnämnden godkände riktlinjerna för programmets revidering i september 2010.

Det reviderade programförslaget har utvecklats i nära samarbete med de olika kommunala förvaltningarna. Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med Fastighetskontoret, Gatu- och trafikkontoret och Fritids- och naturkontoret arbetat i en sk projektgrupp. Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret och Gatu- och trafikkontoret har med Ramböll som konsultstöd utrett trafik- och parkeringsfrågorna och hittat en gemensam samsyn kring dessa som utgör underlag för det reviderade programförslaget. En referensgrupp bestående av övriga kommunala förvaltningar: Kommunledningen, Uppsala Vatten, Miljökontoret, Kulturkontoret, Äldrekontoret, Kontoret för vuxna med funktionshinder samt Kontoret för barn, ungdomar och arbetsmarknad samt Brandförsvaret, har fört in sina synpunkter och reflektioner på programförslaget i olika skeden. Möte har också hållits med de ledningsdragande verken.

Ett nytt samråd hölls med länsstyrelsen den 3 september 2010 avseende betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11. Ett nytt yttrande har inkommit avseende denna fråga där länsstyrelsen skriver att de delar kommunens uppfattning om att ett genomförande av programmets intentioner inte kan antas leda till betydande miljöpåverkan utifrån den kunskap kommunen i nuläget har. En informationsutställning kommer att hållas i Stadshusets kommuninformation för att ge sakägare, boende, allmänhet samt olika sammanslutningar och föreningar möjlighet att informera sig om det nya programmet och ställa frågor kring programmets innehåll och struktur. Informationsutställningen äger rum den 15 november 2010.

## **2. Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

---

I det reviderade programmet föreslås, till skillnad från samrådsversionen av programmet, en tätare och mer varierad bebyggelse som bättre kopplar/länkar stadsdelarna Sala Backe och Årsta till varandra. Förslaget skapar förutsättningar för att utveckla en mer blandad stadsstruktur som understödjer utvecklingen av servicefunktioner, stadsliv och kollektivtrafiksystemet i de östra stadsdelarna. Målsättningen är att den nya bebyggelsen ska tillföra nya kvaliteter i boende- och stadsmiljön men även ta stöd av befintlig bebyggelse avseende grönstruktur, viss service m.m. Det reviderade programmet har en tydlig ambition för hållbar samhällsutveckling och bedöms ligga i linje med den nya översiktsplanens inriktning för stadens utveckling.

Skillnaden mot samrådsversionen är att den nya fysiska strukturen som föreslås är tätare och mer sammanhållen. Inom kommunens mark väster om Fyrislundsgatan bedöms ca 2000 bostäder kunna inrymmas mot tidigare ca 500. Fyrislundsgatan får en annan utformning som stadsgata utan parallella gatusystem vilket gör att man får bredare kvartersformer och kan bygga "hela" kvarter. Markanvändningen i den norra delen har ändrats från en större enskild handelsetablering till att omfatta kvarter med handel, service, kontor och bostäder blandat. Parkmarken inom själva utbyggnadsområdet har minskats samt

koncentrerats till den södra delen där avstånden till parkmark är som störst. Istället satsas mer på att höja kvaliteten och värdena i befintliga parker, Årstaparken och Källparken, samt att skapa förutsättningar för nya rekreativstråk, stadsrandsstråket och markområdet vid Alrunegatan. Programmet andas en hög ambitionsnivå kring att skapa en ny stadsstruktur med ett blandat innehåll med olika boende- och upplåtelseformer, bostäder och verksamheter, många aktörer i områdets genomförande samt en variation med mer småskalig fastighetsindelning.

Marken öster om Fyrislundsgatan är i huvudsak i privat ägo. Programmets viljeinriktning är att även denna sida långsiktigt ska kunna bebyggas och staden länkas ihop. En viktig roll för kommunen i det fortsatta arbetet blir att visa på utvecklingsmöjligheter som tar fasta på olika fastighetsägares intressen.

Fyrislundsgatans roll och funktion är av avgörande betydelse för att skapa en mer sammanhängande stadsväv, överbygga barriärer och öka kontaktytorna och tillgängligheten mellan stadsdelarna samt skapa en bra boende- och stadsmiljö. Flera boende framförde också vikten av detta i samrådet. I det reviderade programmet föreslås gatan göras mindre attraktiv för genomfartstrafik genom signalreglerade korsningspunkter och ett körfält för biltrafiken i vardera riktningen. Dagens trafikmängd på 15 000-17 000 f/d ses som ett "måltal" för trafiken som ska hållas långsiktigt.

Fyrislundsgatan föreslås utformas med fyra körfält varav ett i vardera riktningen utgörs av ett prioriterat kollektivtrafikkörfält. Målsättningen att få in blandade funktioner och verksamheter i bottenvåningarna längs Fyrislundsgatan förutsätter kantstensparkering och logistikzoner. Separata cykelbanor förläggs längs gatan. Gatans olika funktioner bedöms rymmas på en sektionsbredd av ca 33 - 34 meter. Den nya sektionen förutsätter att nya trädplanteringar ersätter befintliga trädrader längs Fyrislundsgatan. Gatans exakta disponering kommer att kräva vidare studier i den fortsatta planeringen. Konsekvenserna av en dämpning av genomfartstrafiken har i relation till omfördelning av trafikmängder på andra gator bedömts vara acceptabel då en relativt stor andel av trafiken istället väljer E4:an. Om inte en förändring av gatans utformning sker kommer trafiken på Fyrislundsgatan år 2030 enligt prognoser att ligga på ca 22 000 f/d.

Områdets struktur anpassas till att möta ett utbyggt stomlinjenät och skapa förutsättningar för snabba kollektivtrafikstråk och attraktiva hållplatslägen. I nuläget är inte det stomlinjestråk som berör Fyrislundsgatan utpekade som konverteringslinje för spårtrafik. Fyrislundsgatans föreslagna sektion rymmer dock en framtida konvertering till spårtrafik om det skulle bli aktuellt.

Målsättningen är att stadsdelarna ska vävas samman genom den nya bebyggelsen i sitt nät av gator, kvarter, parker och bebyggelse och uppmuntra förflyttningar till fots, med cykel eller kollektivtrafik. För att uppnå detta är det viktigt att skapa ett kontinuerligt gatunät som hänger samman och på så vis kopplar samman och stärker sambanden mellan stadsdelarna. Med detta som bakgrund har det varit viktigt att gatunätet inom Sala backe får en direkt anslutning till Fyrislundsgatan. Kopplingar som leds vidare in mot Årsta, där kommunen idag äger marken, och till en ev. framtida bebyggelse på befintliga parkeringsytor. Det nya programförslaget har fler kopplingar än tidigare förslag. På så vis fördelas trafiken på fler "ben".

Flera boende framförde i samrådet en oro för ökad trafik med buller- och trafiksäkerhetsproblem som en följd av fler gatukopplingar. Under framarbetande av det nya programmet har trafikanalyser gjorts för att bedöma hur den ökande exploateringen samt en dämpning av trafiken kan förväntas omfördela trafik till gatunätet inom Sala backe. Dessa analyser visar på att trafiken kan komma att öka på vissa gator.

Apelgatan, Johannesbäcksgatan och Salabacksgatan samt Näckrosogatan är de gator som berörs i störst omfattning. Frågan kommer därför att studeras vidare och kompletterande trafikstudier samt åtgärdsförslag tas fram för att möta upp detta på ett lämpligt sätt så att inte påtagliga negativa konsekvenser uppstår. För Apelgatan som även kommer att trafikeras av busstomlinjen krävs särskilda studier. Eventuell påverkan på bullernivåerna för befintlig bebyggelse kommer också att fördjupas.

Flera motsatte sig en högre bebyggelse i samrådsversionen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det finns stadsbyggnadsmässiga motiv till att pröva inslag av högre bebyggelse. Utbyggnadsområdet är långt och Fyrislundsgatan utgör en viktig huvudgata i staden. Fyrislundsgatan är förhållandevis bred och behöver mötas av en högre bebyggelse för att ges en tydlig rumslighet. Gränby centrum expanderar och får mer och mer karaktär av stadsdelscentrum. Korsningen med Vaksalagatan utgör också en viktig entrépunkt där högre bebyggelse kan bidra till att markera denna punkt och tydliggöra mötet mellan stad och land. Vid Årsta centrum kan en högre bebyggelse bidra till att lyfta fram och förbättra orienterbarheten till centrum. I det reviderade förslaget föreslås skalorna varieras. Genomsnittshöjden kommer att ligga på mellan 4-5 våningar. Högre byggnader placeras längs Fyrislundsgatan som mindre enheter samt vid Gränby och Årsta centrum och vävs in i strukturen i syfte att skapa en mer varierad struktur. Stadsbyggnadskontoret har sett det som viktigt att programmet innehåller en flexibilitet avseende denna fråga då området kommer att utvecklas under långt tid och då ambitionen att blanda olika hustyper inom kvarteren kommer att innebära att olika skalor möts. Detta kan leda till spännande och nya innovativa sätt att bygga staden och skapa nya stads- och boendekvaliteter.

Den nya bebyggelsen ska dock i sitt möte med den befintliga bebyggelsen anpassas i skala. Sol- och vindstudier kommer att göras i det fortsatta arbetet liksom volymstudier i syfte att bedöma konsekvenserna av en högre bebyggelse. Gestaltungs- och utformningsfrågor kommer också att fördjupas i den fortsatta processen. Höga krav kommer att ställas på såväl arkitektoniska kvaliteter som hållbarhetsaspekter i byggandet. Närboende kommer att ha fortsatt möjlighet att i samband med detaljplaneläggningen ta del av förslag och lämna synpunkter kring dessa frågor.

Många boende framförde att de önskar mer grönyta i utbyggnadsområdet. Den bärande tanken i det reviderade programförslaget är att bygga en tätare och mer sammanhållen stadsstruktur i förhållande till samrådsförslaget för att uppnå de olika kvaliteter som inledningsvis beskrivits. Den grönyta som tas i anspråk ska kompenseras dels genom upprustning och tillgängliggörande av de intilliggande parkerna och dels genom att nya rekreationsmöjligheter skapas i form av tillkommande parkytor och stråk. Särskild vikt ska även läggas vid gröna kvaliteter inom bostadsgårdar och gatugrönska vid torg och platsbildningar och längs gator inom utbyggnadsområdet. Stadsbyggnadskontoret har bedömt att närheten till befintliga parker, som har en stor potential att utvecklas, är stor och att en kvalitetshöjning av dessa ger mervärden för såväl befintlig som ny bebyggelse liksom en ny park vid Alrunegatan och en utveckling av stadsrandsstråket.

Det reviderade programmet skapar bättre förutsättningar för det lokala näringslivet med fler bostäder och arbetsplatser blandat. En övergripande handelsutredning har tagits fram som underlag för en första bedömning inför revideringen av programmet. Förhållningssättet är att i första hand satsa på Årsta centrum där ett kluster av olika verksamheter kan etableras i och kring torget och i dess närhet. Hur stor andel verksamheter och kontor som kan bli aktuellt i övriga delar av utbyggnadsområdet är svårt att bedöma i detta skede. En väl balanserad avvägning måste ske mot etableringar vid Årsta centrum så att inte förutsättningarna för att skapa ett starkt centrum, ett kluster av verksamheter, försvinner. Fördjupade handelsstudier måste göras inför det fortsatta arbetet. En generell inriktning för det fortsatta arbetet

ska vara att i första hand få in verksamhetslokaler i bottenvåningarna mot Fyrislundsgatan. Kvarterens hörn ska då prioriteras vid placeringen av lokaler. Kontor kan ske blandat med bostäder i strategiska och för bostäder svårlokaliserade lägen. Närheten till Gränby centrum gör att närliggande kvarter har potential att inrymma servicefunktioner på den västra sidan.

Parkeringsfrågan oroade många boende. En parkeringsutredning har tagits fram som underlag för den nya exploateringen. Den nya bebyggelsens parkeringsbehov ska lösas i underjordiska källargarage under kvarteren. Nuvarande parkeringsnorm anger ett p-behov på 1 bilplats/lgh exkl. besöksparkering på 0,1 bilplats/lgh. Parkeringsnormen håller på att ses över och kan resultera i andra riktlinjer avseende parkeringsbehoven. Andra alternativ som t ex bilpool kan bli aktuellt att pröva inom området. Besöksparkering för boende och verksamheter föreslås ske som kantstensparkering utmed områdets gator. Parkeringsbehoven inom Årsta centrum måste utredas vidare när man längre fram i processen vet mer om dess innehåll och struktur.

Idag finns parkeringsplatser inom programområdet som hyrs ut eller upplåts av kommunen. Totalt rör det sig om ca 250 platser. Boende framförde synpunkter på att dessa ska vara kvar alternativt ersättas. Framtagen parkeringsutredningen visar på att ca 110 av dessa platser nyttjas idag. Parkering är ytterst fastighetsägarens ansvar att lösa, då i första hand inom egen fastighet. Befintliga parkeringsplatser längs utbyggnadsområdet kommer inte att ersättas med nya markparkeringar i den nya bebyggelsestrukturen. Genom tillskapande av ny gatumark och förändrad utformning på befintliga gator visar parkeringsutredningen att ca 200 nya platser kan tillkomma i form av kantstensparkering utöver de 70 platser som redan idag finns längs Johannesbäcksgatan och Näckrosgratan. Vidare finns utrymme att lösa mindre tillskott på berörda bostadsrättsföreningars gårdar. Inhyring i framtida parkeringsgarage och ev. boendeparkering längs gator, bilpool m.m. kan också vara möjliga lösningar.

Buller kommer att vara en viktig fråga i det fortsatta arbetet och fördjupade studier kommer att behöva göras för respektive kvarter. I en stad får man nästan alltid uteslutande arbeta med avstegsfall enligt Boverkets riktlinjer. Den nya bebyggelsen kommer att kräva att avstegsfall enligt Boverkets riktlinjer tillämpas vilket innebär att krav kommer att ställas på tyst alternativt ljuddämpad sida. Detta motiveras av att utbyggnadsområdet utgör en tätare stadsstruktur i ett viktigt stadsstråk i staden samt att Fyrislundsgatan utgör ett viktigt kollektivtrafikstråk. En övergripande bullerutredning har tagits fram för utbyggnadsområdet som helhet som visar på att de ekvivalenta ljudnivåerna vid Fyrislundsgatan ligger på 64-65 dBA ekvivalent ljudnivå med en trafikmängd på ca 17 000 f/d. Bullerfrågan kommer inför det fortsatta arbetet att fördjupas både för den nya bebyggelsen som för den befintliga liksom konsekvenserna samt åtgärder som kan komma att krävas. Den nya bebyggelsen längs Fyrislundsgatan kommer att fungera som en bullerskärm för bakomliggande bebyggelse. Någon bullerskärm mot Fålhagsleden planeras inte i nuläget. I för bostäder svårplacerade lägen kan tex kontor lämpligare placeras.

Den norra delen av programområdet berör indirekt genom sin närhet viktiga kulturmiljöer. I det fortsatta arbetet kommer flera frågor i denna del att kräva fortsatta studier bland annat utvecklingen av parken intill fornlämningsområdet vid Alrunegatan. De viktiga historiska siktlinjerna mellan den historiska stadskärnan och Vaksala kyrka samt Carolina Rediviva i Vaksalagatans förlängning ska beaktas. Under de senaste 50 åren har staden expanderat kraftigt mot öster. Byar, gårdar och deras marker har inlemats i stadens utbyggnad. Marker tillhörande byarna Gränby, Vaksala, Bålsta och Årsta hör till de senaste årspråktagna och kulturlandskapet är idag väldigt fragmenterat. Nya E4:an och backarna upp mot Vaksala kyrka kan för närvarande uppfattas som en gräns för stadens utbyggnad åt öster.



Förslaget innebär att bebyggelselinjen mot det öppna landskapsrummet kring Vaksala kyrka flyttas fram, men Fyrislundsgatan och Alrunegatan kommer fortfarande att utgöra den tydliga fysiska gränsen. Mötet mellan stad och land går med programförslaget från mer diffust till mer distinkt och stadsmässigt. En utveckling av åkermarken till park längs Alrunegatan innebär att kulturmiljön kan integreras i stadsväven och blir tillgänglig för allmänheten. En park med utgångspunkt i kulturmiljöns historia bedömer stadsbyggnadskontoret uppfattas som ett mer uppskattat och naturligt element i staden än den nuvarande åkern. Stadsbyggnadskontorets ställningstagande är att en tydligare bebyggelsegräns i kombination med ett varsamt ianspråktagande av kulturmiljöområdet kring Vaksala kyrka, i syfte att öka tillgängligheten, kan leda till att kulturmiljöns värden tydliggörs och lyfts fram.

Kommunen har ansökt hos länsstyrelsen om en arkeologisk förundersökning i bevarande syfte för marken vid Alrunegatan. Detta för att breda planeringsunderlaget inför det fortsatta arbetet. Detta underlag kommer att ligga till grund för framarbetande av förslag till utveckling av parkområdet samt utgöra underlag för en närmare beskrivning av olika hänsynstaganden avseende fornlämningsområdet. Länsstyrelsen har bedömt att någon arkeologisk undersökning inom utbyggnadsområdets norra del inte krävs. Skötselåtgärder kring den betade delen av fornlämningsområdet hanteras inte inom ramen för programmet.

Ett program anger kommunens mål och viljeinriktning och lägger en ram för områdets struktur inom vilken olika frågor senare i planeringen kan fördjupas samt visa på principer för bebyggelsemiljöns utformning. Programmet ska belysa viktiga frågor som måste hanteras men inte ange exakt hur dessa ska lösas. I det fortsatta arbetet kommer därför många frågeställningar att behöva fördjupas. Dessa frågor kommer att belysas i kommande detaljplanarbeten där möjlighet ges för berörda att lämna synpunkter i detaljplaneprocessen. Vad det gäller cykeltrafiken visar programmet endast övergripande viktiga kopplingar och länkar. I det fortsatta arbetet kommer cykelnätets utformning fördjupas och lösningar redovisas mer i detalj. Lokalgatornas utformning och sektion inom den nya strukturen inklusive Johannesbäcksgatan och Näckrosogatan har inte lagts fast i detta skede utan kommer att studeras vidare. De boendes synpunkter kommer tillsammans med andra frågor då att vägas in. Gatu- och trafikkontoret har som målsättning att utreda förutsättningarna för en ny gång- och cykelbana längs Alrunegatan varför det finns med som en ambition i det nya programmet. Andra frågor som kommer att studeras vidare är t.ex. dagvatten. Dagvattnet från kvartersmark kommer att fördröjas för att inte belasta det redan överansträngda dagvattennätet. En ev. förskola i anslutning till Vaksala kyrka kommer att utredas vidare av fastighetskontoret.

### 3. Sammanfattning av inkomna synpunkter

---

Yttrandena finns att ta del av i sin helhet på stadsbyggnadskontoret samt kommunledningskontoret.

#### **Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen påpekar att enligt översiktsplanen ska ett kvalitetsprogram tas fram för bebyggelsens utformning. I programhandlingen framgår inte så klart hur denna fråga ska lösas. Länsstyrelsen förslår att det även tas fram ett samlat underlag samt en analys av lägenhetsbehovet med målsättning att få in olika boendegrupper i stadsdelen för en allsidigare befolkningssammansättning.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att den nya gatusektionen för Fyrislundsgatan även kan inrymma plats för framtida spårtrafik med hållplatser. De anser vidare att åtgärder som kan minska Fyrislundsgatans karaktär av genomfartsgata bör framhållas. Länsstyrelsen anser också att en aktuellare trafikprognos borde kunna redovisas.

Länsstyrelsen framförde att ett genomförande av det planerade parkområdet vid Alrunegatan kan komma att förhindras på grund av fornlämningsförekomst och kulturminneslagens bestämmelser.

Ett genomförande av programmet kan antas leda till betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 11 § MB avseende trafik, buller och luft.

***Möte med länsstyrelsen har skett den 4 juni samt den 3 september 2010 kring det nya programförslaget och eventuell betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har inkommit med ett nytt yttrande daterat den 4 november 2010. Redovisas kursivt nedan.***

*Kommunens bedömning att exploateringen enligt uppdaterat programförslag inte kan antas leda till en betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 11 § MB och att en miljöbedömning enligt 6 kap 11-18 §§ därmed inte krävs delas av länsstyrelsen. Anledningen till den ändrade bedömningen är den trafikutredningen som nu tagits fram, med utgångspunkt i kommunens målsättning att minska genomfartstrafiken på Fyrislundsgatan. Länsstyrelsen anser att frågor om trafik, buller, luft och dagvattenhantering är viktigt att hantera i det fortsatta planarbetet och att fördjupade utredningar kan komma att behövas.*

*En bedömning av hur fornlämningsmiljön vid Vaksala kyrka kommer att påverkas av föreslagen exploatering behöver göras. Den ökade exploateringsgraden som nu föreslås, jämfört med programmet från 2008, gör att både slitaget på området kan komma att bli större och att behovet av grönområden ökar. En beskrivning behövs också av hur hänsyn kommer att tas till fornlämningsmiljön.*

#### **Boende i Sala backe**

Sammantaget framförde de boende en stor oro för att den föreslagna gatustrukturen, där lokalgatorna från Sala Backe får en direkt anslutning till Fyrislundsgatan, ska leda till mer trafik inom stadsdelen och mer genomfartstrafik med ökade buller- och trafiksäkerhetsproblem till följd bland annat vid utfarter och skolor. Om bullernivåerna överskrider 55 dBA ansåg flera att Boverkets riktlinjer för avstegsfall även ska tillämpas för befintlig bebyggelse. Flera motsatte sig ett öppnande av Murargatan och undrar vad som händer med cykeltrafiken i denna punkt. Några motsatte sig också ett öppnande av Johannesbäcksgatan då risk finns för smittrafik mot Gränby. Särskilt framför förskolan. Flera framförde också

oro för att Alrunegatans koppling till Källparksgatan kan leda till ökad trafik i den norra delen av Sala backe. Flera framförde önskemål att Johannesbäcksgatan och Näckrosgatan skulle utformas med bland annat två trädtrader med kantstensparkering, bra belysning och förbud mot genomfartstrafik med tung trafik. Fartdämpande åtgärder och en tryggare trafikmiljö för barnen efterfrågades liksom cykelbana på Johannesbäcksgatan och längs Alrunegatan.

Många framförde vikten av att få bort genomfartstrafiken på Fyrislundsgatan och omvandla gatan till en stadsgata med 2 körfält för biltrafiken, kantstensparkering samt förbud mot tung trafik. Andra framförde oro för att en omvandling av Fyrislundsgatan kan komma att leda till ökad genomfartstrafik inom Sala backe. Några framförde behov av bullerdämpande åtgärder mot Fyrislundsgatan och Fålhagsleden. Flera ville också se Fålhagsleden ges en annan utformning med två körfält för biltrafiken, kantstensparkering m.m. Kollektivtrafiken i området ansågs idag dålig. Några framförde vikten av att kunna konvertera om till spårtrafik längs Fyrislundsgatan i framtiden.

Många ansåg att en glesare struktur med max 4 våningsbebyggelse passar bättre i området. Detta med tanke på bland annat trafikbelastning, parkeringsbehov och behov av grönstruktur. Stor oro kring att en högre exploatering ska leda till en dålig boendemiljö noterades. Flera motsatte sig höga hus, 6 våningar eller högre, och vill se radhus/stadsvillor i hela utbyggnadsområdet. I den södra delen ansåg närboende att max 2 våningar och villor är lämpligast. Flera framförde synpunkter på arkitektur och gestaltning.

Många var positiva till att omvandla området vid Alrunegatan till parkområde och utveckla parkerna Årstaparken och Källparken. Mer grönytor inom utbyggnadsområdet, små närparker med lek för barnen och strövområden i omgivningen efterfrågades. Boende vid Näckrosgatan önskade en park i den delen av utbyggnadsområdet liksom ett större grönområde mot Fålhagsleden.

Flera uttryckte en oro för att parkeringsbehoven inte kommer att tillgodoses. Många ansåg att 1,5 p-platser/lgh exkl besöksparkering vore en bra norm att uppfylla. Ett tydligt krav från berörda var att de förhyrda parkeringsplatserna som idag ligger inom utbyggnadsområdet måste ersättas och de som hyr ekonomiskt kompenseras för nedlagda investeringar. Frågor ställdes kring var den nya bebyggelsens behov av parkeringsplatser ska lösas, bostäder och verksamheter.

Synpunkten att behovet av lokaler för handel och verksamheter borde utredas bättre framfördes också. Lägen för förskolor föreslogs.

Flera påpekade också att de nya asfaltsytor kan komma att medföra sämre vattenavrinning och att det redan idag är problem med vatten som vid större oväder tränger in i källare.

### ***Boende i Årsta***

Generellt framfördes att bostadsrättsföreningarna i nuläget inte har något intresse av att avyttra sin mark. Någon ville att deras mark stryks från programmet som framtida bebyggelseområde. Flera framförde att man inte kan acceptera högre bebyggelse än 4 våningar. En annan aspekt som framfördes var oron för att utsikten från punkthusen mot slottet och Domkyrkan förstörs eller att hus kommer att skuggas vid en utveckling av Årsta centrum. Någon ansåg att Årsta centrum inte bör förtätas då det är viktigt att bevara parkeringsplatsen till vårdcentralen. Oro för en ökad trafikbelastning med buller- och luftproblem till följd framfördes också. Vissa var positiva till en upprustning av Årstaparken, andra tyckte att fler gröna ytor måste tillkomma.

Vissa boende har framfört önskan om personligt samråd.

### **Övriga**

*Handelskammaren* tillstyrkte men framförde bland annat en varning för övertro på möjligheterna att etablera butiker och andra verksamhetslokaler i alla delar av nyetableringarna. Punktuellt och i goda trafiklägen kan säkert sådant fungera, men erfarenheterna t.o.m. från centrumlägen visar svårigheterna att få bärighet i sådana lokaler. Risken finns att den goda ambitionen slutar i en belastning på hyresvärdens/bostadsrättsföreningen. Här bör stor lyhördhet visas för exploatörens bedömningar.

*Vaksala hembygdsförening* ansåg att bebyggelsen i områdets norra del ska anpassas till miljön kring Vaksala kyrka. Stor vikt att bevara siktlinjerna mellan staden och Vaksala kyrka. Det framförde också att det bör utredas vad som kommer att hända om den gamla kyrkskolan inte kommer att utnyttjas av Vaksala församling innan någon ny förskola planeras i denna del. På höjdpartierna i programområdets norra del finns en unik flora och fauna och Vaksala hembygdsförening påminner om att den delen av programområdet ligger inom Linnés historiska landskap. De framförde att det bör utredas om betande får är det lämpligaste för att hålla gravfältet norr om Alrunegatan öppet. Ett helhetsgrepp bör tas på hur de olika grönområdena inom Gränby-Brillingområdet ska hanteras för att bevara den unika flora och fauna som finns kvar. Vaksala hembygdsförening bedömde att sannolikheten att hitta lämningar efter förhistorisk verksamhet inom den norra delen av utbyggnadsområdet som mycket stor. Arkeologiska undersökningar innan planerna för området sätts i verket krävs därför. De framförde också vikten av att odlingslotterna anläggs med ett respektavstånd till gravfältet, alltså ner mot Alrunegatan.

*Föreningen Vårda Uppsala* tyckte att förslaget var bra under förutsättning att byggnadshöjden begränsas till i huvudsak 4 våningar och strukturen görs glesare då det inte är en innerstadskvarter. Fler kvartersparker efterfrågas.

*Upplandsmuseet* ansåg att befintlig bebyggelses skala bör vara vägledande och att områdets norra del undantas från bebyggelse med beaktande av Vaksala kyrkomiljö och bibehållande av stadsgränsen. Vill behålla siktlinjen från sydväst och Vaksalagatan mot Vaksala kyrka, kyrkomiljön och det framförliggande gravfältet för att bevara landskapsbilden och mötet mellan stadsbygd och landsbygd. Ser det även som angeläget ur kulturmiljösynpunkt och med hänsyn till Vaksalagatans kulturhistoriska värde att Vaksalagatan/Vaksalavägens i sin struktur och gestaltning överordnas cirkulationsplatsen och anslutande vägar/leder.

*Naturskyddsföreningen* avstyrkte förslaget och vill att hela området omvandlas till park.

*Hyresgästföreningen* ville se fler gång- och cykeltunnlar. De påtalade också att trafiken på Fyrislundsgatan kommer att öka markant varför bullervallar tex behöver uppföras.

*Socialdemokraterna i Uppsala* ställer sig bakom förslaget att skapa en mångfunktionell stadsmiljö med bostäder och verksamheter. De ansåg vidare att hushöjderna kan varieras och ansluta till befintlig bebyggelse samt att gröna områden och parker integreras i området. De var positiva till utveckling av parkområdet vid Alrunegatan samt upprustning av befintliga parker. De påpekade att minst en tredjedel ska vara hyresrätter och att olika upplåtelseformer blandas. De anser att förutsättningarna för spårburen trafik i stråket mellan Gränby centrum och kvarteret Stormhatten bör utredas i det fortsatta arbetet, liksom möjligheten att utveckla kollektiva tvärförbindelser i de östra stadsdelarna.

### *Ledningsdragande verk*

De olika ledningsdragande verken skickade med ledningskartor och beskrev var ledningar finns inom utbyggnadsområdet.

### ***Kommunala förvaltningar***

Natur- och fritidsnämnden framförde att de fått sina synpunkter tillgodosedda.

Gatu- och trafiknämnden hade vissa synpunkter kring Fyrislundsgatans roll, cykeltrafik samt parkering m.m.

Kulturnämndens synpunkter berörda bland annat önskemål om förtydligande och kompletteringar kring de kulturhistoriska värdena och miljöerna. De framförde också att behovet av bibliotek utreds samt vikt av konstnärlig utsmyckning och gestaltning inom den nya stadsstrukturen. Kulturnämnden anser att Källparkens amfiteater bör rustas för att kunna erbjuda det lokala kulturlivet en välfungerande arena och scen.

Uppsala Vatten framförde att dagvattnet från kvartersmark måste tas om hand via utjämningsmagasin. Avfallshanteringen ska ske enligt arbetsmiljöverkets riktlinjer.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att inriktningen måste vara att utformningen görs så att såväl nytillkommande som befintlig bebyggelse får ljudnivåer vid fasad som inte överskrider riktvärdet 55 dB(A). Det bullerutsatta läget längs Fyrislundsgatan bör planeras för mer verksamheter alternativt att avståndet ökas från gatan. Ljudnivåerna från övriga gator inom programområdet måste uppmärksammas och detaljstuderas i den fortsatta planläggningen för att förhindra överskridande av riktvärde. Miljö- och hälsoskyddsnämnden påpekade också att miljö kvalitetsnormer för luft inte får överskridas. Beräkningar från SLB analys visar att miljö kvalitetsnormerna för PM 10 överskrids vid 30 000 fordon/dygn, om gatan är bebyggd på båda sidor, enligt programförslaget.

Barn- och ungdomsnämnden, socialnämnden samt utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden hade inget att invända. Äldrenämnden framförde att behovet av seniorboende är viktigt samt tillgängligheten för äldre till service och grönområden.

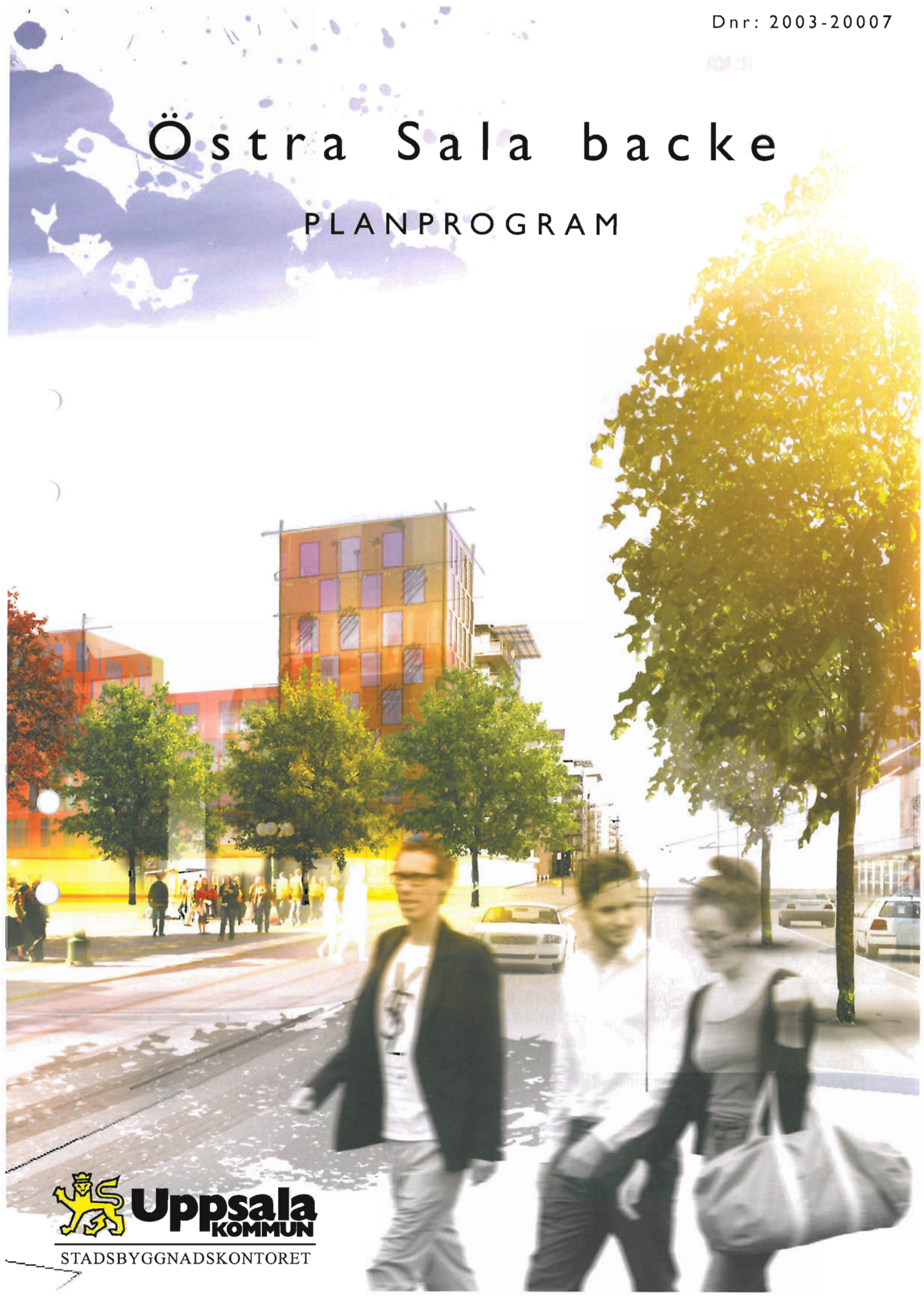
## STADSBYGGNADSKONTORET

Ulla-Britt Wickström  
Planchef

Caroline Johansson Fors  
Planarkitekt

# Östra Sala backe

## PLANPROGRAM



**Uppsala**  
KOMMUN

STADSBYGGNADSKONTORET

# MEDVERKANDE

## PROJEKTGRUPP

Programmet har tagits fram av:

Caroline Johansson Fors (projektledare och huvudtextförfattare),  
Stadsbyggnadskontoret, i samarbete med en projektgrupp bestående av:  
Karl Ingelstam, Fastighetskontoret  
Karin Åkerhammar, Gatu- och trafikkontoret  
Helena Espmark, Fritids- och naturkontoret

## REFERENSGRUPP

Göran Carlén, Kommunledningskontoret  
Ingrid Anderbjörk, Kommunledningskontoret  
Kristina Ekholm, Uppsala Vatten  
Peter Lundberg, Uppsala Vatten  
Kerstin Bergman, Miljökontoret  
Magnus Elfwendahl, Kulturkontoret  
Astrid Nyström, Kontoret för barn, ungdomar och arbetsmarknad  
Kjell Holm, Äldrekontoret och kontoret för vuxna med funktionshinder  
Mats Sundelius, Brandförsvaret

## KONSULTMEDVERKAN

Strukturskiss och analyser som ligger till grund för programförslaget har tagits fram av Stadsbyggnadskontoret och Fastighetskontoret i samarbete med White Arkitekter representerade av Nina Wittlöv Löfving, Kristoffer Roxbergh och Stefan Rummel. White Arkitekter har också tagit fram perspektiv och illustrationer där så anges.

Slutlig sammanställning, utformning och layout av programmet har tagits fram av Stadsbyggnadskontoret i samarbete med Tengbom representerade av Per Jacobsson och Marie-Louise Öberg.

## ILLUSTRATIONER

Fotografier har tagits av Stadsbyggnadskontoret och Tengbom om inte annat anges.

Flygfoton har tagits av Bergslagsbild AB.

Kartillustrationer har tagits fram av Tengbom.

White Arkitekter har tagit fram perspektiv och övriga illustrationer.

## UNDERLAG

En levande Fyrislundsgata, Rapport - 2010-06-22 (Niras)

Trafikutredning om Fyrislundsgatan - 2010-08-10 (Ramböll)

Parkeringsutredning Kraftledningsstråket - 2010-08-10 (Ramböll)

Översiktligt PM Geoteknik, Fyrislundsgatan - Johannesbäcksgatan - 2010-08-23 (Bjerking)

Rapport Geoteknik, Fyrislundsgatan - Johannesbäcksgatan - 2010-08-23 (Bjerking)

PM Bullerberäkningar till programarbete Fyrislundsgatan, Uppsala kommun - 2010-09-20 rev. 2010-09-29 (Ramböll)

# INNEHÅLL

INLEDNING .....	2
SYFTE OCH INRIKTNING AVGÄNSNING OCH MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN PROCESS OCH PROGRAMSAMRÅD	
SAMMANFATTNING .....	7
TIDIGARE BESLUT OCH STÄLLNINGSTAGANDEN .....	8
ÖVERSIKTSPLAN 2010 RIKSINTRESSEN SAMBAND MED ANDRA PROJEKT AVTAL OM LEDNINGSFLYTT GÄLLANDE DETALJPLANER	
PROGRAMFÖRSLAG .....	10
STADSBYGGNADSVISION OMRÅDETS STRUKTUR – INRIKTNING OCH MÅL STADSBYGGNADSPRINCIPER	
FORTSATT ARBETE .....	36
PROCESSEN SÄRSKILDA UTREDNINGAR	
BILAGA - FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER	



## INLEDNING

Östra Sala backe, mellan Fyrislund och Boländerna i söder till Gränby i norr, har sedan 1970-talet utgjorts av en bred kraftledningsgata som nu är borttagen. Nya möjligheter att utveckla området till en levande del av staden har öppnats. Uppsala stad är inne i ett expansivt skede och växer i snabb takt som universitets-, kultur- och idrottsstad. Inflyttningstakten är hög. Stort behov och intressen finns för byggnation av fler bostäder och etablering av företag och verksamheter. En stark utveckling sker av stadens östra delar som en följd av detta och genom E4:ans flytt öster om staden. Aktuellt programområde, som kallas Östra Sala backe, utgör en pusselbit i denna utveckling tillsammans med bland annat Gränby norr om programområdet och Fyrislund och Boländerna söder om.

En unik möjlighet finns nu att förtäta denna del av staden, förbättra kopplingarna mellan Sala backe och Årsta och skapa en ny och spännande sammanhållen stadsbygd. Programmet illustrerar hur områdets potential kan tillvaratas för ny bebyggelse med en blandning av bostäder och verksamheter. Programmet visar också på en utveckling av Årsta centrum som samlad mötesplats i området samt en omvandling av Fyrislundsgatan till en stadsgata med förutsättningar för ett varierande stadsliv. Exploateringen av området ska bidra till att det byggs nya parker, att kvaliteten och värdena i befintliga parker såsom Källparken och Årstaparken stärks samt att det skapas förutsättningar för nya rekreativstråk. Programförslaget följer intentionerna i Översiktsplan 2010.

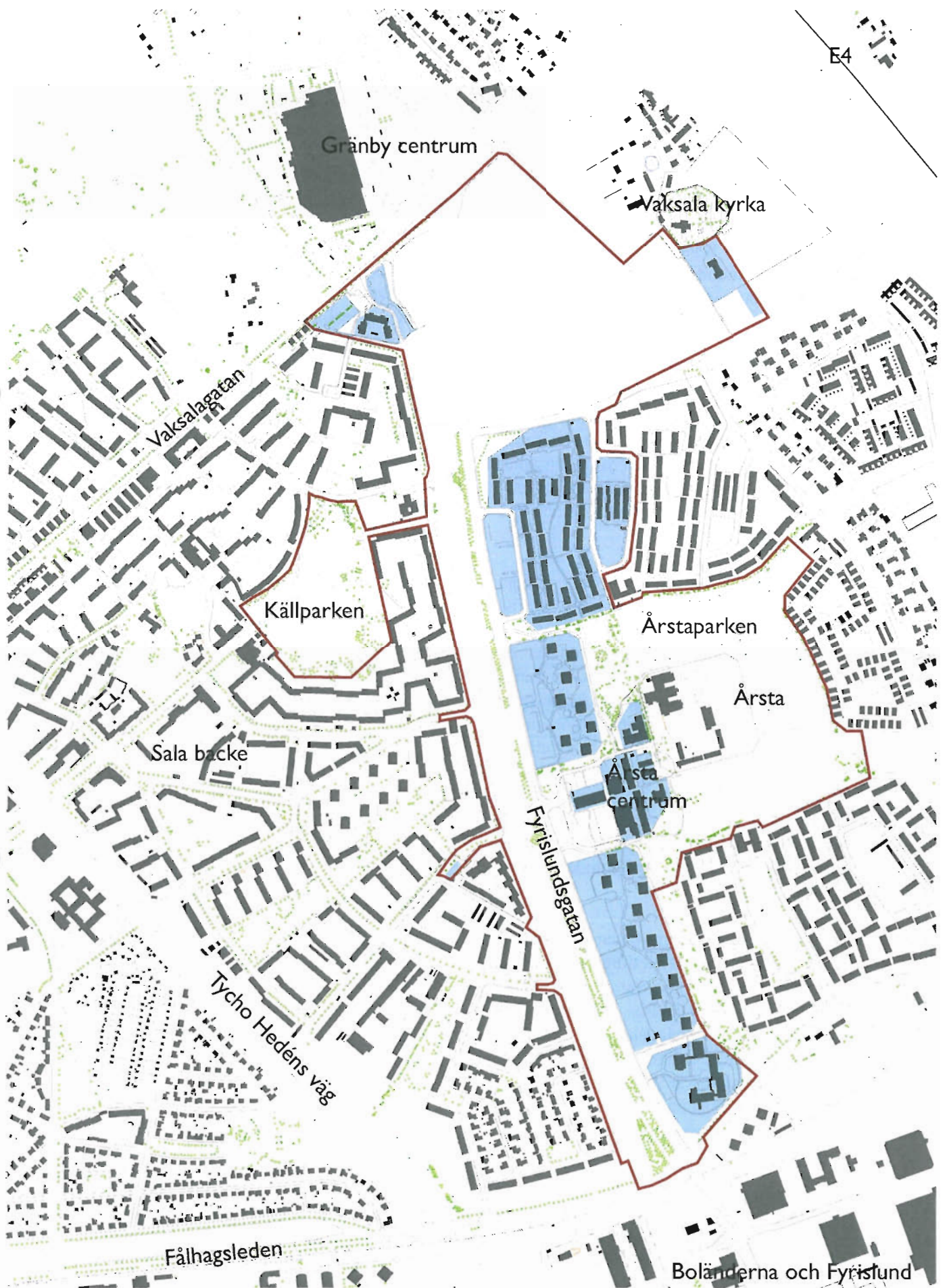
## SYFTE OCH INRIKTNING

Programmet ska visa på kommunens viljeriktning och mål för en utveckling av aktuellt område samt förutsättningar för och konsekvenser av en utbyggnad. Programmet ska utgöra underlag för den fortsatta detaljplaneringen av området. Det ska belysa vilka strategiska frågor som måste hanteras och lösas i den fortsatta planprocessen och under genomförandet samt när strategiska beslut måste tas.

Programmet ska ange riktlinjer och lägga en ram för områdets struktur inom vilken olika frågor senare i planeringen kan fördjupas samt visa på principer för bebyggelsemiljöns utformning. Genom att studera helheten säkerställs att kommande utbyggnadsetapper ingår i en långsiktig och hållbar vision för områdets utveckling. Utbyggnaden kommer att ske etappvis under lång tid. Programmet bygger på den kunskap som kommunen i nuläget har.

## AVGRÄNSNING OCH MARKÄGOFÖRHÅLLEN

Programområdet omfattar det tidigare kraftledningsstråket, från Vaksalagatan i norr till Fålhagsleden i söder, samt Fyrislundsgatan. I programområdet ingår även de västra delarna av Årsta, inklusive Årsta centrum och Årstaparken, samt ett område i anslutning till Vaksala kyrka i norr. I väster gränsar programområdet mot bostadsbebyggelsen i Sala backe. Näckrosgatan, Johannesbäcksgatan och Källparksgatan ingår i programområdet liksom Källparken inom Sala backe. Marken väster om Fyrislundsgatan samt mindre delar vid Årsta centrum ägs av Uppsala kommun. Bostadskvarteren öster om Fyrislundsgatan samt delar av Årsta centrum är i privat ägo. Programområdet omfattar ca 80 ha.



Avgränsning och markägoförhållanden, i blått mark i privat ägo

## PROCESS OCH PROGRAMSAMRÅD

Kommunfullmäktige gav i november 2002 byggnadsnämnden i uppdrag att upprätta ett detaljplaneprogram för det aktuella området. Byggnadsnämndens arbetsutskott gav stadsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja arbetet i februari 2004. Programarbetet inväntade överenskommelsen om ledningsflytt mellan Uppsala kommun, Svenska kraftnät och Vattenfall som blev klar i juni 2006. Ett programförslag upprättades därefter och byggnadsnämnden beslutade om samråd i december 2007. Programsamråd hölls under februari och mars 2008. Därefter har programarbetet varit vilande fram till hösten 2009.

Inriktningen i programförslaget från 2008 var bostäder med inslag av handel och kontor. Strukturen som föreslogs var relativt gles och exploateringsgraden förhållandevis låg. En utveckling av Årsta centrum med inslag av bostäder redovisades. Fyrislundsgatan föreslogs ligga kvar i sitt nuvarande läge och utformning med parallella gatusystem som försörjde den nya bebyggelsen.

Under våren 2010 har ett omtag kring flera viktiga grundläggande strukturfrågor i programmet gjorts, bl.a. avseende trafik, bebyggelsestruktur, täthet och skala. Med White Arkitekter som konsultstöd har en strukturanalys av det aktuella området gjorts. En trafikutredning och en parkeringsutredning har tagits fram med Ramböll som konsultstöd i syfte att klargöra dessa frågor. Ramböll har även gjort en bullerutredning utifrån aktuell bebyggelsestruktur. Niras har gjort en övergripande utredning i syfte att bedöma var nya handel- och besöksfunktioner samt andra verksamheter lämpligast placeras inom utbyggnadsområdet samt i vilken omfattning etc. Bjerking har gjort en geoteknisk undersökning av programområdet.

Aktuellt utbyggnadsområde bedöms ha en potential att klara en högre exploateringsgrad än tidigare programförslag. Ambitionen är en bebyggelsestruktur som bättre länkar och läker ihop stadsdelarna Sala backe och Årsta för att skapa en sammanhängande, mer värdetät och stadsmässig stad. Detta i enlighet med den viljeinriktning som översiktsplanen från 2010 ger uttryck för. En viktig och avgörande fråga i arbetet har varit Fyrislundsgatans funktion och utformning.

En högre exploatering och en tätare struktur är en förutsättning för att kunna öka inslaget av servicefunktioner och verksamheter i stråket och är av vikt för kollektivtrafikens utbyggnad. Programområdet utgör också en viktig resurs i tillskapandet av nya bostäder inom staden.

Byggnadsnämnden godkände i september 2010 en tjänsteskrivelse innehållande riktlinjer för en revidering av programmet för Fyrislungsstråket från 2008 och gav samtidigt stadsbyggnadskontoret i uppdrag att revidera programhandlingen. Fastighetsnämnden avser behandla projektets ekonomiska inriktning i november 2010. Kommunstyrelsen avser behandla programmet för godkännande i december 2010.

Något ytterligare samrådsförfarande har inte bedömts nödvändigt. Programmet är förankrat internt inom kommunen mellan de kommunala förvaltningarna och i olika politiska beredningar. Nytt samråd har hållits med länsstyrelsen avseende ställningstagande kring betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att ett genomförande av programmet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11. Stadsbyggnadskontoret kommer i november 2010 hålla ett s.k. öppet hus för boende inom Sala backe och Årsta i syfte att informera om det nya programmet och dess innehåll.



Planprocessen

# SAMMANFATTNING

## Bakgrund och syfte

Östra Sala backe, mellan Fyrislund och Boländerna i söder till Gränby i norr, har sedan 1970-talet utgjorts av en bred kraftledningsgata som nu är borttagen. Nya möjligheter att utveckla området till en levande del av staden har öppnats. Ett unikt tillfälle finns att förtäta denna del av staden, förbättra kopplingarna mellan Sala backe och Årsta och skapa en ny och spännande sammanhållen stadsbygd.

Programmet visar på kommunens viljeriktning och mål för området samt förutsättningarna och konsekvenserna av en utbyggnad. Programmet ska utgöra underlag för den fortsatta detaljplaneringen och belysa vilka strategiska frågor som måste hanteras och lösas i den fortsatta planprocessen och genomförandet.

## Stadsbyggnadsvision

Visionen för Östra Sala backe är att skapa en sammanhållen stadsstruktur som kopplar ihop Sala backe och Årsta och därigenom "läker" stadsväven. Strukturen bygger på möten, variation, upplevelser och mångfald. Den nya bebyggelsen tillför nya kvaliteter i boende- och stadsmiljön och attraherar människor med olika bakgrund, livsstilar, intressen, kulturer och livsskeden. Strukturen gör det enklare och tryggare att ta sig mellan stadens olika delar och fungerar som en "brygga" och mötesplats mellan stadsdelarna.

Östra Sala backe bidrar till att ge de östra delarna av Uppsala en innerstadskänsla och urban karaktär med ett attraktivt stadsliv med en blandning av bostäder och verksamheter. Årsta centrum blir en viktig mötesplats. Hållbarhet är i fokus i utvecklingen av Sala backe. Strukturen är robust, miljömedveten, ska underlätta etablering av nya verksamheter och är såväl ekologiskt som socialt och ekonomiskt hållbar. Strukturen formas och utvecklas över tid i samarbete med många olika aktörer. Många enskilda byggherrar ges möjlighet att medverka och ny kunskap tas tillvara.

## Områdets struktur

I Östra Sala backe blandas bostäder, handel, service, kontor och verksamheter i en intressant och varierad struktur. En blandad stad kräver ett tillräckligt stort befolkningsunderlag, genomströmning av människor, tydliga offentliga platser och intressanta målpunkter.

Den traditionella stadens uppbyggnad med tydliga gator och kvarter är förebild för Östra Sala backe. Det ska

vara enkelt att röra sig genom området, orientera sig och mötas. Kvarteren varierar i storlek och form beroende på hur lokalgatunätet möter Fyrislundsgatan. Intressanta kvartersformer och spännande gatuperspektiv kan på så vis skapas. Fyrislundsgatan som barriär ska överbryggas och ges en funktion och utformning som stadsgata med inslag av verksamheter. Bebyggelsen ges en egen karaktär och ett spännande uttryck. Strukturen ska bygga på variation enligt principen högt - lågt - tätt.

Östra Sala backe rymmer ca 2 000 bostäder väster om Fyrislundsgatan. På den östra sidan är marken i privat ägo, men kan uppskattningsvis inrymma ytterligare ca 500 bostäder. Årsta centrum utvecklas med handel, olika servicefunktioner, kultur, idrott, kontor och bostäder, och utgör områdets naturliga mötesplats. Tillkommande behov av förskolor, skolor och särskilda boendeformer kan tillgodoses inom programområdet men även genom att finna lämpliga platser inom Årsta och Sala backe.

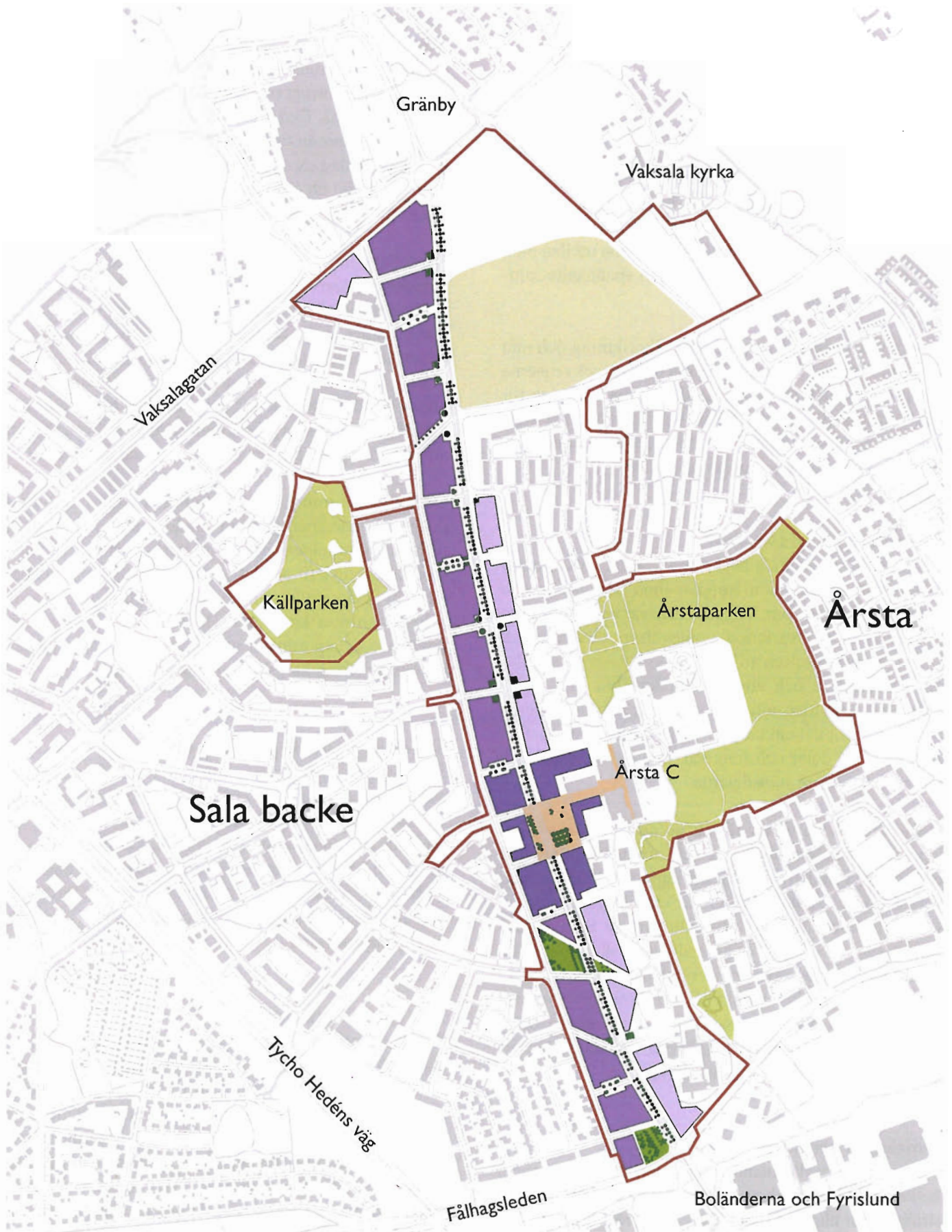
Genom upprustning av befintliga parker i närområdet, nya kvartersparker inom området och nya parkstråk tillgodoses områdets behov av park- och rekreationsytor. Gång-, cykel- och kollektivtrafiken gynnas genom att bebyggelsestrukturen gör det lätt att promenera, ta cykeln och resa kollektivt. Boendeparkering ska som huvudprincip anordnas i underjordiska garage, medan besöksparkering kan ske som kantstensparkering.

## Stadsbyggnadsprinciper

Stadsbyggnadsprinciperna illustrerar på vilket sätt området kan utformas till en nyskapande, mer värdetät, variationsrik och grön stadsdel med en blandning av innehåll och funktioner. Principerna kommer att ligga till grund för kommunens fortsatta arbete och anger en ambitions- och kvalitetsnivå som kommer att fördjupas och utvecklas tillsammans med olika aktörer i den fortsatta planprocessen.

## Fortsatt arbete

Programområdet är stort och utbyggnaden kommer att ske under en lång tidsperiod. Föreslagen struktur ger en robusthet och flexibilitet inför genomförandeskedet på så vis att utbyggnader kan påbörjas parallellt inom olika delar av området. Genom arbeten med markanvisningar och detaljplaner bedöms byggandet av områdets första kvarter kunna påbörjas 2013. Arbetet beräknas pågå under ca 10-15 år. Stadsbyggnadsvisionen skapar höga förväntningar och nya utmaningar för de aktörer som medverkar i den fortsatta utvecklingen av området. Kommunikation, samordning, ständig utveckling och kunskapsåterföring samt samarbete med övriga markägare blir viktiga framgångsfaktorer i plan- och genomförandeprocessen.



■ Föreslagen kvarterspark

■ Befintlig stadsdelspark som rustas upp

■ Befintligt åkermark som omdanas till park

■ Föreslagen bebyggelse inom kommunens mark

■ Föreslagen bebyggelse utanför kommunens mark

■ Bebyggelse vid Årsta centrum. Blandade ägoförhållanden på öster sida, kommunens mark på väster sida

■ Föreslagen torgyta. Fyrislundsgatans utformning ska indikera att man passerar torget.

# TIDIGARE BESLUT OCH STÄLLNINGSTAGANDEN

## ÖVERSIKTSPLAN 2010

Parallellt med programmet för Östra Sala backe har också den nya översiktsplanen tagits fram. Översiktsplan 2010, antagen i juni, sammanför utvecklingsinriktningen för hela kommunen med sikte mot år 2030. Den grundläggande inriktningen för stadsutvecklingen som översiktsplanen ger uttryck för är att tillväxten ska ske i huvudsak inåt på ett sätt som bland annat sammanlänkar skilda stadsområden, tillför eller höjer lokala kvaliteter, utvecklar stadslivet samt understödjer hållbart resande. I det följande sammanfattas sådana delar ur översiktsplanens generella inriktning som har särskild relevans för programarbetet.

*Stadens väv av bebyggelse, grönstruktur, transportsystem och tekniska försörjningssystem görs tätare...*

för att klara de klimat- och miljökrav samt krav på stadslivskvaliteter som ställs. Inriktningen är att skapa mångfald, kvalitet i utformningen, samverkan mellan skilda system samt sammanlänkning av och hög tillgänglighet mellan stadens skilda delar. Uppsala utvecklas till en stad med mer innerstadskaraktär och med hög kvalitet i och närhet till parker och grönområden. Skilda stadsmiljöer sammanlänkas och kompletteras med tydliga funktioner för vistelse, aktivitet och möten så att kontaktmöjligheterna ökar. Barriäreffekter i form av trafikleder och oklara zoner minskar.

*Uppsala blir mer attraktivt genom att kombinera trygghet och hemkänsla med mer stadsliv.*

Stadslivet – i bemärkelsen puls, stimulans, aktivitetsutbud, folkliv – är störst i stadskärnan, men ökar även i stadsdelarna utanför genom att stadsstråk med innerstadskaraktär utvecklas. I stadsstråken prioriteras service, handel och andra verksamheter samt utformas platser/parker för intensiv användning och vistelse. Det stärker förutsättningarna för lokalt samhällsliv, ökar tryggheten och ger nya miljöer för verksamheter att etablera sig i.

*Den traditionella stadens struktur med gator och kvarter skapar en robust grund för stadsutvecklingen.*

Byggnader mot gata kan som helhet eller i bottenvåningar rymma verksamheter. Genomströmningen i gaturummen gynnar handel och servicefunktioner, slumpartade möten och social integration.

*Stomlinjer för kollektivtrafik med hög kapacitet, snabbhet och turtäthet införs successivt.*

Dessa stomlinjers sträckning blir stabila över tid och trafikeras inledningsvis med buss men kan senare byggas om för spårväg eller spårtaxi. Cykelnätet i staden blir än mer sammanhängande och ansluter också till hållplatslägen i stomlinjesystemet.

*I anslutning till såväl stomlinjestråk som stadsstråk välkomnas bebyggelsestillskott.*

På lämpliga platser utanför den historiska stadskärnan tillkommer nya höga karaktärsbyggnader. Grönstrukturens sociala värden prioriteras. Parker och offentliga rum rustas upp och sköts mer intensivt, vilket leder till successivt högre kvalitet och upplevelseinnehåll.

### Befolkning

Uppsala kommuns befolkning har ökat varje år sedan 1950-talet. Befolkningsprognosen redovisar en årlig befolkningsökning på ca 2 000 personer vilket innebär att invånarantalet ökar med drygt 40 000 personer fram till år 2030. För att möta den prognostiserade befolkningsökningen behövs ett tillskott på ca 20 000 bostäder fram till år 2030. Detta motsvarar en årlig nyproduktion på ca 1 000 lägenheter. Enligt översiktsplan 2010 bör planberedskap finnas för att kunna producera ca 1 500 lägenheter per år.

### Programområdet i Översiktsplan 2010

Aktuellt programområde är utpekade som ett ”större utvecklingsområde” med följande riktlinjer:

*De luftburna kraftledningarna har tagits bort vilket ger möjligheter till stadsutveckling längs Fyrislundsgatan, förstärkta samband mellan Salabacke och Årsta tvärs nämnda gata samt utveckling av Årsta Centrum. Samtidigt ska Fyrislundsgatans funktion i huvudgatunätet för biltrafik och cykel- och kollektivtrafik beaktas. Området har goda förutsättningar för en relativt tät exploatering. Inslag av höga hus kan prövas. Ett områdesprogram har varit ute på samråd och ska slutföras. Nya kvartersparker ska utvecklas.*

Programområdet berörs också av tre utpekade ”stomlinjestråk” för kollektivtrafiken:

*... I de markerade stråken ska beredskap hållas för stomlinjetrafik med åtföljande anläggningar för hållplatser och prioriterad framkomlighet. Där stråken går genom ytterstaden prioriteras dessutom förändringar i riktning mot tillskott av verksamheter och byggd miljö och annan intensiv markanvändning.*

Fyrislundsgatan är markerat som ”stadsstråk”:

*....utveckling av de offentliga rummen som mötesplatser och i riktning mot hög standard vad gäller arkitektonisk kvalitet, konstnärlig utsmyckning och grönska.*

*Vid nybyggnad eller större ombyggnationer längs stråken ska inslag av såväl bostäder som verksamhetslokaler säkerställas. I bostadsdominerade kvarter ska alltid verksamhetslokaler finnas i bottenvåningen mot gatan.” ”Tillskott av bebyggelse prioriteras i lägen där det tydligt bidrar till överlevnad eller etablering av närservice.*

Årstaparken, Källparken och åkern mot Vaksala kyrka ingår i ”stadens grönstruktur”. Vissa delar har beteckningen ”särskilt bevarandevärda”. På åkern vid Vaksala kyrka markeras också plats för koloniodling:

*Stadens grönstruktur ska i sina huvuddrag bevaras och/eller utvecklas. ....väsentliga värden för stadens grönstruktur ska bibehållas eller stärkas. Det kan också ske genom kompensation, dvs utveckling av värden på annan plats. De särskilt bevarandevärda grönområdena har i sin helhet mycket höga värden, eller är på annat sätt mycket viktiga och ska bevaras/utvecklas. Starka samhällsmotiv och kompensation krävs för exploatering.*

## RIKSINTRESSEN

### Kulturmiljö

Planprogrammet berör riksintresse för kulturmiljövården, K 36 Vaksala, samt ett kommunalt kulturmiljöområde, U 28 Vaksala. Detta område utgör en representativ bronsåldersmiljö med talrika fornlämningar. I området ligger Vaksala medeltidskyrka och prästgård. Området omfattande Vaksala kyrka, omkringliggande gravfält och ängarna mot Fyrislundsgatan definieras även som en miljö som särskilt väl illustrerar områdets kulturhistoriska innehåll, U 28:1.

Delar av bebyggelsen inom Sala backe ingår i riksintresseområdet för kulturmiljövården, K 40 A Uppsala stad i översiktsplanen, samt ett kommunalt kulturmiljöområde, U 20 Uppsala. Detta område är även definierat som särskilt värdefull bebyggelsemiljö enligt beslut i kommunfullmäktige 1988. Området kring Källparken, den så kallade ”Gröna gatan” och Gunnar Leches område längs Källparksgatan i Sala backe är klassade som särskilt värdefull bebyggelse enligt översiktsplanen, och ingår även i riksintresset.

## SAMBAND MED ANDRA PROJEKT

### Gränby

I programområdets direkta närhet pågår utveckling av Gränby Centrum med ytterligare 30 000 kvm handel, och eventuell etablering av ny idrottsarena. I anslutning till Bärbyleden och E4:an, strax norr om Gränby centrum, pågår en utbyggnad av ett nytt verksamhetsområde. För Gränby sportfält har en ny detaljplan tagits fram i syfte att uppföra en ny idrottshall, möjliggöra en tillbyggnad av ishallen samt att få till ytor för spontanidrott. För Gränbyparken finns utvecklingsplaner som syftar till att öka parkens tillgänglighet och attraktivitet.

### Fyrislund och Boländerna

Söder om programområdet pågår en intensiv planering och utbyggnad av östra Fyrislund. Flytten av kraftledningen och öppnandet av den nya E4:an öster om staden har inneburit ett ökat intresse av att utveckla stadens sydöstra delar. I juli 2010 tog byggnadsnämnden därför beslut om upprättande av en strukturanalys för områdena direkt söder om aktuellt programområde, omfattande bland annat fortsättningen av kraftledningsstråket ned till Gnistarondellen. Strukturanalysen syftar i första hand till en övergripande planeringssamordning utifrån trafik- och gestaltningsfrågorna i området kring Tycho Hedéns väg. Målet med strukturanalysen är att kunna effektivisera arbetet med framtida detaljplaner.

I Boländerna sker utvecklingen från industriändamål till ett mer blandat innehåll med fokus på handel söder om Stålgatan. Ett program har tagits fram i syfte att bland annat identifiera förutsättningar för olika typer av markanvändningar.

### Trafikplats Årsta

I Översiktsplan 2010 anges ett långsiktigt reservat för trafikplats i mötet mellan Fålhagsleden och E4:an, detta i syfte att ha kvar handlingsfriheten att expandera staden öster om E4:an efter planperioden.

### Stomlinjestråk

Flera busslinjer trafikerar idag Sala Backe och Årsta. En stomlinje planeras genom stadsdelarna via Apelgatan – Årsta Centrum – Fyrislundsgatan – Alrunegatan. Vaksalagatan och Fålhagsleden är i Översiktsplan 2010 utpekade stomlinjestråk med möjlig konvertering till spårtrafik.

## AVTAL OM LEDNINGSFLYTT

Kraftledningen i stråket mellan Vaksalagatan och Fålhagsleden längs Fyrislundsgatan är borttagen som ett resultat av en överenskommelse år 2006 mellan Uppsala kommun, Vattenfall AB och Svenska Kraftnät. Avtalet mellan kraftledningsägarna innebär att intäkter från den föreslagna exploateringen ska täcka delar av kostnaderna för ledningsflytten. Kraftledningarna har tagits bort på sträckan från Bärbyleden till Gnista trafikplats, medan de tillsvidare kommer att vara kvar som luftledning mellan Gnista trafikplats och Bergsbrunna.

## GÄLLANDE DETALJPLANER

Programområdet omfattar ett femtontal detaljplaner till sin helhet eller del av. Den huvudsakliga markanvändningen i detaljplanerna är bostäder, park och gata. Inom Årsta centrum utgörs markanvändningen även av centrumverksamhet, kontor, vård och skola.



# PROGRAMFÖRSLAG

## STADSBYGGNADSVISION

*Visionen för Östra Sala backe är att skapa en ny intressant och sammanhållen stadsstruktur som kopplar ihop Sala backe och Årsta och därigenom "läker" stadsväven. Bärande värden i strukturen bygger på möten, variation, upplevelser och mångfald. Den nya bebyggelsen tillför nya kvaliteter i boende- och stadsmiljön till den östra delen av Uppsala stad och attraherar olika människor utifrån bakgrund, livsstil, intressen, kultur och livsskede. Den nya strukturen gör det enklare, tydligare och tryggare att röra sig mellan stadens olika delar och fungerar på så sätt som en "brygga" och mötesplats mellan stadsdelarna.*

*Östra Sala backe bidrar till att ge de östra stadsdelarna en innerstadskänsla och urban karaktär med ett attraktivt stadsliv med bostäder och verksamheter blandat. Årsta centrum blir en viktig gemensam mötesplats. Strukturen är robust, miljömedveten, underlättar etablering av nya verksamheter och är såväl ekologiskt som socialt och ekonomiskt hållbar. Bebyggelsestrukturen formas och utvecklas över tid med hållbarhet i fokus och i samarbete med många olika aktörer från planprocess till byggskede och förvaltning.*

## Att länka och läka stadsväven

Östra Sala backes struktur länkar genom sitt nät av gator, parker, torg och ny bebyggelse samman stadsdelarna Sala backe och Årsta. Fyrislundsgatans nuvarande utformning som genomfartsled och den före detta kraftledningsgatan har i mycket inneburit en barriär mellan stadsdelarna. Utbyggnaden av Östra Sala backe bidrar på så vis till en "läkning" av stadsstrukturen och att tillgängligheten till den centrala staden såväl som kontakten mellan stadsdelarna förbättras.

Fyrislundsgatan blir en stadsgata som i sin utformning ska förena stadsdelarna tvärs gatan och länka samman strukturerna till en stadsbygd. Nya kopplingar mellan Sala backe och Årsta tvärs Fyrislundsgatan möjliggör en kontinuitet i gatanätet. Ett kontinuerligt gatanät stärker sambanden och möjliggör intressanta möten. Fyrislundsgatan som viktig huvudgata ska vara en naturlig del av stadens framtida identitet. Utformningen av gatan ska underlätta etablering av verksamheter i området. Gatan ska utformas med hög kvalitet i gestaltning och material med särskild betoning på mötet med Årsta torg.



Visionsbild, stadsliv i Östra Sala backe (Bild White)

## Stark och tydlig profil för östra Uppsala

Utvecklingen av Östra Sala backe ska tillföra något nytt i Uppsala. Ett blandat och mer småskaligt ägande inom kvarteren och många olika aktörer i områdets utveckling och genomförande ger nya kvaliteter i form av spännande arkitektur, blandade verksamheter/smålokaler och intressanta variationer av boende- och upplåtelseformer.

Den nya bebyggelsemiljön ska få utveckla en egen karaktär och ges ett eget uttryck vad det gäller arkitektur, kvartersstruktur, skala och utformning av såväl byggnader som offentliga rum. Ett uttryck som naturligt kommer att variera över tid och formas i samarbete med olika aktörer men också variera mellan olika utbyggnadsetapper beroende på sambanden tvärs området och mötet med omkringliggande bebyggelsekaraktärer.

Östra Sala backe har efter E4:ans nya dragning blivit en viktig entréplats till Uppsala. Detta ska utformningen av området beakta och bejaka. Östra Sala backe blir en del i stadens möte med omgivande landsbygd där kulturlandskapet vävs in staden. De östra stadsdelarnas kvaliteter och profil med stora stadsdelsparker lyfts och stärks genom att Källparken och Årstaparken utvecklas som temaparker med en tydlig profil och inriktning som t.ex. "Kulturpark" och "Rörelsepark".

## Levande och blandad stadsmiljö som uppmuntrar möten

Den nya bebyggelsen ska till sitt innehåll bidra till en blandad stad med en mix av handel, arbetsplatser, bostäder och service. Ambitionen är att utveckla ett stadsliv som förlänger innerstadens kvaliteter till yttre staden. Utvecklingen av området ska ge bättre underlag för det lokala näringslivet och bebyggelsen ska så långt det är möjligt utformas med lokaler i bottenvåningarna och kontor blandat med bostäder i strategiska och för bostäder svårlokaliserade lägen. Blandade hustyper, upplåtelseformer och bo- och ägandeformer inom kvarteren ger förutsättningar för mångfald och till att intressanta och kreativa möten kan uppstå. Årsta centrum blir en viktig mötesplats med en blandning av handel, arbetsplatser, kommunala servicefunktioner och bostäder.

Den nya bebyggelsestrukturen ska uppmuntra till möten. En varierad och sammanhängande struktur med gränder, små torg och kopplade gårdar uppmuntrar "livet mellan husen". Små platser för spontana möten, in- och utblickar, visuell kontakt med livet på gårdarna, bostäder och verksamheter i blandning skapar en trygg och levande stad. Stadens rum ska vara tillgängliga för alla, såväl gammal som ung, och upplevas som inbjudande och trivsamma. Områdets offentliga platser ska bidra till områdets unika och identitetsskapande karaktär.



Visionsbild, kvarterspark i Östra Sala backe (Bild White)

## Stadsbygd med lokal identitet

Den nya bebyggelsen utgör ett komplement till befintliga stadsdelar och vävs samman i sin skala och i mötet med befintlig bebyggelse, genom gator, torg och parker. Kommunal service fungerar gemensamt för ny och befintlig bebyggelse och ligger både inom den befintliga som nya strukturen. Den nya bebyggelsen bidrar till att stärka och utveckla befintliga servicefunktioner och att skapa underlag för nya.

Årsta torg flyttas men vävs ihop med det gamla Årsta i en ny och spännande centrumstruktur. Årstaparken och Källparken rustas upp och utvecklas utifrån sina specifika karaktärer till viktiga identitetsbärare för denna del av staden. Utvecklingen av parkstråket vid stadens rand och vid Alrunegatan stärker de lokala sambanden. Gator, kvarter, platser och parker hämtar troligtvis sina namn från befintliga namnkategorier inom Sala backe och Årsta och från området historia, platser, gårdar och landskap.

## Hållbar stad

En hög ambition kring hållbarhet och klimatsmarta lösningar präglar Östra Sala backe och dess utbyggnad och blir en uttalad profil.

Östra Sala backe är genom en stor variation i innehåll, stadsstruktur och exploateringsmöjligheter både innehållsmässigt och visuellt intressant. Området ger därmed förutsättningar för en levande stadsdel som attraherar olika människor, verksamheter och aktiviteter och som kan möta skilda behov. Väl valda lägen och ett tillräckligt stort utbud av lokalyta av skilda slag för verksamheter och aktiviteter ger en robust grund för utveckling av ett attraktivt lokalt näringsliv. Lokalt samhällsliv och engagemang för den lokala utvecklingen växer fram genom gemensamma ansvarsområden och beröringspunkter och genom boendes och verksamhetsidkares olika intressen. Gemensamma organisatoriska lösningar kring förvaltning och utveckling av kvartersmark på lokal nivå ger förutsättningar för framväxten av ett starkt civilsamhälle.

Östra Sala backes struktur uppmuntrar förflyttningar med cykel, kollektivtrafik och till fots samt erbjuder nära tillgång till bil även om man inte har en egen. Effektiva och innovativa lösningar för varu- och avfalls transporter samt avfallshantering prövas. Innovativa småskaliga lokala lösningar som komplement till storskalig infrastruktur ska konsekvent sökas.



Visionsbild, stadsliv i Östra Sala backe (Bild White)

Området ska utgöra grund för demonstration av ny innovativ energiteknik och energisnåla lösningar men också grund för integration av befintlig teknik i en ny miljö och i nya sammanhang. Östra Sala backe ska bli Uppsalas mest klimatanpassade och vara ett pilotprojekt inom byggande och klimatanpassning. Dagvattnet hanteras som en lokal resurs. Närheten till kulturlandskapet ger möjlighet till lokal odling.

Ett livscykelperspektiv präglar byggandet av såväl hus som utformningen av det offentliga rummet. En högre initial investering med fokus på hög kvalitet och effektivitet sänker driftskostnader och slitage på längre sikt.

Kommunen har som markägare goda möjligheter att tillsammans med intresserade aktörer fortlöpande utveckla övergripande målsättningar för området både som helhet som för skilda kvarter och fastigheter. Det görs i takt med att erfarenheter vinnas, ny teknik blir tillgänglig och intresset för att delta i områdets utveckling och byggande förändras.



Volymstudie, bebyggelse i Östra Sala backe (Bild White)

## OMRÅDETS STRUKTUR – INRIKTNING OCH MÅL

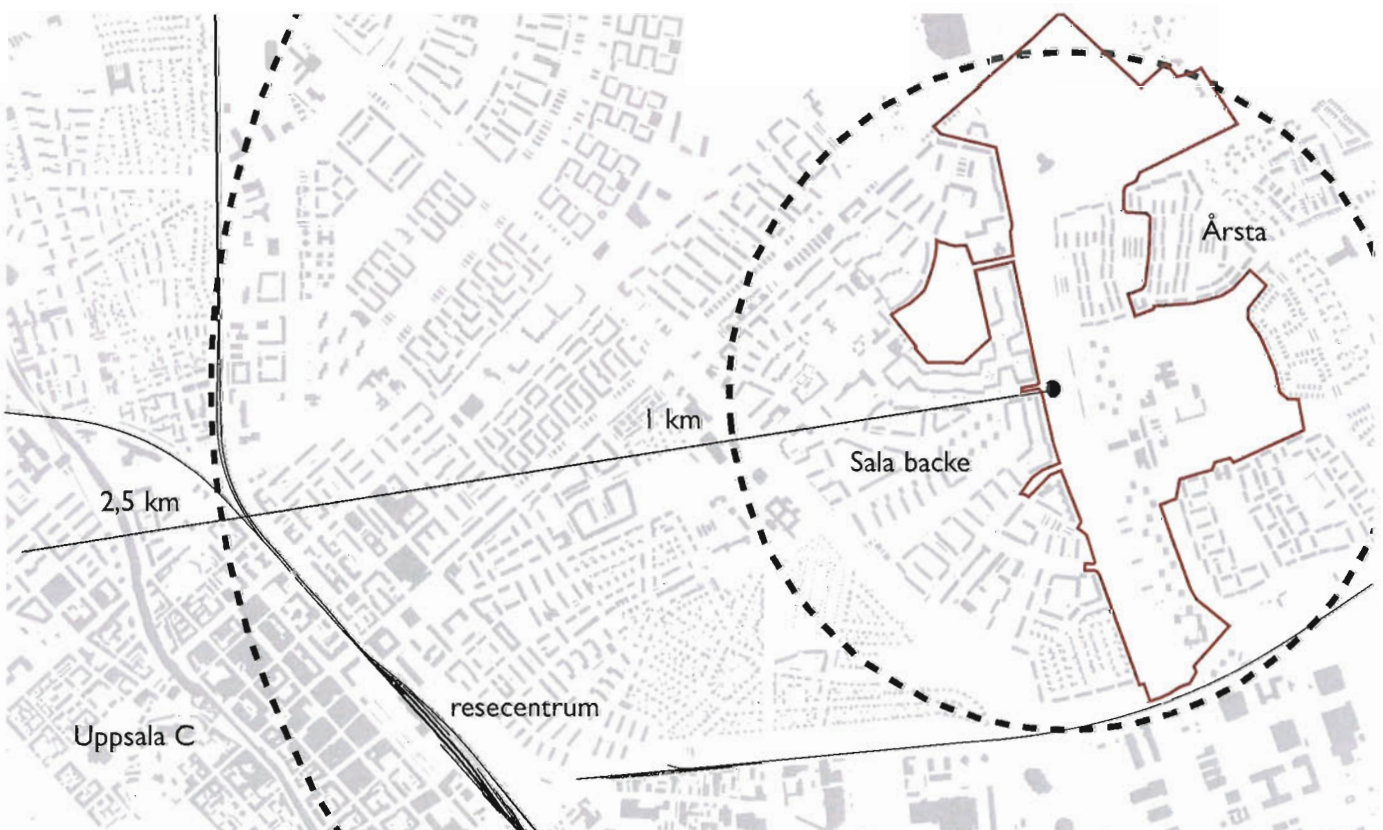
I Östra Sala backe blandas bostäder, handel, kommunala servicefunktioner, kontor och smålokaler i en intressant och varierad struktur. En blandad stad kräver ett tillräckligt befolkningsunderlag, genomströmning av människor, tydliga offentliga platser och intressanta målpunkter. Befolkningstillskottet ger tillsammans med närmare 20 000 personer som bor i Sala backe och Årsta bra förutsättningar för detta liksom områdets läge vid en viktig huvudgata med god kollektivtrafik nära E4:an.

Utbyggnadsområdet omfattar runt 2 000 bostäder på kommunens mark väster om Fyrislundsgatan. På den östra sidan om Fyrislundsgatan är marken i privat ägo och en utveckling här är helt beroende av fastighetsägarnas vilja. Uppskattningsvis kan denna del inrymma ytterligare runt 500 bostäder. Målsättningen är blandande boende- och upplåtelseformer. Specialbostäder som t.ex. vårdboende planeras inom området liksom förskola och eventuella andra skollokaler. Studentbostäder kan med fördel lokaliseras hit.

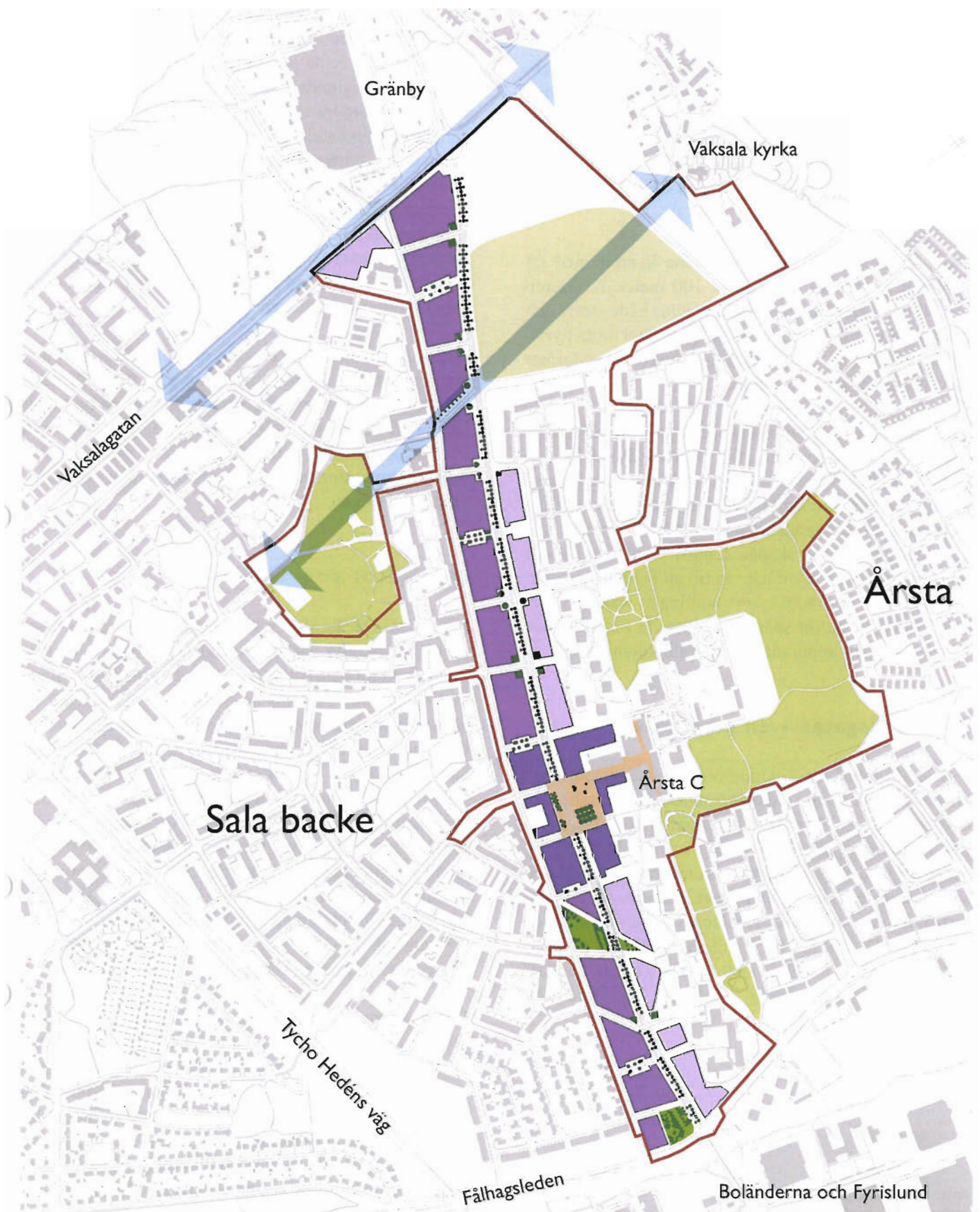
Årsta centrum utvecklas med handel, olika servicefunktioner, kultur, idrott, kontor och bostäder. Uppskattningsvis kan det handla om ca 25 000 - 30 000 kvm bruttoarea (BTA) med blandande funktioner. Hur mycket bostäder som kan bli aktuellt i denna del måste studeras vidare i det fortsatta arbetet.









Bebyggelsens bottenvåningar ska generellt rymma verksamhetslokaler mot Fyrislundsgatan och vid Gränby längs Johannesbäcksgatan. Längs Fyrislundsgatan handlar det mindre om lokaler för handel och mer om att skapa förutsättningar för olika typer av företagande, kontor och hantverk, genom att erbjuda lokaler av varierande storlek och för olika typer av verksamheter. Kontor blandas med bostäder i flera plan och i strategiska och för bostäder svårlokaliserade lägen.

I Östra Sala backe är handeln och servicefunktioner till stor del lokal. Relationen mot innerstadskärnan bör stärkas långsiktigt. Läget intill Fyrislundsgatan mellan de stora handelsområdena Gränby och Boländerna innebär en potential för etablering av mindre företag. På sikt kan det bli ett område som erbjuder attraktiva lokaler till en lägre hyresnivå än innerstaden.



Figur 3: Programområdets avstånd till centrum



- |   |  |  |
|---|--|--|
|  Föreslagen kvarterspark                   |  Föreslagen bebyggelse inom kommunens mark    |  Bebyggelse vid Årsta centrum. Blandade ägo-förhållanden på öster sida, kommunens mark på väster sida |
|  Befintlig stadsdelspark som rustas upp    |  Föreslagen bebyggelse utanför kommunens mark |  Föreslagen torgyta. Fyrislundsgatans utformning ska indikera att man passerar torget.                |
|  Befintligt åkermark som omdanas till park |  Historiska siktlinjer                        |  |

Programförslag

## Tydliga gator och kvarter

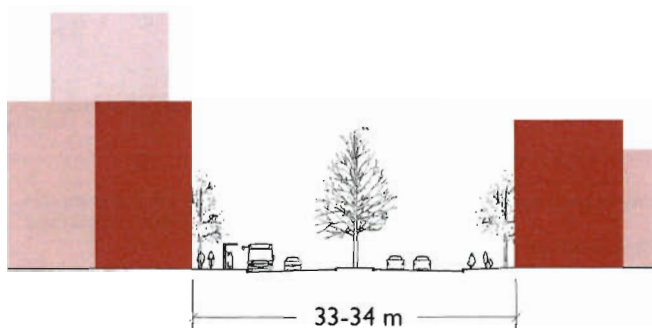
Den traditionella stadens uppbyggnad med tydliga gator och kvarter är förebild för Östra Sala backes nya struktur. Det ska vara enkelt att röra sig igenom den nya strukturen, orientera sig och mötas. Från Fyrislundsgatan dras nya lokalgator där maximal nytta av kopplingar, siktlinjer och möjligheter att röra sig in i Sala backe och Årsta ges.

Inom strukturen skapas regelbundna kvarter med ett generellt grundmått på ca 60 x 100 meter. Kvarteren kan variera i storlek och form och göras både större och mindre beroende på hur man låter gatunätet möta Fyrislundsgatan. På så vis skapas intressanta kvartersformer och spännande gatuperspektiv.

Längs Fyrislundsgatan formar bebyggelsen mer slutna kvarter för att skapa bullerfria bostadsgårdar. På den östra sidan behöver en eventuell tillkommande bebyggelse få en öppnare struktur i mötet med den befintliga bebyggelsen då kvartersbredderna här är smalare och hela kvarter inte kan skapas. Längst i norr och i söder utformas kvarteren med hänsyn till att behålla en handlingsfrihet för en framtida omvandling av Vaksalagatan och Fålhagsleden för spårtrafik samt vid Fålhagsleden för en eventuell uppgradering av trafik Korsningen.

## Fyrislundsgatan - en stadsgata

I syfte att uppnå en länkning mellan stadsdelarna och en bra boende- och stadsmiljö måste Fyrislundsgatan överbyggas som barriär och genomfartstrafiken dämpas. Fyrislundsgatan, som är och ska vara en viktig huvudgata i staden, ges därför en utformning och funktion som stadsgata. Gatan görs mindre attraktiv för genomfartstrafik genom signalreglerade korsningspunkter och ett körfält för biltrafiken i vardera riktningen. Dagens trafikmängd på 15 000-17 000 f/d ses som ett "måltal" för trafiken som ska hållas långsiktigt, se vidare konsekvenser "Biltrafik".



Föreslagen gatusektion, Fyrislundsgatan

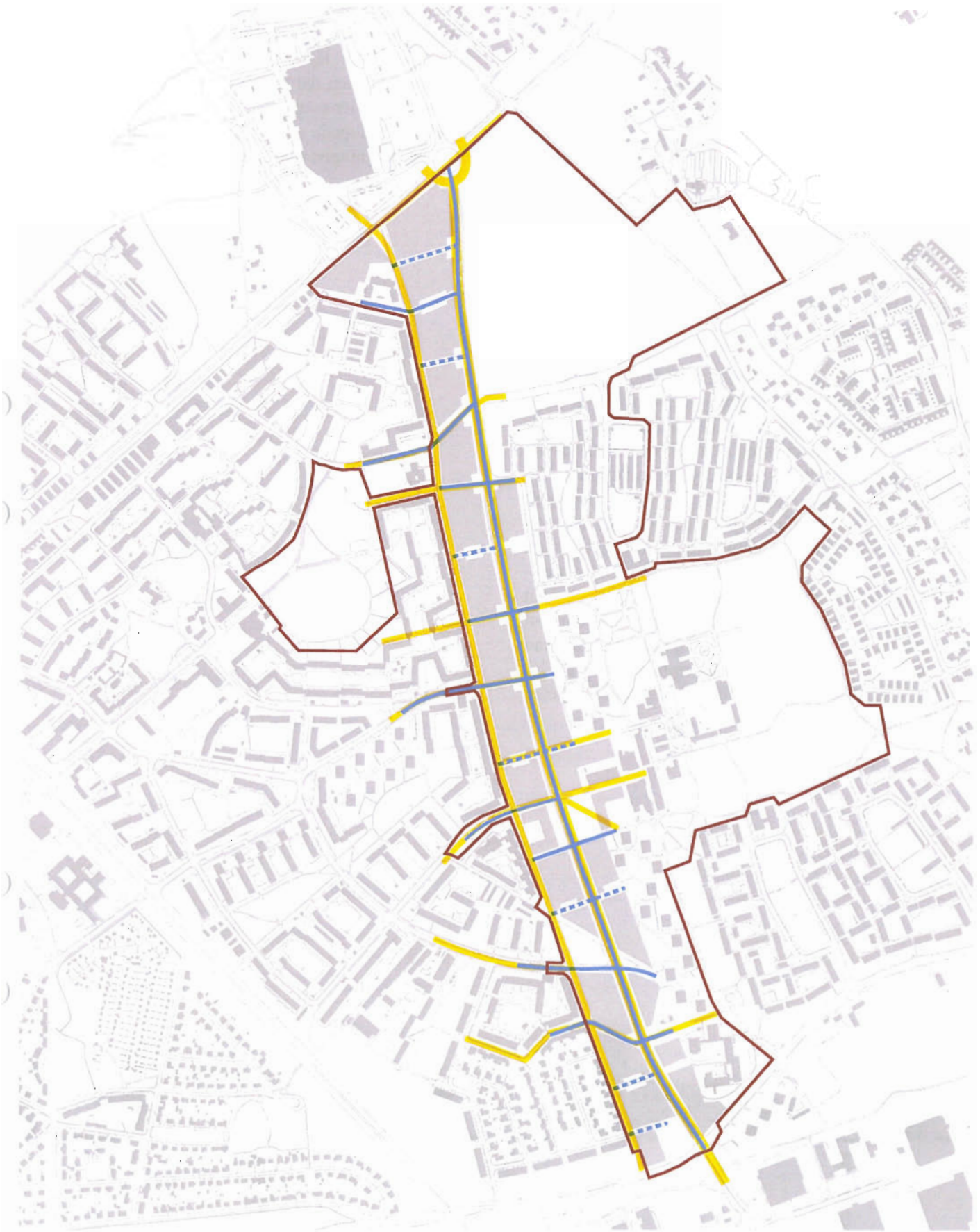
Fyrislundsgatan kommer i den nya strukturen att hantera förutom den längsgående trafiken också trafiken tvärs med frekventa kopplingar in till omgivande bebyggelse. Fyrislundsgatan utformas med fyra körfält varav ett i vardera riktningen utgörs av ett prioriterat kollektivtrafikkörfält. Målsättningen att få in verksamheter i bottenvåningarna längs Fyrislundsgatan förutsätter kantstensparkering och logistikzoner. Det övergripande gång- och cykelstråket i nord-sydlig riktning som idag går längs den gamla kraftledningsgatan flyttas till Johannesbäcksgatan. Längs Fyrislundsgatan förläggs som separata enkelriktade gång- och cykelbanor inom gatusektionen.




Gatans olika funktioner bedöms rymmas på en sektionsbredd av ca 33 - 34 meter. Den nya sektionen förutsätter att nya trädplanteringar ersätter befintliga trädader längs Fyrislundsgatan. Gatans exakta disponering, som t.ex. busskörfältens läge, hållplatsernas placering liksom trädens, kommer att kräva vidare studier i den fortsatta planeringen.

## Lokalgator som länkar

I Östra Sala backe ska en struktur skapas som ger bästa möjliga länkning mellan stadsdelarna och som uppmuntrar att röra sig till fots eller med cykel. Placeringen av lokalgatorna bestäms av befintliga gators lägen på västra sidan Fyrislundsstråket. Här kopplas Sala backes befintliga gatunät, Ritargatan, Källparksgatan, Apelgatan, Murargatan, Verkmästaregatan och Järneksgratan, till Fyrislundsgatan och utgör tillsammans med ytterligare några gatukopplingar mellan kvarteren de primära lokalgatorna i systemet. Dessa kopplas till Fyrislundsgatan via signalreglerade korsningar. Övriga gator har sekundär funktion. Dessa gator kan kopplas till Fyrislundsgatan för högersvängande trafik eller fungera som återvändsgator. Gatusystemet kan kopplas vidare mot en eventuell framtida bebyggelse på den östra sidan.

Lokalgatornas bredd och utformning läggs inte fast i programmet utan ska studeras i det fortsatta arbetet. En lämplig struktur avseende olika gatutyper och dess utformning ska särskilt studeras. Detta är bland annat viktigt för att stödja etablering av verksamheter. Johannesbäcksgatan/Näckrosgratan, med en sträckning på närmare 2 km i nord-sydlig riktning på kvarterens västra sida, ska utformas på ett sådant sätt att en lugn kvarterssida kan uppnås. Eventuellt kan det handla om att bryta gatan på vissa strategiska ställen och där endast tillåta allmän gång- och cykeltrafik. Detta för att kunna placera bebyggelsen lite friare inom kvarteren.



-  Primära lokalgator. Korsningsanslutningen till Fyrislundsgatan ska studeras vidare
-  Sekundära gator. Det exakta läget av dessa gator läggs fast i kommande detaljplanering
-  Viktiga GC-kopplingar

Gatustruktur och viktiga cykelvägar



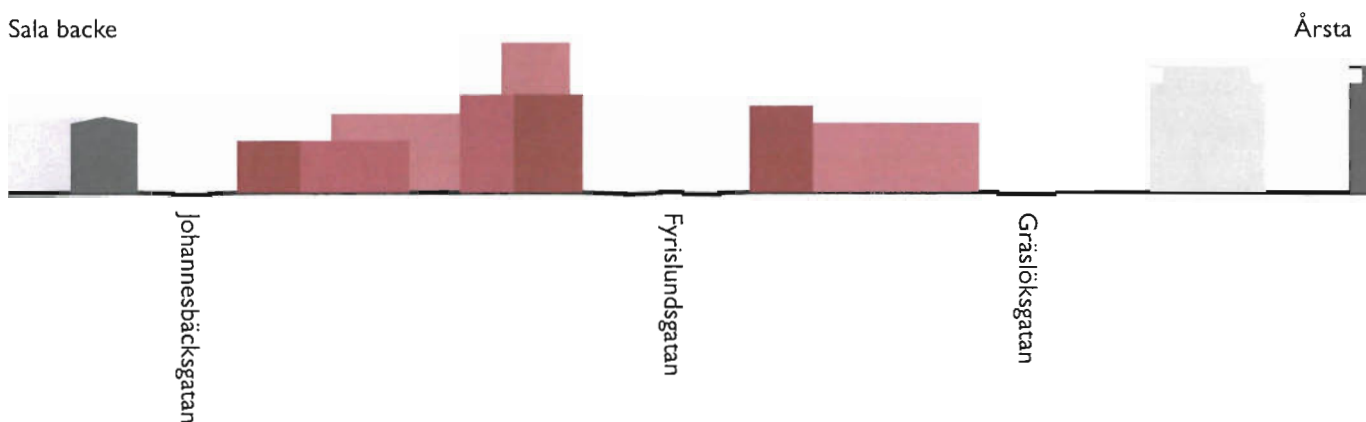
## Högt - lågt - tätt

Östra Sala backe ska ges en egen karaktär och en spännande och visuellt intressant struktur som bygger på variation. Den genomsnittliga byggnadshöjden inom Östra Sala backe är 4-5 våningar. Invävt i strukturen föreslås inslag av både högre och lägre skalor. De högre skalorna föreslås i huvudsak i kvarteren närmast Gränby och vid Årsta centrum samt längs Fyrislundsgatan.

Mot Johannesbäcksgatan i mötet med befintlig bebyggelse föreslås byggnadshöjden trappas ned. Mot Näckrosogatan i söder möts befintlig envåningsbebyggelse av en 2-våningsskala.

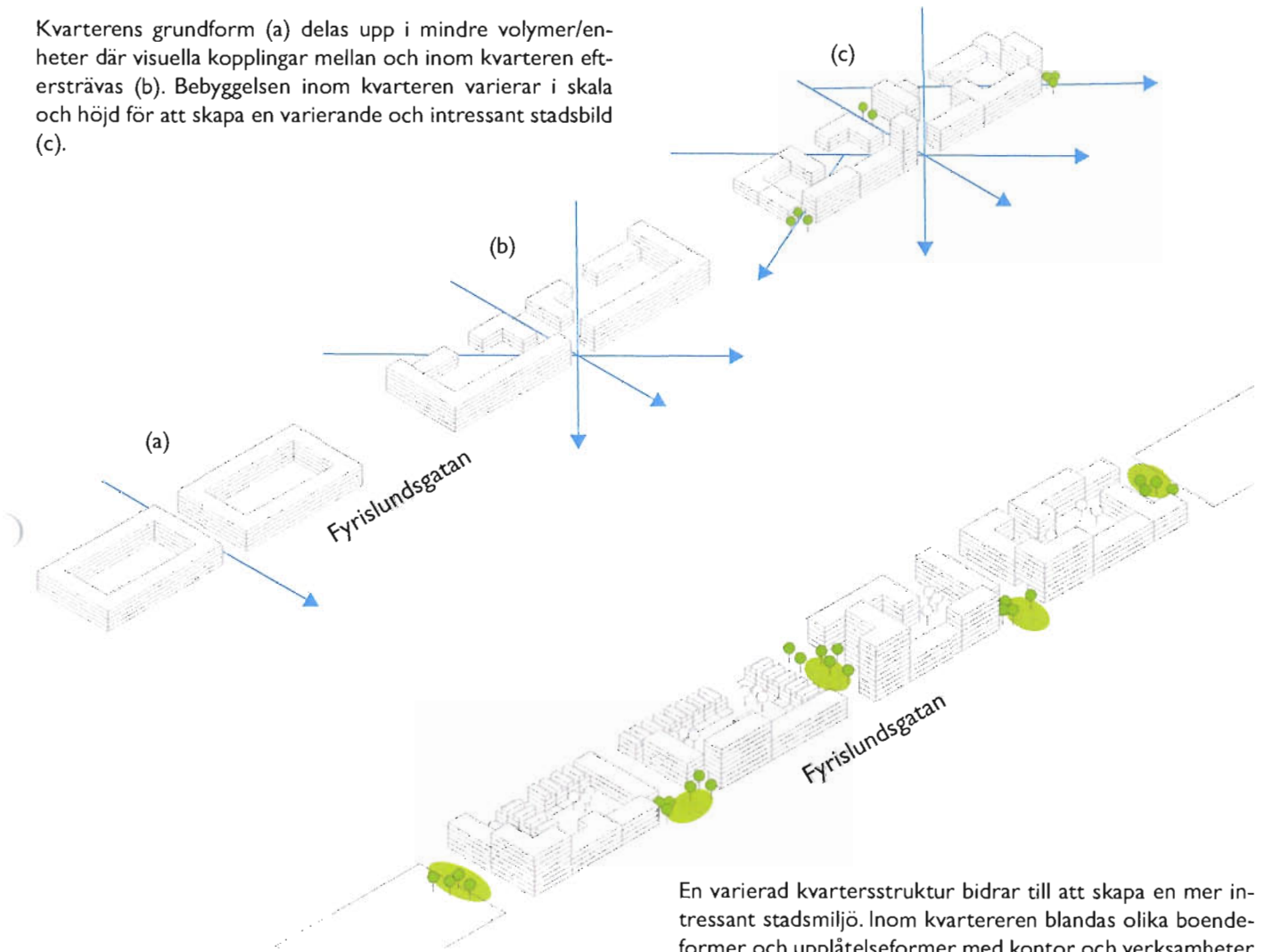
Det finns stadsbyggnadsmässiga motiv till att pröva inslag av högre bebyggelse. Utbyggnadsområdet är långt och Fyrislundsgatan utgör en viktig huvudgata i staden. Gatan är förhållandevis bred och behöver mötas av en högre bebyggelse för att ges en tydlig rumslighet. Vid Gränby finns redan en högre skala etablerad genom skivhusen inom kv Gradskivan och genom det nya punkthusets tillkomst i Källparken. Gränby centrum expanderar och får mer och mer karaktär av stadsdelscentrum. Korsningen med Vaksalagatan utgör också en viktig entrépunkt där högre bebyggelse kan bidra till att markera denna punkt och tydliggöra mötet mellan stad och land. Vid Årsta centrum kan en högre bebyggelse bidra till att lyfta fram och förbättra orienterbarheten till centrum.

De historiska siktlinjerna mot Carolina Rediviva i Vaksalagatans förlängning samt mot Vaksala kyrka inifrån Källparken och Hjalmar Brantingsgatan liksom vyn från Slottsbacken där tornet på Vaksala kyrka syns är viktiga siktlinjer/vyer att ta hänsyn till i det fortsatta arbetet. Fördjupade studier kommer att krävas vid detaljplaneläggningen inom berörda områden.



Princip, byggnadshöjder

Kvarterens grundform (a) delas upp i mindre volymer/enheter där visuella kopplingar mellan och inom kvarteren eftersträvas (b). Bebyggelsen inom kvarteren varierar i skala och höjd för att skapa en varierande och intressant stadsbild (c).



En varierad kvartersstruktur bidrar till att skapa en mer intressant stadsmiljö. Inom kvarteren blandas olika boendeformer och upplåtelseformer med kontor och verksamheter. Gårdarna kopplas till varandra genom portiker som även ger möjlighet till siktstråk (bild White)

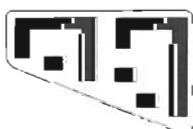
Fyrislundsgatan



Fyrislundsgatan



Fyrislundsgatan



Principskisser, kvarter:

Inom kvarteren tillåts placeringen av bebyggelsen variera för att skapa varierade gårdsrum och bidra till ett levande gaturum. Bebyggelsen utformas generellt mer sluten mot Fyrislundsgatan och mer öppen och varierad mot Johannesbäcksgatan. Skillnaden mellan offentligt och privat ska vara tydlig.

## Årsta centrum – områdets mötesplats

Årsta centrum stärks och lyfts som områdets knutpunkt och samlade mötesplats med handel, olika servicefunktioner, kontor, kultur och idrott. Torget placeras närmare Fyrislundsgatan för att skapa en bra kontakt och en torgkänsla som sträcker sig över gatan. Nya och befintliga verksamheter knyts samman kring det nya torget och länkar Årsta och Sala backe till varandra.

För att Årsta torg ska kunna fungera som ett levande stadsdelscentrum, måste ytterligare verksamheter lokaliseras hit. Förutom dagligvaror, restaurang och kafé samt annan service som redan idag finns i området bör det även finnas underlag för exempelvis ett mindre gym. Den övergripande handelsutredningen, som har tagits fram för området, visar att det kan finnas en marknad för en total yta på upp mot 2 500 kvm, utöver befintlig Ica-butik. Ytor för kommunal service som vård och liknande tillkommer. Dessutom är det önskvärt att annan service och kommunala verksamheter kan lokaliseras hit, t ex bibliotek, förskola och specialbostäder. Verksamheterna får bäst förutsättningar om de koncentreras och lokaliseras i kluster. Årsta centrum, som redan är ett etablerat centrum, bedöms vara den bästa platsen för ett stadsdelscentrum. Det ligger centralt i området med visst avstånd till Gränby centrum och Boländerna.

Det finns en ambition att skapa fler arbetsplatser i området. Inslag av arbetsplatser bidrar till en mer levande och trygg stad samtidigt som underlaget för den utökade servicen i området förbättras. Arbetsplatser kan också lämpligare placeras i lägen som ur bullersynpunkt är svåra att nyttja för bostäder.

Det är viktigt att den offentliga miljön utformas med hög kvalitet och med en större grad av urbanitet än idag. Ambitionen är ett levande torg med butiker och handel som utgör en bra och naturlig mötesplats. God tillgänglighet eftersträvas för både bilkunder, cyklist

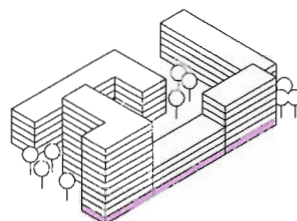
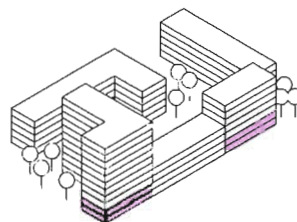
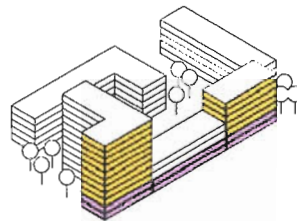


Volymstudie, bebyggelse kring det framtida Årsta centrum. (Bild White)

och gående. Hållplatslägen för kollektivtrafiken placeras i nära anslutning till torget och ges en attraktiv utformning. Hur torget ska utformas och verksamheterna placeras samt hur trafiken ska hanteras och parkeringsbehovet tillgodoses kräver fortsatta studier. Dialogen och samverkan med berörda fastighetsägare och verksamhetsutövare kommer att vara en viktig del i den fortsatta processen.

## Verksamheter längs Fyrislundsgatan


Hur stor andel verksamheter och kontor som kan bli aktuellt i övriga delar av utbyggnadsområdet är svårt att bedöma i detta skede. En väl balanserad avvägning måste ske mot etableringar vid Årsta centrum så att inte förutsättningarna för att skapa ett starkt centrum, ett kluster av verksamheter, försvinner. Fördjupade handelsstudier måste göras inför det fortsatta arbetet. En generell inriktning för det fortsatta arbetet ska vara att i första hand få in verksamhetslokaler i bottenvåningarna mot Fyrislundsgatan. Kvarterens hörn ska då prioriteras vid placeringen av lokaler främst vid de primära lokalgatorna. Kontor kan ske blandat med bostäder i strategiska och för bostäder svårlokaliserade lägen.



Principskiss, placeringen av lokaler för handel och kontor kan varieras inom kvarteren. Kvarterens hörn ska prioriteras.



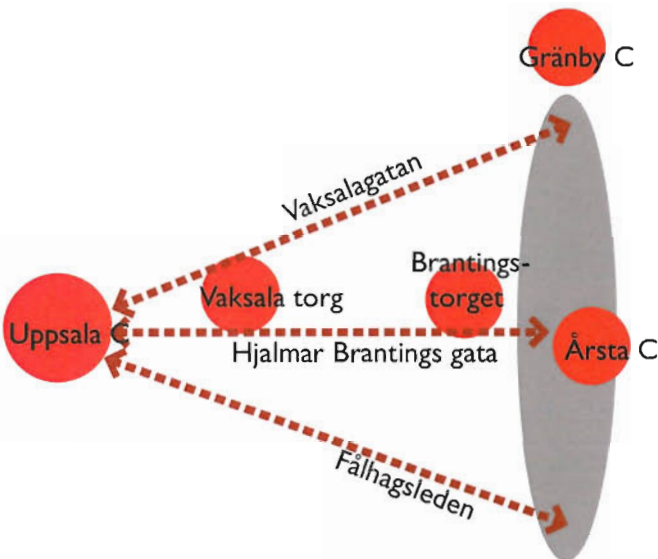
 Stadsstråk

 Huvudsaklig koncentration av handel

Principskiss av fördelning av verksamheter

## Relationer mot innerstaden och Gränby

Relationen mot innerstaden är viktigt att på sikt stärka. Från Årsta centrum genom Sala backe mot Brantings-torget och vidare via Hjalmar Brantingsgatan mot centrum finns punkter där stadsbebyggelsen bitvis får ett mer blandat innehåll i form av etableringar kring torg och som enskilda småbutiker och verksamhetslokaler i bottenvåningarna. Andra liknande relationer finns längs Vaksalagatan som i översiktsplanen är utpekad som ett stadsstråk. Det är svårt att utveckla ett mer blandat innehåll i en redan etablerade bostadsmiljö men bör vara en ambition att långsiktigt jobba mot. Närheten till Gränby centrum gör att närliggande kvarter har potential att inrymma servicefunktioner på den västra sidan. Kopplingen till både Gränby centrum och Vaksalagatan blir en viktig fråga att studera vidare i det fortsatta arbetet.



Radiella kopplingar in till stadens centrum

## Stadsdelsparker och parkstråk

Utbyggnaden av Östra Sala backe är ett komplement till befintlig bebyggelsestruktur och tar stöd i den park- och grönstruktur som finns i närområdena. Genom upp-rustning av befintliga parker, Källparken och Årsta-parken, men också genom nyanläggning av parker och parkstråk tillgodoses den nya bebyggelsens behov av park- och rekreationsytor samtidigt som kvaliteten för befintlig bebyggelse förbättras.

Källparken, som kom till som en del av Gunnar Leches stadsplan på 1950-talet rustas upp med respekt för de kulturhistoriska kvaliteterna. I parken blandas idag de öppna gräsytorerna med byggda element som amfiteater, damm och murar. En fortsatt utveckling kan ta fasta på temat "Kulturpark". En första åtgärd som planeras är en

upprustning och tillgänglighetsanpassning av lekplatsen till en temalekplats i likhet med den i Murkelparken i västra delen av staden.

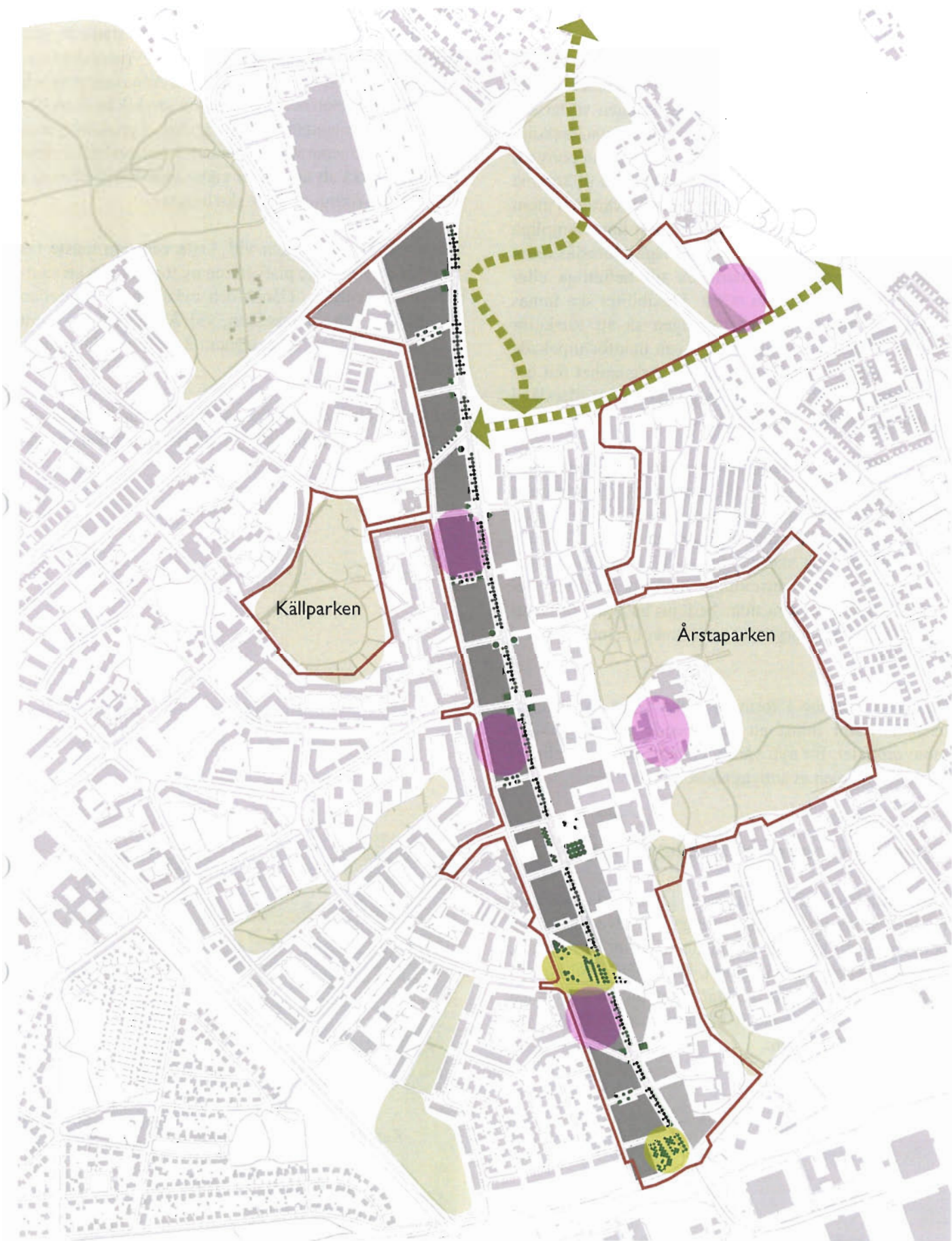
Årstaparken är en tidstypisk stadsdelspark från 1970-talet med stora öppna gräsytor för lek och idrott. Parken är sliten och i stort behov av upprustning. En utveckling kan exempelvis ta fasta på rörelse och motion inom temat "Rörelsepark" och till sitt innehåll stimulera till rörelse och aktivitet för alla åldrar.

Inom själva utbyggnadsområdet föreslås två parker av olika karaktär. Längst i söder, i korsningen Fyrislundsgatan/Fålhagsleden, bevaras de karaktäristiska lönnarna som här bildar en stor sammanhängande lövsal. Mer centralt i området föreslås en typisk kvarterspark som ska fungera som mötesplats för de kringboende. Här ska finnas plats för grönska, ro, picknick, sällskapslek och lek. Den uppskattade pulkakullen flyttas hit. Om möjligt ska befintliga träd bevaras i anslutning till kvartersparken.

Ambitionen att utveckla attraktivare och mer tillgängliga rekreationsmiljöer i östra Uppsala har länge funnits med i planeringen och ett utvecklat stadsrandstråk mellan östra Uppsala och Danmarks kyrkby finns med i översiktsplan 2010. Den del av parkstråket som ligger i programområdets närhet kommer att bidra till att länka samman grönområdena i Årsta, Gränby och Sala backe och samtidigt lyfta fram de natur- och kulturvärden som ger området identitet. Exploateringen av Östra Sala backe ska bära en del av kostnaderna för denna utveckling.

Åkermarken mellan Östra Sala backe och Vaksala kyrka utvecklas till en park med ytor för sällskapslek, motion, promenadstråk och odlingslotter. Detta stärker kopplingen mot parkstråket längs stadsranden och Linnés Vaksalavandring. Området är skyddat enligt kulturminneslagen och ligger inom riksintresse för Vaksalabygden. Ambitionen är ett varsamt ianspråktagande i syfte att bevara kulturmiljön och göra den mer tillgänglig som kvalitet i planerade park och parkstråk. En arkeologisk förundersökning ska göras. Om en utveckling enligt kommunens intentioner visar sig vara svår att genomföra får nya ställningstaganden tas avseende om ytterligare någon del inom det nya bebyggelseområdet ska nyttjas som park.

En förbättring av kopplingarna som går under E4:an och vidare ut över slätten till skogsområden öster om staden till Storskogen, Jällaskogen och Vedyxaskogen är viktig. En sådan länk att förbättra är bland annat kopplingen längs Alrunegatan.



- |   |  |
|---|--|
|  Föreslagen skola/förskola |  Befintlig park/grönområde  |
|  Kvarterspark              |  Rekreatiions/promenadstråk |

Parker, planerade stråk samt lägen för nya förskolor

## Förskolor, skolor och särskilda boendeformer








Med den nya bostadsbebyggelsen tillkommer behov av nya förskolor och skolor. Exploateringen väster om Fyrislundsgatan skapar ett behov av ca 350 nya förskoleplatser. En exploatering på den östra sidan ger upphov till ytterligare ca 100 platser. Dessa platser kan tillkomma genom integrering av förskolor i bostadskvarteren inom programområdet, men också genom att finna lämpliga platser i Sala backe och Årsta. Tre lägen föreslås inom utbyggnadsområdet där närheten till befintliga eller planerade parker är som störst. Flexibilitet ska finnas i den kommande planutformningen så att förskolor kan inrymmas om behov finns även utanför utpekade kvarter samt omvandlas till annan verksamhet om behovet minskar. En ny förskola på egen tomt föreslås i anslutning till Vaksala kyrkskola.

Cirka 400-500 nya skolplatser inom grundskola kommer också att behövas. En beredskap i närområdet krävs. Inom utbyggnadsområdet kan en yteffektivisering av Årstaskolan vara intressant att studera för både nya förskole- och skolfunktioner. Nya skolfunktioner kan också prövas i anslutning till Årsta centrum. Bebyggelsen på den östra sidan bedöms ha goda förutsättningar att kunna inrymma nya förskolor integrerade i kvarteren.

Behov av service i form av olika typer av specialbostäder samt minst ett vårdboende ska tillgodoses inom området. Ett nytt vårdboende placeras lämpligast i den norra delen av utbyggnadsområdet.

## Gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik

Östra Sala backe ligger endast 2,5 km från stadskärnan. Därmed finns goda förutsättningar att utveckla en ny bebyggelsestruktur där det är naturligt att promenera, ta cykeln eller resa kollektivt. Områdets struktur anpassas till att möta ett utbyggt stomlinjenät och skapa förutsättningar för snabba kollektivtrafikstråk och attraktiva hållplatslägen.

 Befintligt stråk	 Linnés Vaksalavandring
 Planerat stråk	 Park
 Stadsrandstråket	 Målpunkt
 Målpunkt utanför kartbild	

Gång- och cykeltrafikens tillgänglighet stärks genom ett sammanhängande och kontinuerligt stadsnät och signalreglerade korsningspunkter över Fyrislundsgatan. För cykeltrafiken ska kopplingen vid Årsta centrum och mellan Källparken och Årstaparken särskilt beaktas liksom vid Alrunegatan/Källparksgatan. Fyrislundsgatan utformas med separata cykelbanor. Johannesbäcksgatan kommer också att utgöra en viktig länk för rörelserna i nord-sydlig riktning vilket ska beaktas.

Gång- och cykeltunneln vid Årsta centrum måste tas bort för att kunna ge plats för en ny torgyta och ett sammanhållet centrum. Gång- och cykeltunnlarna mellan Källparken och Årstaparken, vid Årsta centrum samt vid Gränby under Vaksalagatan är föremål för vidare studie.

Ett nytt stråk etableras från Källparken ut mot Vaksala kyrka och vidare till det nya stadsrandstråket mellan Årsta och E4:an.



## Parkeringsprinciper

Parkering ska som huvudprincip anordnas på kvartersmark i form av underjordiska garage. Möjligheten till 3-dimensionell fastighetsbildning för underjordiska garage bör studeras.

Nuvarande parkeringsnorm anger ett p-behov på 1 bilplats/lgh exkl. besöksparkering på 0,1 bilplats/lgh. Enligt den övergripande parkeringsutredning som tagits fram kan den föreslagna utbyggnadens behov tillgodoses genom underjordiska garage i ett plan. Parkeringsnormen håller på att ses över och kan resultera i andra riktlinjer avseende parkeringsbehoven. Andra alternativ som t ex bilpool kan bli aktuellt att pröva inom området.

Besöksparkering för boende och verksamheter föreslås ske som kantstensparkering utmed områdets gator. Samlade markparkeringar ska i möjligast mån undvikas. Parkeringsbehoven inom Årsta centrum måste utredas vidare när man längre fram i processen vet mer om dess innehåll och struktur.

## Miljöfrågor

Den nya bebyggelsen ska utformas med god ljudmiljö. För bostadsbebyggelsen kommer läget vid Fyrislundsgatan ställa krav på tillämpning av så kallat avstegsfall från Boverkets riktlinjer. Detta innebär att tysta eller luddämpande sidor vid fasad ska klaras på 45 eller 50 dBA ekvivalent ljudnivå. För förskolor och skolor samt vårdboende gäller 55 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå på uteplatser.

Fuktsäkert byggande, hållbara, miljövänliga och robusta material för långsiktig förvaltning är en självklarhet. Bra inomhusklimat vad gäller solinstrålning, innetemperatur och ventilation ska uppnås. Gårdarna ska utformas för att uppnå bra mikroklimat, god och hållbar öppen dagvattenhantering och med beaktande av den urbana biologiska mångfalden.

## Hållbara tekniska system

Östra Sala backe ska ligga i framkant med en hög ambition i strävan att bli ett tillskott till staden som bygger på hållbara och miljömedvetna lösningar. Omhändertagande av dagvatten, minskad energiförbrukning för el och värme, ökad energieffektivitet, logistik samt avfallshantering kommer att vara viktiga frågor som kommer att kräva fortsatta studier. Målsättningen är att tillsammans med olika aktörer under den fortsatta processen utveckla ett hållbarhetsprogram där olika

frågeställningar fördjupas och där kommunen i samverkan med marknadens aktörer hittar rimliga mål.

Områdets tekniska försörjning är till viss del utbyggd men måste kompletteras för att klara den tillkommande bebyggelsen. Tekniska byggnader kommer att behöva lokaliseras inom den nya bebyggelsestrukturen. Uppgraderingar av ledningsnätet kan komma att krävas vid ett genomförande liksom flytt av ledningar. Området kommer troligen att anslutas till fjärrvärmenätet.

Genom exploateringen kommer en stor del av marken bli hårdgjord. Dagvatten från kvartersmark ska tas omhand lokalt och fördröjas genom dammar och magasin. Dagvatten från gatemark renas idag via ett oljefilter vid Kungsängesplanaden. I vilken omfattning dagvatten från gatemarken kan renas inom området ska utredas. En övergripande dagvattenstudie ska tas fram.

Varu- och avfallstransporter och avfallshantering kommer att kräva fortsatta studier och bör ske med en öppenhet för effektiva och innovativa lösningar. Möjligheter till en mer miljöanpassad avfallshantering, med exempelvis sopsug och återanvändning av spillvatten för uppvärmning ska studeras. Vid traditionell kärnhämtning av avfall ska sophusens placering ske med beaktande av arbetsmiljöverkets riktlinjer.



## STADSBYGGNADSPRINCIPER

*Stadsbyggnadsprinciper illustrerar på vilket sätt byggnader, gårdar, gator, torg och parker kan fogas samman till en nyskapande, mer värdefull, varierad och grön stadsdel med blandat innehåll och funktion. Principerna kommer att ligga till grund för stadens fortsatta arbete med detaljplaneläggning.*

*Principerna anger en ambitions- och kvalitetsnivå som kommer att fördjupas och utvecklas tillsammans med olika aktörer i samband med kommande planutformning och säkras genom planbestämmelser i den juridiska detaljplanen eller i avtal. Detta efter det att kommunen påbörjat anvisningen av marken inom området.*

### Stadsbild

Inom Östra Sala backe ska bebyggelsen kännetecknas av en övergripande tydlighet och orienterbarhet. Det ska vara lätt att hitta till centrala funktioner som Årsta torg, hållplatser, parker, skola och handel m.m. Området ska ges en egen tydlig karaktär, skala och utformning som bidrar till att uppnå detta.

Områdets läge vid stadens norra entré ska behandlas med särskild omsorg. I östra Uppsala är olika hustyper – markbostäder, höga respektive låga flerbostadshus, kvarter och punkthus – samlade i större homogena grupper. Utbyggnadsområdet är ca 2 km långt och ligger i

mötet mellan skilda karaktärer. Genom olika utformningsgrepp tas omgivningens karaktärer av storgårdar, lamellhus, punkthus och tätt och lågt upp och mixas i en intressant och spännande ny struktur med signum högt, lågt och tätt.

- Fyrislundsgatans långa perspektiv bryts upp och ges variation och liv genom att bebyggelsen varierar i skala, form och material och genom inslag av platsbildningar och grönska. Bottenvåningarnas utformning och liv till det offentliga rummet blir särskilt viktigt.
- Området karaktäriseras av varierande hushöjder.
- Skalorna blandas inom samma kvarter med intressanta arkitektoniska grepp.
- Högre byggnader vävs in i strukturen som mindre enheter främst längs Fyrislundsgatan. De högsta skalorna koncentreras till kvarteren i anslutning till Gränby centrum och nya Årsta centrum och blir där viktiga orienterande landmärken i stadsbygden.
- Högre byggnader placeras med hänsyn till sol- och vindförhållanden på gårdar, torg och platser och med respekt för viktiga historiska siktlinjer och vyer.
- Lågre byggnader placeras för att få bra ljusförhållanden i byggnader och på gårdar.



## Gator

Inom Östra Sala backe ska gatorna i sin helhet vara allmänna. Det är viktigt för att uppnå god tillgänglighet och robustheten i stadsväven över tid. Fyrislundsgatan utgör en av stadens viktiga huvudgator. Här kommer många människor att röra sig till fots, med cykel, buss eller bil. Detta ska avspeglas i en utformning som bidrar till en tydlig, trygg, säker och samtidigt livfull och attraktiv gata med en lugn trafikrytm. Kantstensparkering ska finnas längs gatan och stödja verksamhetsetableringar. Gatan ska inte inbjuda till genomfartstrafik.

Lokalgatorna är del av den offentliga miljön men också en del av den nära bostadsmiljön. Lokalgatorna utformas med de boende i fokus. Dessa gator är intimare och har smalare, mer sammanhållna sektionsmått och en långsam biltrafik.

- Gatuhierarkin inom området ska vara tydlig mellan lokalgator av mer överordnad karaktär och de som mer fungerar som angoringsgator till bostadskvarteren.
- Variation och orienterbarhet i strukturen uppnås genom att de olika gatutyperna ges en egen tydlig karaktär och utformning.



## Kvarter

Östra Sala backe ska kännetecknas av variation och brokighet i innehåll och utformning. Brokigheten skapas av en varierad arkitektur, blandning av verksamheter, olika boendeformer, olika människor, olika fastighetsägare och en utbyggnad över långt tid. En blandning av upplåtelseformer är viktigt för att långsiktigt uppnå en blandad stadsmiljö och social hållbarhet. Östra Sala backe lämpar sig väl för att testa olika typer av projekt inom bostadsproduktionen vad det gäller boformer och lägenhetstyper som t.ex. Bokaler och Townhouses. Detta bör uppmuntras bland framtida aktörer.

- Variationen ska stödjas av en mer småskalig fastighetsindelning med många byggherrar, arkitekter och andra aktörer.
- Markbostäder och flerbostadshus blandas inom kvarteren, liksom upplåtelseformer och verksamheter.
- Alla byggnader ska ha entréer mot både gata och gård för god tillgänglighet. Entrén från gatan utformas som huvudingång.

- Bebyggelsen bör så långt möjligt utformas med lokaler i gatuplan mot Fyrislundsgatan. Kvarterens hörn ska prioriteras. Vid Årsta centrum och vid Gränby (längs Johannesbäcksgatan) liksom där de primära lokalgatorna möter Fyrislundsgatan är detta ett ”skall-krav”.
- Intressanta kvartersformer som kan varieras i storlek och form skapas genom att nya gator tillåts möta Fyrislundsgatan diagonalt.
- Kvarterens slutenhet ska motverkas med väl avvägda inslag av portiker och glasade partier som skapar visuell kontakt mellan kvarterens privata insida och det offentliga livet på gatan.
- Kvarteren kopplas till varandra genom att portiker eller öppningar förläggs med möjligheter till visuella och fysiska kopplingar mellan kvarteren.
- Mot Johannesbäcksgatan och Näckrosgatan tillåts bebyggelsen inom kvarterens distinkta form placeras relativt fritt i den mån det är möjligt i relation till att uppnå en bra ljudmiljö på gårdarna. Hörnen ska alltid bebyggas.



## Byggnader

Arkitekturen inom Östra Sala backe ska kännetecknas av en stor variationsrikedom och vara av hög kvalitet. Arkitekturen och gestaltningen av området ska tillåtas vara lekfull, innovativ, flexibel och ska präglas av hållbarhet i både utformning, materialval och utförande. Den ska upplevas nyskapande men ändå genuin och med lokal prägel. Ett uttryck för vår tid, där mål för t.ex. energieffektivisering kan få spännande arkitektoniska lösningar. Målsättningen att nå en intressant och variationsrik stadsstruktur och höga arkitektoniska kvaliteter underlättas om kvarteren delas upp i mindre fastigheter/kvarter och att många arkitekter och byggherrar ges möjlighet att aktivt delta i områdets omvandling.

- Byggnaderna ska tillåtas variera i skala, form och materialval. Byggnader som gränsar mot befintlig bebyggelse kommunicerar i skala och materialval.
- Visuellt långa, monotona och slutna fasader ska undvikas då de påverkar stadsbild och stadsliv negativt.

- Färgsättningen ska ägnas särskild omsorg.
- Alla fasader ska vara utformade på ett sätt som bidrar till att skapa ett intressant stadsrum. Särskild omtanke ska läggas vid utformningen av bottenvåningarna.
- Taklandskapet ska utformas medvetet för utevistelse, energiproduktion och lokalt omhändertagande av dagvatten.
- Inom Östra Sala backe kommer byggnadernas utformning kräva särskilda studier för att klara det bullerutsatta läget med krav på tyst eller ljuddämpad sida. Bullerreducerande åtgärder ska så långt möjligt integreras i byggnadernas gestaltning.
- Byggnader för stadens tekniska system ska inordnas i stadens struktur på ett medvetet och väl gestaltat sätt.



## Gårdar

En tätare struktur och en högre exploatering inom Östra Sala backe ställer höga krav på gårdarnas funktion och utformning. Gårdarna ska vara det intensiva offentliga rummets motsats och i första hand en mötesplats för de som bor och verkar i kvarteret. Gröna, lugna gårdar för lek, rörelse, vila och gemenskap ska eftersträvas.

- Gårdarna ska vara omsorgsfullt planerade och hålla en hög kvalitet avseende utformning och innehåll/ användning för olika boendes behov.
- Goda solförhållanden på gårdar och uteplatser ska eftersträvas.
- Dagvattnet ska omhändertas lokalt och vara ett gestaltande och kvalitetshöjande inslag till gårdsmiljön.

- Cykelparkering och förråd är naturliga inslag på gårdarna och placeras och gestaltas med omsorg.
- Boendeparkering ordnas på kvartersmark, i underjordiska källargarage. Markparkering ska undvikas så långt möjligt.
- Gårdsbjälklaget ska kunna planteras med buskar och träd.
- Gårdarna ska utformas bilfria. Logistik/avfallshantering sker från gatan alternativt från garagen.
- Där förskolor integreras i bostadskvarteren kräver gårdarna särskild omsorg för att kunna fungera både för de boendes behov och barnens behov av lek och kreativitet samt skydd för buller och andra hälsofaror.

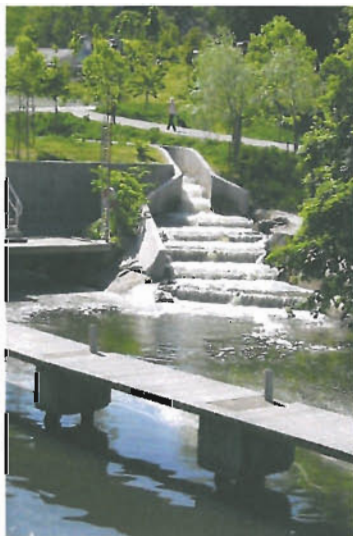


## Det offentliga rummet

Bebyggelse, allmänna platser/funktioner och torg ska ges en tydlig stadsmässig karaktär. Utformningen av det offentliga rummet och samspelet med bebyggelsen är avgörande för hur området upplevs och används. Utformningen ska ske med hög kvalitet och med god investerings- och driftsekonomi.

- Skillnaden mellan offentligt och privat ska vara tydlig i området.
- De offentliga rummen ska vara medvetet utformade, inbjuda till spontana möten och ha en hög stadsmässig kvalitet.

- Konstnärliga inslag ska finnas i det offentliga rummet och ge identitet åt området.
- Namnsättningen på nya lokalgator kan återknyta till de tre namnkategorier som finns i Östra Sala backe inom blomster, hantverkare och verktyg som Näckrosgatan, Snickaregatan och Ritargatan.
- Namn på kvarter, platser, parker och torg kan återknyta till områdets historia, landskap och tidigare gårdar. Kommunens namnberedningsgrupp kommer att hantera frågan.



## Kvartersparker och grönstruktur

Områdets gröna kvaliteter ska utvecklas. Utbyggnadsområdet ska inrymma parker, trädplanterade gator samt platser och inom kvarteren ska gårdar utformas så gröna som möjligt. Kopplingarna till stadsdelsparkerna i Sala backe och Årsta ska stärkas. Genom området ska förbindelserna ut mot naturområdena öster om staden förbättras. Trädplantering utmed områdets gator ska bekräfta dess funktion i gatunätet.



## FORTSATT ARBETE

”Högt-lågt-tätt. Länka och läka. Stark profil. Lokal identitet. Uppmuntra till möten. Blandad och levande stadsmiljö. Mångfald. Klimatsmart stadsbyggande. Lokalt samhällsliv.” Stadsbyggnadsvisionen för Östra Sala backe skapar höga förväntningar och innebär nya utmaningar för de aktörer som medverkar i den fortsatta utvecklingen av området. Utvecklingsambitionerna ligger tydligt i linje med den nya översiktsplanen och området kan bli en verkstad för att pröva skilda sätt att åstadkomma stadskvaliteterna som nämnts ovan. Ambitionen att åstadkomma mångfald gäller alltså inte bara slutmålet - stadsmiljön - utan också vägen dit. Det är därför viktigt att många skilda byggherrar ges möjlighet att medverka och att ny kunskap tas tillvara. Programmet ger ramar för det fortsatta arbetet som kommer att kräva både tematiska och geografiska fördjupningar. Målbilden får successivt utvecklas tillsammans med involverade aktörer.

## PROCESSEN

### Hållbarhet

Den hållbara staden ska vara en ledstjärna i utvecklingen av området, med såväl ekologiska, sociala som ekonomiska perspektiv på hållbarhet. De aktörer som inbjuds att delta i områdets utveckling ska i samband med detaljplaneläggningsprocessen gemensamt med kommunen arbeta med för processen viktiga hållbarhets- och kvalitetsfrågor. Dessa ska sedan ligga till grund för kommande utbyggnader inom området och behandla bland annat tekniska frågor kring energi, hållbart byggande – fuktsäkert, miljövänliga och robusta material, bra inomhusklimat –, dagvattenhantering och principer för återvinning och avfallshantering. Förutsättningar för att söka statligt stöd för att pröva innovativ teknik ska undersökas.

### Samordning

För att förverkliga visionerna bakom programmet krävs väl sammanhållna processer för hela utbyggnadsområdet med en särskild planerings- och genomförandeorganisation. Kommunen ska arbeta med en sammanhållen projektledning i nära samarbete med marknadens aktörer. Gemensamma samordnare för olika sakfrågor kan ge förutsättningar för att hålla samman arbetet med specifika kvaliteter i området och ge förutsättningar för kunskapsspridning mellan olika aktörer där erfarenheter från tidiga etapper kan tas till vara i fortsatt arbete. Projektets storlek gör det viktigt att, i likhet med projekt som resecentrum, bedriva processer som är väl

sammanhållna över tid. En satsning och engagemang från alla inblandande kontor kommer att vara nödvändigt och viktigt.

### Kommunikation

Det kommer att krävas god kommunikation kring projektet och en tydlig målbild kring utbyggnadsområdet som grund för kommande samarbete mellan kommunen och de aktörer som vill vara med och bidra till områdets utveckling. Kommunen behöver i ett inledande skede ta fram ett prospekt där programmets vision och målinriktning sammanfattas och fördjupas/utvecklas. Detta dokument ska på olika sätt kommuniceras med olika intresserade aktörer som grund för kommande detaljplanarbeten, markanvisningar och samarbetsprojekt.

### Ständig utveckling

Kommunen har som markägare goda möjligheter att tillsammans med intresserade aktörer utveckla övergripande målsättningar både för området som helhet som för skilda kvarter och fastigheter. Detta görs i takt med att erfarenheter vinnas, ny teknik blir tillgänglig och intresset för att delta i områdets utveckling och byggande förändras. Processerna kan ständigt utvärderas och förbättras.

### Samarbete med övriga markägare

Programområdet innehåller även mark som ägs av andra än kommunen. En sammanhållen utveckling med fokus på helheten möjliggörs genom samsyn och samverkan. En viktig roll för kommunen är här att visa på utvecklingsmöjligheter som tar fasta på skilda fastighetsägares intressen.

### Markanvisningar

För att skapa stor variation och stadskaraktär i utbyggnadsområdet behöver en blandning av såväl större som mindre exploatörer involveras i varje kvarter. Målet är att skapa en blandning av upplåtelseformer, bostadstyper och verksamhetslokaler. En relativt småskalig fastighetsindelning underlättar för små aktörer att medverka och för en finmaskighet och variation i stadsväven. Markanvisningar i utbyggnadsområdet kan ske genom att marknadens aktörer inbjuds att beskriva ambitioner i syfte bidra till områdets mångfald och ett långsiktigt hållbart stadsbyggande. Markanvisningar genom anbuds- och jämförelseförfaranden kan, där särskilda skäl finns, kompletteras med direktanvisningar till enskilda aktörer.



## Etapper

Programområdet är stort och utbyggnaden kommer att ske under en längre tidsperiod. Förslagen struktur ger en robusthet och flexibilitet inför genomförandeskedet på så vis att utbyggnader kan påbörjas parallellt inom olika delar av utbyggnadsområdet samtidigt. Då det tar många år innan hela området är utbyggt måste tidiga utbyggnadsetapper utgöra självständiga kvarter som fungerar väl tillsammans med befintliga strukturer.

## Detaljplaner

Bebyggelsens utformning och kvarterens inre struktur ska, med utgångspunkt i programmets intentioner, studeras inom kommande detaljplaner. Parallella uppdrag är en metod som med fördel kan användas för att generera nya idéer i tidiga skeden. För delar som speciellt behöver utvecklas avseende arkitektur, innehåll och utformning kan även utformningsidéer vägas in som kriterium för markanvisning. Solstudier och fördjupade bullerstudier kommer att krävas för respektive projekt i samband med kommande detaljplanering. Vindstudier kan komma att bli aktuellt särskilt om området får inslag av högre bebyggelse.

Ett genomförande i enlighet med programmets intentioner bedöms inte leda till betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11. Någon miljökonsekvensbeskrivning bedöms därmed inte nödvändig att upprätta för utbyggnadsområdet eller delar av det. Detta utifrån kommunens nuvarande kunskapsläge. Konsekvenserna av kommande detaljplaners genomförande kommer att fördjupas inom ramen för respektive detaljplan.

## Fastighetsfrågor

En blandning av fastighetsägare inom varje kvarter kan ställa krav på tillämpning av tredimensionell fastighetsindelning för t.ex. underjordiska gemensamma garage, för blandning av kontor och bostäder i olika plan i samma byggnad m.m. Gemensamhetsanläggningar för gårdar och andra gemensamma ytor kommer också att förutsättas. Dessa frågor är viktigt att integrera tidigt i de kommande detaljplanprocesserna.

## Grönkompensation

Den grönyta som tas i anspråk ska kompenseras dels genom upprustning och tillgängliggörande av de intilliggande parkerna och dels genom att nya rekreativomöjligheter skapas i form av tillkommande parkytor och stråk. Särskild vikt ska även läggas vid gröna kvaliteter inom bostadsgårdar och gatugrönska.

## Tidplan

Genom arbeten med markanvisningar och detaljplaner bedöms områdets första kvarter kunna påbörjas 2013. Arbetet beräknas pågå under en period av 10-15 år. Detta förutsätter en utbyggnadstakt på mellan 100-200 lägenheter per år för den mark kommunen äger. Största delen av utbyggnaden kan därmed vara genomförd i mitten av 2020-talet.

## Kommunala genomförandefrågor

Kommunen ansvarar för markanvisningar, detaljplaner och för att avtala om villkoren för exploaterings genomförande och försäljning av kvartersmark till kommande exploatörer. Kommunen ansvarar också för utredningar, projektering och genomförande av utbyggnader och åtgärder på allmän platsmark inom programområdet och i dess påverkansområde, liksom för planeringen av kommunal service, förskolor, skolplatser, äldreboende mm.

## Ekonomi

Projektet medför omfattande investeringar för kommunen, och exploateringskalkylen kommer att revideras kontinuerligt i takt med planeringen. Den övergripande kalkylen i programskedet pekar mot kommunala exploateringsutgifter i en storleksordning om 250 mkr. Projektet har tillsammans med andra planerade projekt delfinansierat nyomläggning av den tidigare kraftledningen genom området, vilket medfört en stor grundinvestering redan i tidigt skede. Övriga utgifter rör anläggning av gata, torg och park, upprustning och tillgängliggörande av omgivande parker och friområden, flytt av ledningar och anläggningar, eventuella markföroreningar samt utrednings- och projekteringskostnader mm. Kommunens intäkter som ska bära dessa investeringar kommer främst från markförsäljning, men även som exploateringsavgifter från privata exploatörer.

## SÄRSKILDA UTREDNINGAR

Inledningsvis finns behov att gå vidare med några övergripande utredningar. Dessa beskrivs nedan.

### Service, handel och verksamheter

Hur stor andel butiks- och kontorslokaler som är möjligt i skilda delar längs utbyggnadsområdet måste utredas ytterligare. Detta kan ske genom att en verksamhets- och stråkanalys tas fram. Närheten till Gränby centrum gör att många kvarter har potential att inrymma servicefunktioner utmed utbyggnadsområdets västra sida. Kopplingarna till Gränby centrum och Vaksalagatan blir viktiga att stärka.

### Förskolor och skolor

En förutsättning är nya förskolor inne i kvartersstrukturen. Denna fråga kräver vidare studier i syfte att uppnå bra förskolegårdar samutnyttjade med goda bostadsgårdar. Möjligheten att i framtida detaljplaner erbjuda en flexibilitet i användning ska beaktas. Årstaskolan möjlighet att inrymma ytterligare skolverksamhet ska studeras.

### Årsta centrum

Utformningen av Årsta centrum och Årsta torg kräver noggranna studier med avseende på utformning, gestaltning och innehåll. Det tänkta torgets möte med Fyrislundsgatan ska belysas särskilt. Utformningen av såväl centrum som Årstaskolan och Årstaparken, kan komma att bli föremål för parallella uppdrag. Det är av stor vikt att ta ett helhetsgrepp på dessa miljöer. Parkeeringsbehovet kring Årsta centrum och en utvidgning av verksamheterna måste studeras.

### Mötet med Gränby och Vaksala kyrka

Utformningen av områdets norra del ska studeras ytterligare såväl med hänsyn till riksintresset och de kulturhistoriskt värdefulla siktlinjerna in mot staden som utifrån områdets nya funktion som entré in till Uppsala. Närheten till Gränby centrum och ett eventuellt framtida hållplatsläge för spårtrafik ger ytterligare förutsättningar för områdets utformning och innehåll.

### Fyrislundsgatan

Utformningen av Fyrislundsgatan och dess korsningspunkter ska studeras ytterligare. Gatans trädplantering i relation till ledningarna måste exempelvis utredas. Gatans disponering är inte fastställd, utan endast måttet på dess sektion. Fyrislundsgatans möte med Årsta torg måste studeras ur trafikföringsynpunkt.

De överordnade gång- och cykelstråken från Årsta och in mot staden ska studeras vidare för att finna fortsatta trygga och trafiksäkra lösningar vid Fyrislundsgatan. Antingen med gång- och cykeltunnlar som idag, alternativt endast via passager i markplan över Fyrislundsgatan med trafiksäkrade korsningar.

Ett framtida behov av ökad kapacitet i korsningen Fyrislundsgatan/Fålhagsleden behöver klargöras och eventuell ombyggnation av korsningen studeras. En ombyggnation av korsningen kan medföra nytt eller större markanspråk. Fålhagsledens framtida utformning och utrymmesbehov, med eventuell spårtrafik, måste vägas in.

### Johannesbäcksgatan och Sala backe

Utformningen av Johannesbäcksgatan ska studeras i syfte att minska trafikmängderna och därigenom minska trafikbullret för anslutande kvarter. Johannesbäcksgatan utgör en viktig länk i det övergripande gång- och cykeltrafiknätet, vilket måste beaktas vid gatans utformning. Den i programmet föreslagna kvartersstrukturen innebär att även befintlig gatustruktur inom Sala backe påverkas. Detta måste studeras ytterligare med hänsyn till ökade trafikmängder och risken för genomfartstrafik.

### Tekniska utredningar

Särskilda tekniska studier som underlag för att belysa olika hållbarhets- och kvalitetsfrågor kommer att behöva tas fram t.ex. dagvattenstudier.



**Uppsala**  
KOMMUN

STADSBYGGNADSKONTORET

# Östra Sala backe

## PLANPROGRAM

Bilaga - förutsättningar och konsekvenser



**Uppsala**  
KOMMUN

STADSBYGGNADSKONTORET

# MEDVERKANDE

## PROJEKTGRUPP

Programmet har tagits fram av:

Caroline Johansson Fors (projektledare och huvudtextförfattare),  
Stadsbyggnadskontoret, i samarbete med en projektgrupp bestående av:  
Karl Ingelstam, Fastighetskontoret  
Karin Åkerhammar, Gatu- och trafikkontoret  
Helena Espmark, Fritids- och naturkontoret

## REFERENSGRUPP

Göran Carlén, Kommunledningskontoret  
Ingrid Anderbjörk, Kommunledningskontoret  
Kristina Ekholm, Uppsala Vatten  
Peter Lundberg, Uppsala Vatten  
Kerstin Bergman, Miljökontoret  
Magnus Elfwendahl, Kulturkontoret  
Astrid Nyström, Kontoret för barn, ungdomar och arbetsmarknad  
Kjell Holm, Äldrekontoret och kontoret för vuxna med funktionshinder  
Mats Sundelius, Brandförsvaret

## KONSULTMEDVERKAN

Strukturskiss och analyser som ligger till grund för programförslaget har tagits fram av Stadsbyggnadskontoret och Fastighetskontoret i samarbete med White Arkitekter representerade av Nina Wittlöv Löfving, Kristoffer Roxbergh och Stefan Rummel. White Arkitekter har också tagit fram perspektiv och illustrationer där så anges.

Slutlig sammanställning, utformning och layout av programmet har tagits fram av Stadsbyggnadskontoret i samarbete med Tengbom representerade av Per Jacobsson och Marie-Louise Öberg.

## ILLUSTRATIONER

Fotografier har tagits av Stadsbyggnadskontoret och Tengbom om inte annat anges.

Flygfoton har tagits av Bergslagsbild AB.

Kartillustrationer har tagits fram av Tengbom.

White Arkitekter har tagit fram perspektiv och övriga illustrationer.

## UNDERLAG

En levande Fyrislundsgata, Rapport - 2010-06-22 (Niras)

Trafikutredning om Fyrislundsgatan - 2010-08-10 (Ramböll)

Parkeringsutredning Kraftledningsstråket - 2010-08-10 (Ramböll)

Översiktligt PM Geoteknik, Fyrislundsgatan - Johannesbäcksgatan - 2010-08-23 (Bjerking)

Rapport Geoteknik, Fyrislundsgatan - Johannesbäcksgatan - 2010-08-23 (Bjerking)

PM Bullerberäkningar till programarbete Fyrislundsgatan, Uppsala kommun - 2010-09-20 rev. 2010-09-29 (Ramböll)

# INNEHÅLL

SAMMANFATTNING AV PROGRAMFÖRSLAG.....	4
---------------------------------------	---

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER .....	5
--	---

BEFOLKNING OCH BOENDE	
VERKSAMHETER, SERVICE OCH KULTUR	
STADSLIV	
STADSBILD OCH BEBYGGELSEKARAKTÄR	
KULTURMILJÖ	
GRÖNSTRUKTUR OCH REKREATION	
BILTRAFIK	
KOLLEKTIVTRAFIK	
GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	
ARKERING	
BARNPERSPEKTIV OCH TRYGGHET	
HÄLSA OCH SÄKERHET	
GEOTEKNIK OCH MARKFÖRORENINGAR	
DAGVATTEN OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING	
FÖRENLIGHET MED ÖP, MB OCH NATIONELLA MÅL	
KLIMATUTMANINGEN	
NOLLALTERNATIV	

# SAMMANFATTNING AV PROGRAMFÖRSLAG

## Bakgrund och syfte

Östra Sala backe, mellan Fyrislund och Boländerna i söder till Gränby i norr, har sedan 1970-talet utgjorts av en bred kraftledningsgata som nu är borttagen. Nya möjligheter att utveckla området till en levande del av staden har öppnats. Ett unikt tillfälle finns att förtäta denna del av staden, förbättra kopplingarna mellan Sala backe och Årsta och skapa en ny och spännande sammanhållen stadsbygd.

Programmet visar på kommunens viljeriktning och mål för området samt förutsättningarna och konsekvenserna av en utbyggnad. Programmet ska utgöra underlag för den fortsatta detaljplaneringen och belysa vilka strategiska frågor som måste hanteras och lösas i den fortsatta planprocessen och genomförandet.

## Stadsbyggnadsvision

Visionen för Östra Sala backe är att skapa en sammanhållen stadsstruktur som kopplar ihop Sala backe och Årsta och därigenom ”läker” stadsväven. Strukturen bygger på möten, variation, upplevelser och mångfald. Den nya bebyggelsen tillför nya kvaliteter i boende- och stadsmiljön och attraherar människor med olika bakgrund, livsstilar, intressen, kulturer och livsskeden. Strukturen gör det enklare och tryggare att ta sig mellan stadens olika delar och fungerar som en ”brygga” och mötesplats mellan stadsdelarna.

Östra Sala backe bidrar till att ge de östra delarna av Uppsala en innerstadskänsla och urban karaktär med ett attraktivt stadsliv med en blandning av bostäder och verksamheter. Årsta centrum blir en viktig mötesplats. Hållbarhet är i fokus i utvecklingen av Sala backe. Strukturen är robust, miljömedveten, ska underlätta etablering av nya verksamheter och är såväl ekologiskt som socialt och ekonomiskt hållbar. Strukturen formas och utvecklas över tid i samarbete med många olika aktörer.

## Områdets struktur

I Östra Sala backe blandas bostäder, handel, service, kontor och verksamheter i en intressant och varierad struktur. En blandad stad kräver ett tillräckligt stort befolkningsunderlag, genomströmning av människor, tydliga offentliga platser och intressanta målpunkter.

Den traditionella stadens uppbyggnad med tydliga gator och kvarter är förebild för Östra Sala backe. Det ska

vara enkelt att röra sig genom området, orientera sig och mötas. Kvarteren varierar i storlek och form beroende på hur lokalgatunätet möter Fyrislundsgatan. Intressanta kvartersformer och spännande gatuperspektiv kan på så vis skapas. Fyrislundsgatan som barriär ska överbryggas och ges en funktion och utformning som stadsgata med inslag av verksamheter. Bebyggelsen ges en egen karaktär och ett spännande uttryck. Strukturen ska bygga på variation enligt principen högt - lågt - tätt.

Östra Sala backe rymmer ca 2 000 bostäder väster om Fyrislundsgatan. På den östra sidan är marken i privat ägo, men kan uppskattningsvis inrymma ytterligare ca 500 bostäder. Årsta centrum utvecklas med handel, olika servicefunktioner, kultur, idrott, kontor och bostäder, och utgör områdets naturliga mötesplats. Tillkommande behov av förskolor, skolor och särskilda boendeformer kan tillgodoses inom programområdet men även genom att finna lämpliga platser inom Årsta och Sala backe.

Genom upprustning av befintliga parker i närområdet, nya kvartersparker inom området och nya parkstråk tillgodoses områdets behov av park- och rekreationsytor. Gång-, cykel- och kollektivtrafiken gynnas genom att bebyggelsestrukturen gör det lätt att promenera, ta cykeln och resa kollektivt. Boendeparkering ska som huvudprincip anordnas i underjordiska garage, medan besöksparkering kan ske som kantstensparkering.

## Stadsbyggnadsprinciper

Stadsbyggnadsprinciperna illustrerar på vilket sätt området kan utformas till en nyskapande, mer värdefull, variationsrik och grön stadsdel med en blandning av innehåll och funktioner. Principerna kommer att ligga till grund för kommunens fortsatta arbete och anger en ambitions- och kvalitetsnivå som kommer att fördjupas och utvecklas tillsammans med olika aktörer i den fortsatta planprocessen.

## Fortsatt arbete

Programområdet är stort och utbyggnaden kommer att ske under en lång tidsperiod. Föreslagen struktur ger en robusthet och flexibilitet inför genomförandeskedet på så vis att utbyggnader kan påbörjas parallellt inom olika delar av området. Genom arbeten med markanvisningar och detaljplaner bedöms byggandet av områdets första kvarter kunna påbörjas 2013. Arbetet beräknas pågå under ca 10-15 år. Stadsbyggnadsvisionen skapar höga förväntningar och nya utmaningar för de aktörer som medverkar i den fortsatta utvecklingen av området. Kommunikation, samordning, ständig utveckling och kunskapsåterföring samt samarbete med övriga markägare blir viktiga framgångsfaktorer i plan- och genomförandeprocessen.

# FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER

*I följande kapitel beskrivs programområdet idag och vilka övergripande konsekvenser den tillkommande bebyggelsen i Östra Sala backe bedöms kunna få. Programförslaget innebär en förtätning och komplettering av staden i enlighet med översiktsplanens inriktning och bedöms inte strida mot andra kommunala riktlinjer. Utifrån den kunskap som stadsbyggnadskontoret idag har är den samlade bedömningen att programmets intentioner inte kan antas leda till en betydande miljöpåverkan.*



Östra Sala backe idag



## BEFOLKNING OCH BOENDE

Idag bor ca 9 650 personer i Sala backe och ca 8 100 personer i Årsta. Sammansättningen av bostadsutbud och upplåtelseformer skiljer sig åt mellan de båda stadsdelarna. I Sala backe bor närmare 97 % av befolkningen i flerfamiljshus jämfört med ca 78 % i Årsta. Hyresrätter respektive bostadsrätter är grupperade i stora enheter. Huvuddelen av lägenheterna i Årsta utgörs av bostadsrätter, i Sala backe är andelen hyresrätter större.

De sociala och ekonomiska förutsättningarna skiljer sig inte nämnvärt åt mellan stadsdelarna. Medelinkomstnivån i Årsta ligger ca 10 % högre än i Sala backe. Likaså är andelen familjer med bil större i Årsta än i Sala backe, vilket torde hänga ihop med att andelen småhus är större i Årsta.

### Konsekvenser - befolkning och boende

Vid utbyggnaden av Östra Sala backe beräknas ca 2 000 lägenheter väster om Fyrislundsgatan tillkomma, vilket innebär ca 4 500 nya invånare. Vid en exploatering på den östra sidan om Fyrislundsgatan kan ytterligare ca 500 lägenheter tillkomma, vilket innebär ca 1 100 nya invånare. För att kunna möta den prognostiserade befolkningsökningen fram till år 2030 har Uppsala kommun behov av ett bostadstillskott på totalt ca 20 000 lägenheter. Programförslaget inrymmer ca en åttondel av detta behov.

En struktur med kvarter bestående av flera mindre fastigheter möjliggör en blandning av upplåtelseformer och bostadstyper, inslag av service och verksamheter vilket skapar förutsättningar för en social mångfald och främjar social integration. Den nya bebyggelsen inordnas i en redan etablerad miljö och kommer socialt att stärka och komplettera denna avseende service, verksamheter, fritidsanläggningar och befolkningsstruktur.

## VERKSAMHETER, SERVICE OCH KULTUR

Uppdelningen i bostäder och service är tydlig i stadsdelarna vilket bygger på grannskapstanken. Brantingstorget och Årsta centrum utgör områdenas kommersiella centrum. I Sala backe finns även spridda verksamhetslokaler bl.a. längs Verkmästaregatan och Apelgatan. Norr om Östra Sala backe ligger Gränby centrum med ca 65 butiker och restauranger. Den kommersiella ytan i Gränby utökas med fler butiker vilket stärker Gränbys karaktär av stadsdelscentrum ytterligare. Söder om Östra Sala backe ligger verksamhetsområdet Boländerna med bl.a. Ikea och Coop Forum.

I Sala backe och Årsta finns idag fem skolor samt ett femtontal förskolor. Idag finns ingen ytterligare kapacitet i förskolorna för att bemöta efterfrågan på förskoleplatser som ny bebyggelse genererar.

En vårdcentral i Uppsala Läns Landstings regi finns i Årsta centrum, och bostäder för psykiskt funktionshindrade och äldre finns i kv Cikorian. Servicelägenheter för äldre finns även i Sala backe. Bibliotek finns vid Brantingstorget. Eventuellt kan ett nytt bibliotek tillkomma i Gränby centrum.

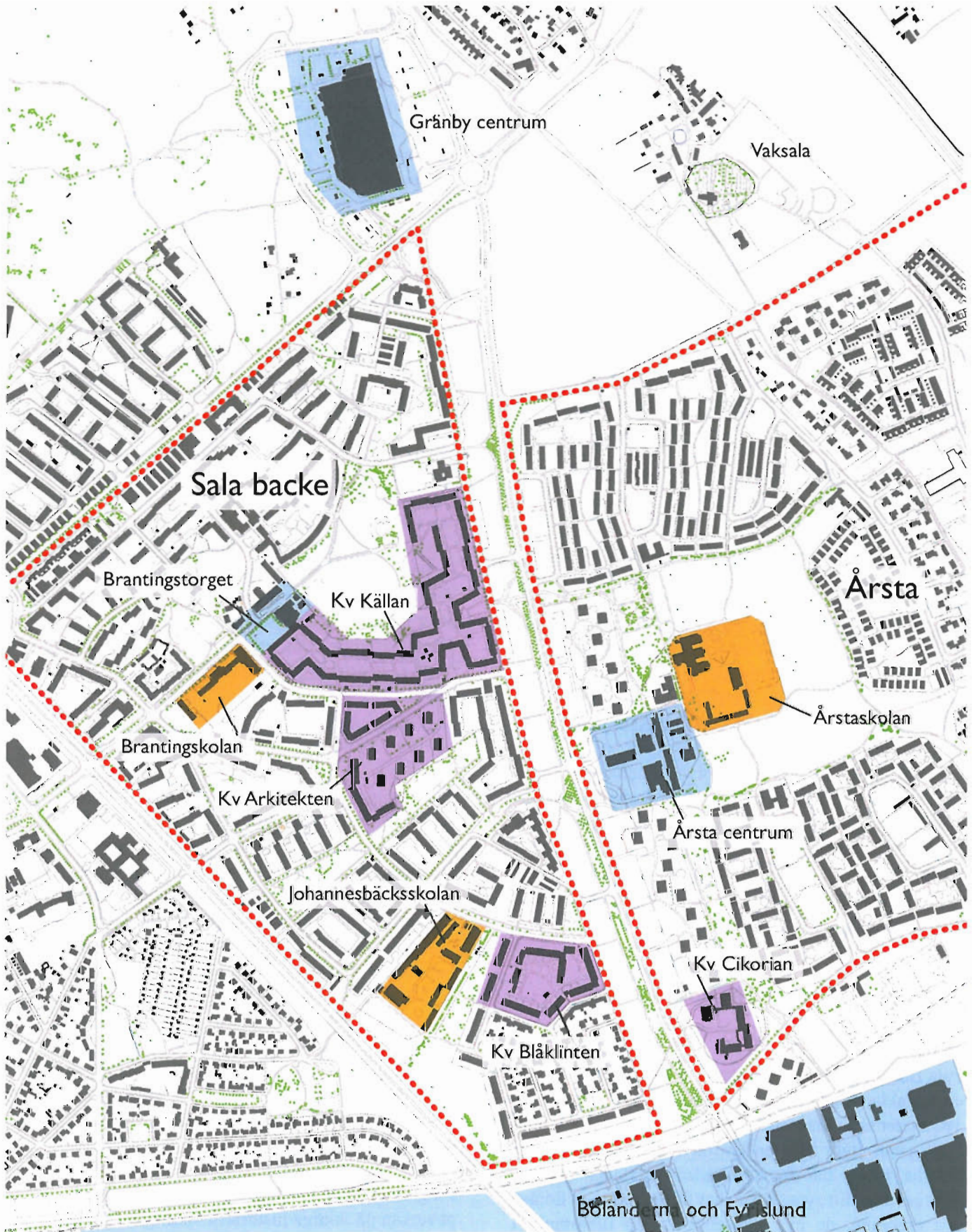
### Konsekvenser - verksamheter, service och kultur

Närheten till Gränby centrum och Boländerna innebär idag vissa svårigheter att få verksamheter att gå runt i Årsta centrum. Den nya bostadsbebyggelsen skapar underlag för att utveckla och utöka Årsta centrum. Konsultföretaget Niras bedömer att ca 2 500 kvm service utöver befintlig kan tillkomma. Det ökade befolkningsunderlaget skapar även möjlighet till lokalisering av kommunal service i Årsta centrum. För att kunna samlokaliseras med bostäder måste de verksamheter som tillkommer vara ickestörande. Tillkommande verksamheter ger möjlighet för fler arbetstillfällen vilket är positivt för det lokala näringslivet. Verksamheter i området kan också bidra till att skapa en bättre boendemiljö. Genom att lokaliseras till lägen som exempelvis p.g.a buller inte lämpar sig för bostäder, kan verksamhetsbebyggelsen fungera bullerskyddande för bakomliggande bostadsbebyggelse. I det fortsatta arbetet krävs både fördjupade handels- och stråkstudier för att kunna avgöra hur stor andel verksamheter som kan bli aktuellt och var dessa på bästa sätt ska placeras i området.

Den nya bebyggelsen skapar behov av ytterligare skol- och förskoleplatser, totalt ca 450 förskole- och upp emot 500 skolplatser. Möjlighet finns att tillskapa förskolor inrymda i bostadskvarteren inom programområdet, men också genom att finna lämpliga platser i Sala Backe och Årsta. Flexibilitet ska finnas i den kommande planutformningen så att förskolor kan inrymmas om behov finns även utanför utpekade kvarter.

En skola bedöms på grund av utrymmesskäl inte kunna inrymmas i området. En beredskap för dessa platser behövs därför i närområdet. En möjlig yteffektivisering av närliggande skolor ska studeras. Frågan kräver studier på en mer övergripande och strategisk nivå. Exploateringen leder också till behov av platser i gymnasieskola. Var detta behov ska förverkligas berör inte programmet. Behovet av fritidsgård bedöms kunna klaras inom befintliga lokaler i närområdet.

Behov finns av att lokalisera minst ett vårdboende samt olika typer av specialbostäder inom programområdet.



- Hyresrätter
- Handel, service m.m.
- Skolor
- Stadsdel

Fastighetskontoret kommer via markanvisning ställa krav på behov av lokaler för olika serviceändamål och behov av specialbostäder inom kvarteren för att på så vis säkerställa tillkomsten.

## STADSLIV

Stadsstrukturen i de östra delarna av Uppsala präglas av den så kallade ABC-staden, en funktionsuppdelning av arbetsplatser, bostäder och centrumverksamheter. Större delarna av Årsta och Sala backe utgörs av bostäder. De större mötesplatser som finns är framför allt Årsta centrum och Brantingstorget i Sala backe. Utöver dessa finns lekplatser och bollplaner vilka även de fungerar som mötesplatser i stadsdelarna. Fyrislundsgatan utgör en barriär mellan Sala backe och Årsta, vilket gör att få kopplingar finns mellan de två stadsdelarna.

### Konsekvenser - stadsliv

Utvecklingen mot en blandad stad och en tätare bebyggelsestruktur skapar möjligheter för ett livfullt stadsliv och möjliggör möten. Verksamhetslokaler i bottenvåningar, torg- och platsbildningar, entréer mot gator och visuella kopplingar inom och mellan kvarter skapar förutsättningar för ett rikare stadsliv. En länkning av stadsväven, med ett kontinuerligt nät av gator och kvarter, gör det möjligt att på ett lättare och tryggare sätt röra sig mellan stadens delar. Samtidigt ökar tillgängligheten, vilket är en av förutsättningarna för ett rikt stadsliv. Den föreslagna utvecklingen av Årsta centrum kommer att utgöra en brygga mellan Årsta och Sala backe. Kopplingen mellan staddelarna blir tydligare, samtidigt som en viktig centralt placerad mötesplats tillskapas. En utveckling av parkerna i området, i kombination med att närheten till dem förbättras, bidrar också till att förutsättningarna för ett förbättrat stadsliv ökar.

## STADSBILD OCH BEBYGGELSEKARAKTÄR

Sala Backe och Årsta är olika till struktur och bebyggelsekaraktär. Sala Backe byggdes ut med början på 1950-talet och Årsta under slutet av 1960-talet. Fyrislundsgatan utgör idag en kraftig barriär mellan stadsdelarna. Länge har dessa områden betraktats som stadens periferi. Ett synsätt som har förändrats med E4:ans nya dragning, de nya stadsentréer som tillkommit i samband med denna och en allt snabbare växande stad i stort.

Sala backe är uppbyggd kring idealet med *grannskapsenheter* såsom Gunnar Leche uppfattade det. I norr utgörs stadsdelen av öppna storgårdskvarter med i hu-

vudsak lamellhusbebyggelse, men även med inslag av skivhus och punkthus. I söder tar ett mer tidstypiskt upplöst kvartersmönster över, men trots detta med väl avgränsade gaturum. Längst i söder, invid Johannesbäcksparken, finns en grupp villor, radhus och tvåvånings flerfamiljshus. Skalan inom Sala backe är i genomsnitt i 3-5 våningar. I stadsdelens norra del går skalan upp till 9-10 våningar medan den södra delen utgörs av låg villabebyggelse.

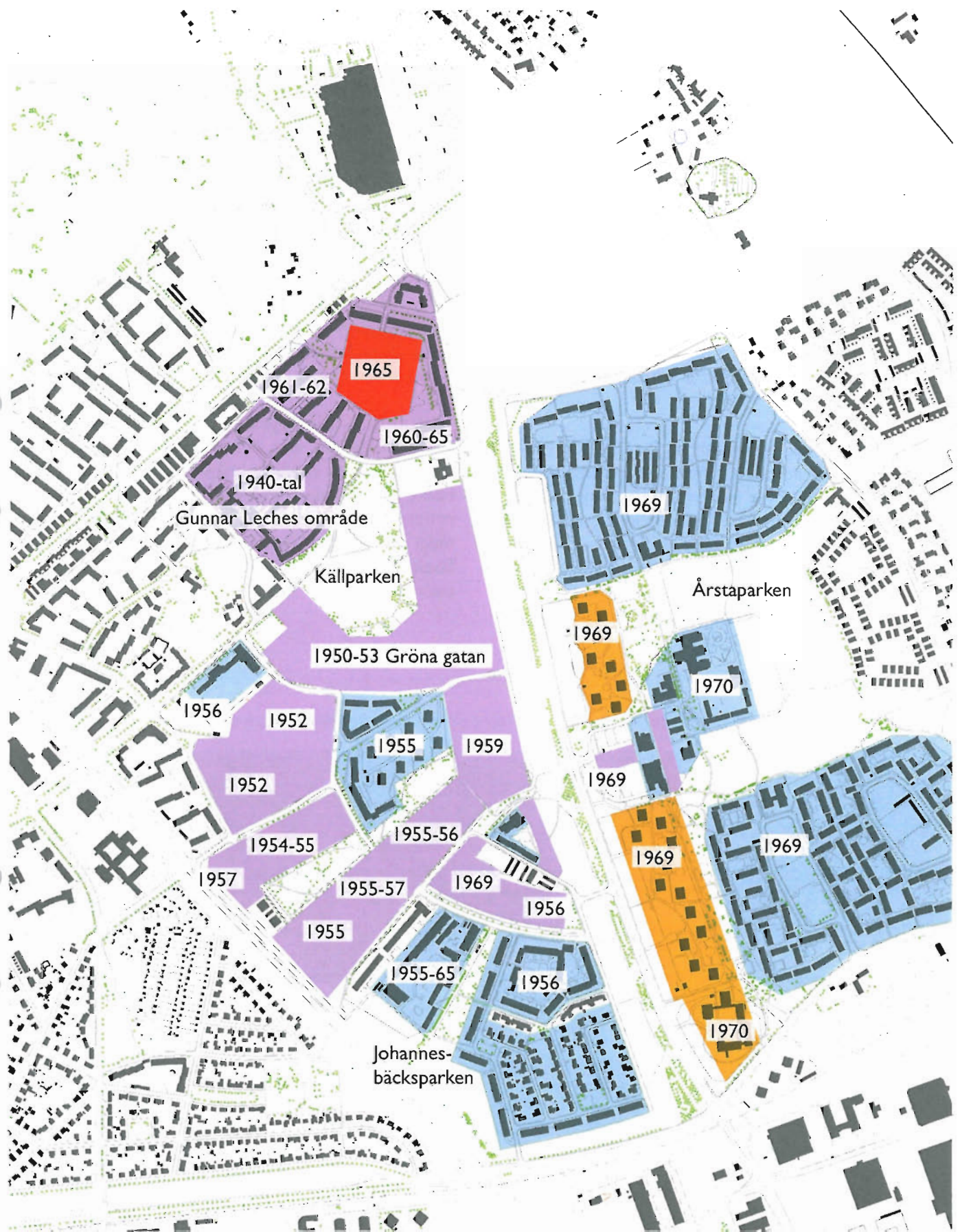
Sala backe har ett sammanhängande nät av gator i ett relativt stormaskigt system. Utmärkande för stadsdelen är kv Källan kring Källparken och Gunnar Leches område längs Källparksgatan. I kv Källan, också kallat "Gröna gatan", infördes för första gången i Sverige trafikseparering med bilförbjudna gårdar. I anslutning till kv Källan och Brantingstorget ligger Källparken.

Årsta karaktäriseras av homogena bebyggelsegrupper av lågt och tätt, samt punkthusbebyggelse i sex våningar. Bebyggelsen grupperar sig kring Årstaparken där skolorna är belägna. Området är tidstypiskt uppbyggt med säckgator och stora parkeringsenheter efter trafiksepareringens principer. Orienterbarheten och de visuella sambanden i form av ett sammanhängande gatunät saknas. Medan Sala Backe avslutas i en distinkt bebyggelselinje mot Fyrislundstråket är mötet med Årsta mer diffust, och domineras av planteringar och parkeringsplatser.

### Konsekvenser - stadsbild och bebyggelsekaraktär

Förändringen kommer stadsbildsmässigt att bli stor men ur allmän synpunkt positiv då ett obebyggt område i staden nu kan länkas ihop till en stadsbygd. Den nya bebyggelsen väver ihop två stadsdelar med olika bebyggelsekaraktär och struktur. Förändringen för närboende kan komma att upplevas som påtaglig och i många fall negativ då bebyggelsen placeras i direkt anslutning till befintlig bebyggelse och den fria sikten ersätts av en tätare bebyggelse. Målsättningen är dock att den nya bebyggelsen ska ges ett eget uttryck och karaktär men i mötet med befintlig bebyggelse anpassas i höjd och skala till denna. De högre skalorna koncentreras till området närmast Gränby centrum samt kring Årsta centrum. Stadsbyggnadsmässigt bedöms detta vara välmotiverat.

Programförslaget bedöms inte leda till någon negativ påverkan på viktiga historiska siktlinjer och vyer i staden. Siktlinjer och vyer ska beaktas vid den fortsatta detaljplanläggningen. Utformningen av bebyggelsen ska ske i samspel med befintliga byggnadsvolymer och med respekt för Vaksalakyrkans framträdande plats i stadsbilden.



- 1-2 våningar
- 3-5 våningar
- 5-6 våningar
- 9-10 våningar

## KULTURMILJÖ

Den avgränsade kulturmiljön Vaksala kyrkomiljö (U 28:1) utgörs av en värdefull fornlämningsmiljö med bland annat gravfält från yngre järnåldern samt en bebyggelsemiljö i form av sockencentrum med kyrka, sockenmagasin, prästgård och skolhus. Åkermarken väster om kyrkan har tillhört Vaksala prästgård. Hela miljön utgör en del av riksintresset Vaksala (K36).


Under den senaste 50 åren har staden expanderat kraftigt mot öster. Marker tillhörande byarna Gränby, Vaksala, Bålsta och Årsta hör till de senare ianspråktagna. Nya E4:an och backarna upp mot Vaksala kyrka kan idag uppfattas som en gräns för stadens utbyggnad åt öster. I detta sammanhang spelar kyrkan en viktig roll som landskapselement.

Trots stadens utbyggnad österut har kyrkomiljön visats hänsyn till genom att ingen bebyggelse har tillåtits norr om Alrunegatan och öster om Fyrislundsgatan. Utbyggnaden av Gränby centrum, omdragningen av Fyrislundsgatan, anläggandet av Österleden och nya E4:an har dock inneburit att upplevelsen av och förståelsen för både kyrkomiljön och kulturlandskapet kraftigt har förändrats. Förståelsen för hur kulturlandskapet hänger samman har därmed försvårats.

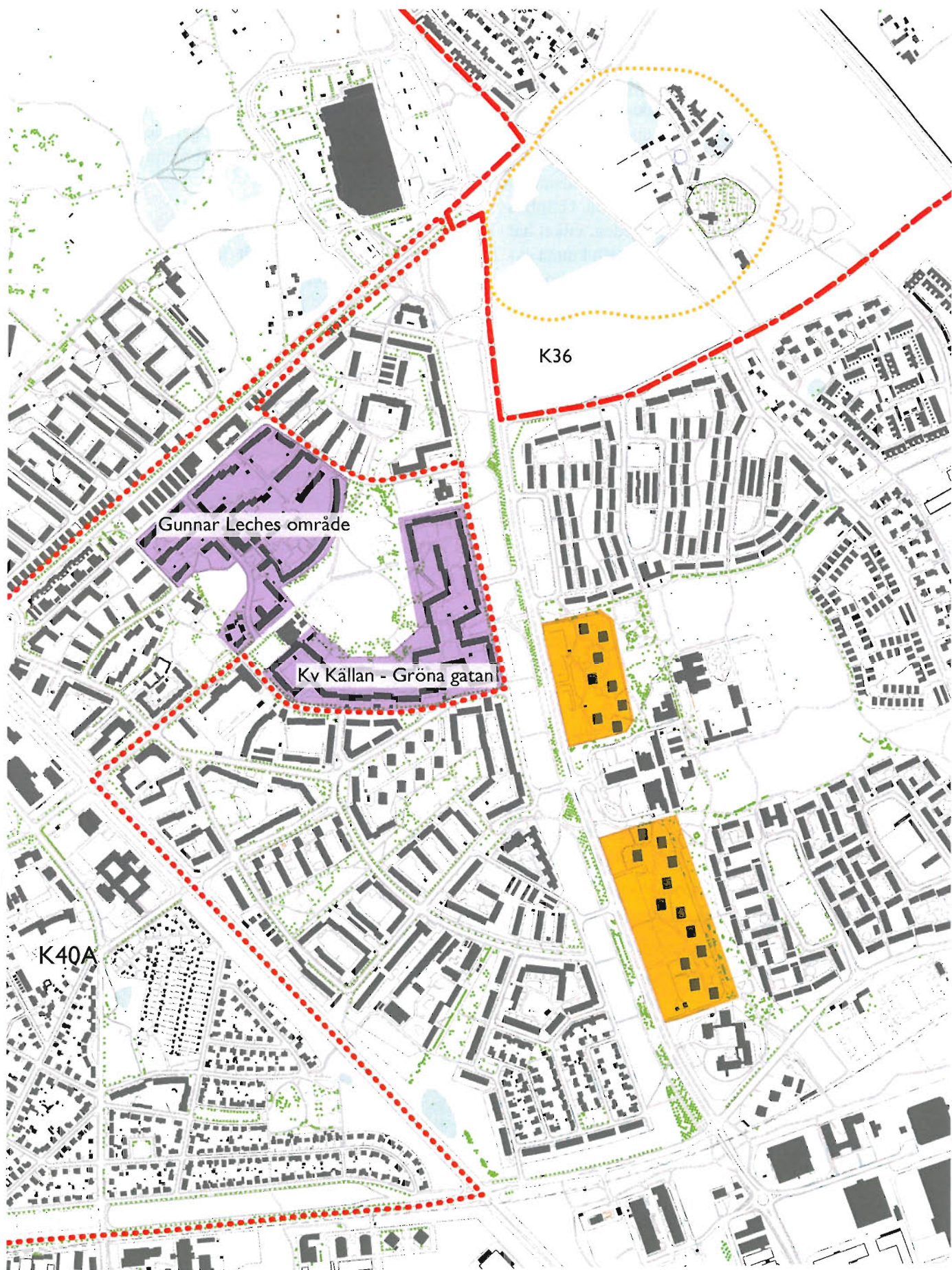
Vaksala kyrka, vars äldsta delar är från 1100-talet, ingår i ett sockencentrum med kyrkogård, sockenmagasin, prästgård, skola och en by med ursprungligen tre hemman. Kyrkan är omgiven av ett öppet, fornlämningsrikt landskapsrum. Vid och i anslutning till kyrkan finns runstenar vilka vittnar om platsens betydelse redan i slutet av förhistorisk tid och början av medeltiden. Sydväst och väster om kyrkan utbreder sig en stor åker som tidigare tillhört prästgården och en beteshage med ett omfattande fornlämningsområde. Området ägs numera av Uppsala kommun som har för avsikt att omvandla detta till park. På så vis integreras kulturmiljön i stadsväven och blir tillgänglig för allmänheten. En stadspark med utgångspunkt i kulturmiljöns historia länkar på ett bättre sätt samman miljön än den åker som idag kan upplevas som en barriär i området.

Väster om Fyrislundsgatan ligger kv Källan. Området kring Källparken, den så kallade "Gröna gatan", och Gunnar Leches område längs Källparksgatan i Sala backe är klassade som särskild värdefull bebyggelse enligt översiktsplanen, och ingår även i riksintresseområdet för staden. Flera av kvarteren inom såväl Sala Backe som Årsta finns omnämnda i det moderna kulturarvet.



 Siktlinjer

 Fornlämningar



- |  |  |
|--|--|
|  Fornlämningar  |  Särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer enligt ÖP  |
|  Område av riksintresse för kulturmiljövården, Vaksala      |  Område med särskilt miljö- och stadsbildsvärde enligt inventering av det moderna kulturarvet |
|  Område av riksintresse för kulturmiljövården, Uppsala stad |  |
|  Vaksala kyrkomiljö   |  |

## Konsekvenser - kulturmiljö

Utbyggnadsområdet ligger inte inom riksintresseområdet för kulturmiljön men berör indirekt dessa genom sin närhet. Förslaget innebär att bebyggelselinjen mot det öppna landskapsrummet kring Vaksala kyrka flyttas fram, men Fyrislundsgatan och Alrunegatan kommer fortfarande att utgöra den tydliga fysiska gränsen. Mötet mellan stad och land blir mer distinkt och stadsmässigt. Den utveckling som har skett genom bl.a. Gränbys utveckling och omläggningen av Österleden, vilket har inneburit att det har blivit svårare att visuellt kunna avläsa kulturmiljön, kan genom förslaget mildras. En tydligare bebyggelsegräns i kombination med ett varsamt ianspråktagande av kulturmiljöområdet kring Vaksala kyrka, i syfte att öka tillgängligheten, kan leda till att kulturmiljöns värden lyfts fram och läggs fast i planer.

Området kring Vaksala kyrka har potential att kunna utvecklas med bl.a. promenadstråk vilka stärker kontakten dels med det nya parkstråket vid stadsranden, dels med kulturmiljöerna kring Gränby. Enligt översiktsplanen ska kommunen aktivt arbeta med att utveckla Linnés historiska landskap. I detta ingår en Linnéstig som bl.a. förslås ha en dragning förbi Vaksala. Sammantaget gör detta att kulturmiljön kring Vaksala kyrka blir mer tillgänglig, vilket till största delen är positivt. En utveckling av promenadstråken möjliggör en sammanknytning av de idag fragmenterade kulturmiljöerna.

En förbättrad tillgänglighet kring Vaksala kyrka i kombination med den befolkningsökning som den nya bebyggelsen leder till, innebär att ett större antal människor än idag kommer att röra sig i området. En negativ konsekvens av detta kan vara att slitaget på fornlämningsområdet ökar, vilket dock är avhängigt på vilket

sätt och i vilken omfattning området tillgängliggörs. Även djur som betar kring fornlämningsarna förorsakar slitage, något som bör jämföras med det slitage som människor skulle förorsaka. Eventuellt slitage på fornlämningsområdet måste studeras mer ingående i det fortsatta arbetet. Programförslaget som helhet bedöms däremot inte inverka negativt på riksintresset för staden eller för Vaksala kyrka.

De närliggande bebyggelsemiljöerna i Sala backe som är utpekade som särskilt kulturhistoriskt värdefulla bedöms inte påverkas negativt eftersom den föreslagna bebyggelsen inte gör ingrepp i dessa miljöer och då mötet sker med hänsyn till befintlig skala.

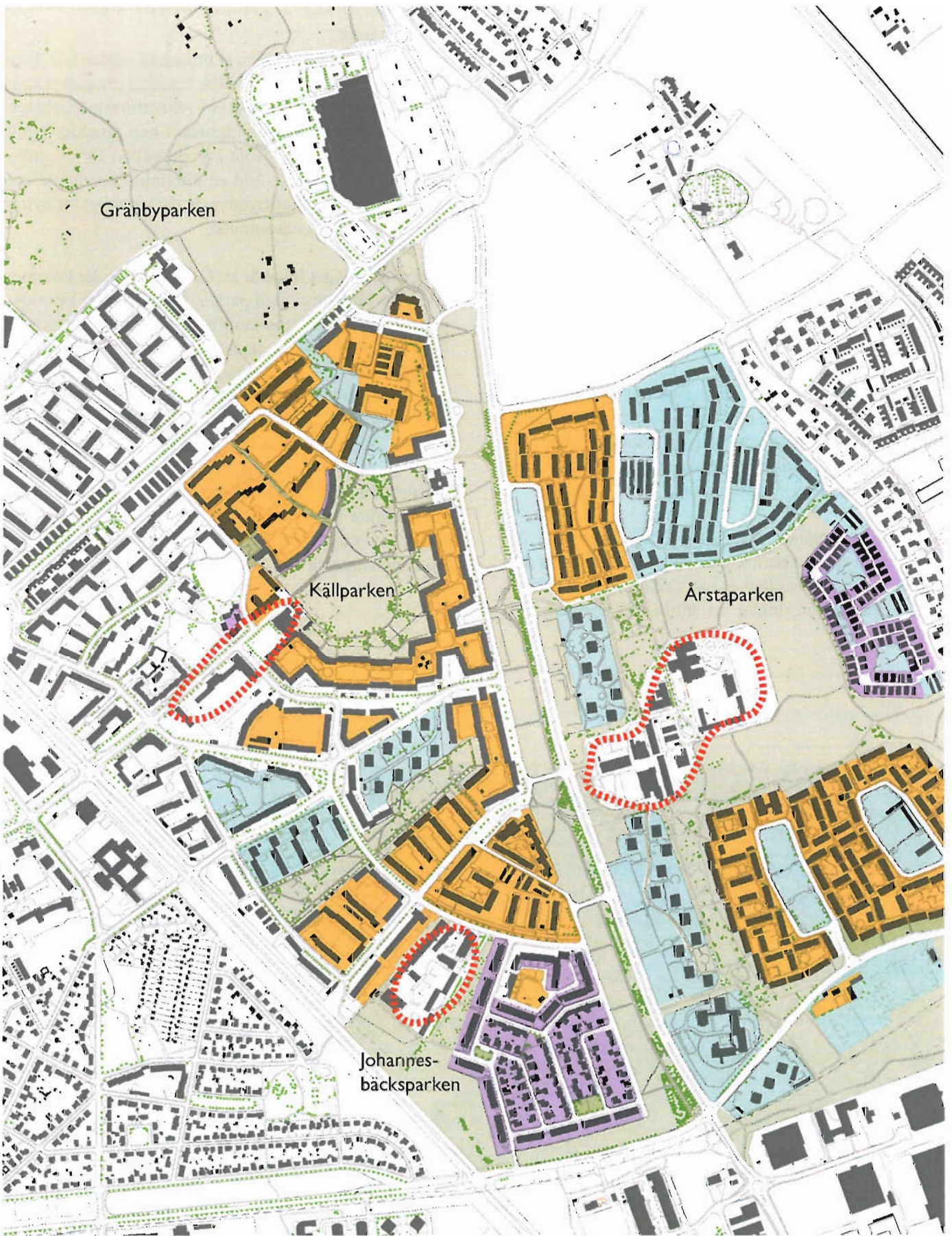
## GRÖNSTRUKTUR OCH REKREATION

Karaktäristiskt för stadsdelarna Sala backe och Årsta är inslaget av stora parker där Källparken och Årstaparken utgör stadsdelsparker. Dessa ingår även i länkar av gröna stråk ut mot bland annat Storskogen/Örlösan och Vedyxaskogen. Bristen på närhet till större skogs- och promenadområden är stor i de östra delarna av staden.

Årstaparken är en tidstypisk stadsdelspark från 1970-talet med stora öppna gräsytor för lek och idrott och plantering i dungar. Runt hela parken går en löpslinga och stora kullar av schaktmassor har lagts upp. Parken är sliten och i behov av upprustning. Utrustning, ytskikt och vegetation behöver fräschas upp och lekplatsen är i behov av tillgänglighetsanpassning.

Källparken kom till som en del av Sala backe och samspelar i skala och uttryck med den omkringliggande bebyggelsen. I parken kompletteras de öppna gräsytorerna





- Privat
- Halvprivat
- Halvoffentligt
- Offentligt - Grönstruktur
- Offentligt - Torg- och skolområde

Uppdelningen är gjord utifrån vad som upplevs, och inte utifrån markägoförhållanden.



med byggda element, t.ex. amfiteater, damm och murar, som med tiden blivit slitna. En särskild kvalitet i det annars flacka östra Uppsala är den stora kullen med utsikt mot slottet, domkyrkan och Vaksala kyrka. Parkens utrustning, ytskikt och vegetation är i behov av upp- rustning och lekplatsen är i behov av tillgänglighets- anpassning.

Gränbyparken nordväst om programområdet utvecklas idag i syfte att öka parkens tillgänglighet och attraktivitet.

Gårdarna i Sala backe är till stor del halvprivata till sin karaktär medan gårdarna i Årsta, närmast Östra Sala backe, till största delen är halvoffentliga. Storgårdskvarteren i Sala backe har gång- och cykelvägar genom kvarteren vilka tillsammans med de halvoffentliga gårdarna i Årsta bidrar till rörligheten inom stadsdelarna och möjligheten till att ta sig till respektive stadsdelspark. Storgårdskvarterens gång- och cykelvägar kan idag upplevas som svårorienterade.

Idag utgörs området väster om Fyrislundsgatan av öppen gräsmark med parkering. Längs gatans västra sida står en rad uppvuxna lönnar som i söder, vid korsningen mot Fålhagsleden, bildar en större sammanhängande lövsal.

## Konsekvenser - grönstruktur och rekreation

I de östra delarna av staden är bristen på närhet till större skogs- och rekreationsområden stor. När programområdet exploateras ökar behovet av rekreationsmöjligheter. En utveckling av stadsrandsstråket och området kring Vaksala kyrka kan ses som kompensation för de grönytor som tas i anspråk. Vid en förtätning/komplettering av den befintliga stadsbygden är det naturligt att nyttja befintliga parker i närområdet.

Programförslaget innebär att Östra Sala backe kommer att vara välförsörjd med parker. Med den nya kvartersparken i söder bedöms samtliga nya kvarter ligga inom 200-300 meter från en stadsdelspark eller kvarterspark. Bristen på större skogsområden och strövområden kommer fortfarande att vara otillfredsställande och en fråga som kommunen strategiskt måste fortsätta att jobba med för hela den östra delen av staden.

De flesta av de lönnar som finns längs Fyrislundsgatan kommer att försvinna med programförslaget. Den klunga av träd som står mot Fålhagsleden och bildar en sammanhängande lövsal föreslås dock bevaras.



Årstaparken och Årstaskolan

## BILTRAFIK

Fyrislundsgatan, som utgör en viktig huvudgata i stadens trafiknät, har idag en funktion och karaktär av trafikled. I och med den direkta kopplingen till Österleden har gatans funktion som länk mellan Gränby och Boländerna stärkts. Avsaknad av bebyggelse, få korsningar, obebakade övergångsställen och breda körbanor leder till höga hastigheter och låg trafiksäkerhet.

Trafikmängderna ligger idag på ca 15 000 fordon/dygn (f/d). Fyrislundsgatan har en gen sträckning i huvudgatunätet och eftersom områdena såväl i söder som i norr expanderar beräknas trafikmängderna år 2030 ligga runt 22 000 f/d om inga större förändringar görs. Detta kan jämföras med delar av Tycho Hedéns väg idag. Få kopplingar finns idag från Fyrislundsgatan till lokalgatunätet i Sala backe, vilket är en orsak till att Fyrislundsgatan bidrar till att separera de olika stadsdelarna.

### Konsekvenser - biltrafik

En trafikmängd på Fyrislundsgatan på ca 22 000 f/d år 2030 bedöms vara för hög för att på ett bra sätt kunna genomföra programförslaget och läka ihop stadsdelarna. Önskvärt är att bibehålla en trafikmängd kring 15 000 – 17 000 f/d, vilket innebär att Fyrislundsgatan medvetet måste utformas mindre attraktiv för genomfartstrafik.

I den trafikutredning som tagits fram av Ramböll har de konsekvenser som en omfördelning av trafiken från Fyrislundsgatan leder till övergripande studerats. I utredningen har också studerats vad en ny trafikplats på E4:an vid Årsta skulle innebära för trafiken på Fyrislundsgatan. Trafikutredningen visar att ca 4 500- 6 500 f/d fram till år 2030 kommer att omfördelas till andra huvudgator i trafiksystemet genom en medveten dämpning av trafiken. Detta kan ske genom en minskning av antalet körfält för bilar och genom en reglering med trafiksignaler. De gator som berörs är Tycho Hedéns väg, vilken beräknas få en ökning på ca 1 500 - 2 000 f/d, och Vaksalagatan beräknas få en ökning på ca 1 000- 1 500 f/d. Ca 2 000 f/d beräknas istället ta E4:an.

Med en ny trafikplats i Årsta beräknas trafiken på Fyrislundsgatan minska med ytterligare ca 2 000 f/d. En ny trafikplats skulle också avlasta trafiken på Tycho Hedéns väg och Fålhagsleden medan trafiken på E4:an och inom Östra Fyrislund ökar. En omfördelning av trafiken från Fyrislundsgatan till andra huvudgator i trafiksystemet medför längre resvägar vilket ökar de samhällsekonomiska kostnaderna för bland annat drift, underhåll samt miljö. För att uppnå den stadsutveckling och tillkomst av bebyggelse som programmet föreslår, måste dessa ökade kostnader, relaterat till längre resväg och restid accepteras.

Gatunätet inom Sala Backe kommer att påverkas av ökad trafik. Störst beräknas trafikökningen bli på Apelgatan, Salabacksgatan, Näckrosgatan och Johannesbäcksgatan med mellan 500 - 2 000 f/d. Närboende kan uppleva en försämring av trafiksäkerheten och upplevd trygghet. Hastighetsdämpande åtgärder och en anpassning till 30-zon är därför viktigt för att minska de negativa konsekvenserna. Effekten av dessa åtgärder kan dock bli att viss trafik trycks tillbaka till Fyrislundsgatan. Varutransporter och sophantering kommer att ske från gatorna och inte inifrån kvarteren.

## KOLLEKTIVTRAFIK

Fyra busslinjer trafikerar idag Sala backe och Årsta – 4, 7, 9 och 41. I översiktsplanen är Vaksalagatan och Fålhagsleden utpekade som stomlinjestråk med möjlig konvertering till spårtrafik.

### Konsekvenser - kollektivtrafik

Programförslaget innebär att underlaget för kollektivtrafiken förbättras. Detta möjliggör en ökad turtäthet och en eventuell konvertering till spårtrafik. Stomlinjen genom Sala backe mot Årsta planeras gå med 5-minuterstrafik och för kompletterande linjer planeras minst 20-minuterstrafik. Om kollektivtrafiken ska bli attraktiv bör den få eget körfält längs Fyrislundsgatan och prioriteras i trafiksignalerna.

En utbyggnad av programområdet kan leda till att tillgängligheten ökar för de boende i Årsta och Sala backe genom förbättrade möjligheter att med kollektivtrafik ta sig till olika delar av staden.

## GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Gång- och cykelvägnätet är relativt väl utbyggt inom stadsdelarna och i Östra Sala backe löper en gång- och cykelväg i nord-sydlig riktning. Av åtta kopplingar över Fyrislundsgatan mellan Sala backe och Årsta är ett signalreglerat. Det finns två gång- och cykeltunnlar under Fyrislundsgatan som gör det möjligt att planskilt nå Årsta centrum från Sala backe samt Källparken och Årstaparken. Tunnelarna kan dock upplevas som otrygga när det är mörkt. Kopplingarna mot såväl Uppsala centrum, Gränby samt öster- och söderut är i behov av förbättring. Gång- och cykelvägnätet inom Sala backe och Årsta är idag relativt svårorienterat, bl.a. på grund av att de löper genom parker och kvarter.

### Konsekvenser - gång- och cykeltrafik

Programförslaget innebär att kopplingarna mellan Årsta och Sala backe förbättras, bland annat genom att de befintliga gång- och cykelstråken mellan Årsta

och Källparken förstärks. Ett nytt stråk etableras från Källparken ut mot Vaksala kyrka och vidare till det nya s.k. stadsrandsstråket mellan Årsta och E4:an. På kvartersnivå skapas kopplingar mellan nya och befintliga bostadsområden genom förbättrade passager över Johannesbäcksgatan.

Befintlig gång- och cykeltunnel invid Årsta centrum måste tas bort om en utvidgning av torget ska vara möjlig. Vilka av de övriga gång- och cykeltunnlar som ska tas bort, ersättas och alternativt bevaras ska studeras i det fortsatta arbetet. Frekventa signalreglerade kopplingar tvärs Fyrislundsgatan kan ersätta eller utgöra komplement till tunnlarna.

## PARKERING

Inom kommunens mark finns idag fyra områden som är planlagda för parkeringsändamål. Dessa hyrs ut till angränsande bostadsrättsföreningar eller upplåts av kommunen. Totalt rör det sig om ca 250 platser. Parkeringsutredningen visar att ca 110 av dessa platser nyttjas idag.

### *Konsekvenser - parkering*

Med föreslagen exploateringsgrad bedömer stadsbyggnadskontoret att den tillkommande bebyggelsens parkeringsbehov kan lösas i form av källargarage i ett plan,

beräknat på en bilplats per lägenhet. Besöksparkering för boende och verksamheter längs stråket kan lösas med kantstensparkering. Längs Fyrislundsgatan ska det vara möjligt att angöra för besökande, varudistribution, avfallsfordon mm.

Befintliga parkeringsplatser kommer inte att ersättas med nya markparkeringar i området. Genom att frekvent nyttja gatumarken för kantstensparkering visar en parkeringsutredning att ca 200 nya platser kan tillkomma utöver de 70 platser som redan idag finns längs Johannesbäcksgatan och Näckrosgatan. Vidare finns utrymme att anordna ytterligare platser på berörda bostadsrättsföreningars gårdar. Parkering är ytterst fastighetsägarens ansvar att lösa, då i första hand inom egen fastighet. Inhyrning i framtida parkeringsgarage, boendeparkering längs gator och bilpooler kan också vara möjliga lösningar. Parkeringsbehoven inom Årsta centrum måste utredas vidare när man längre fram i processen vet mer om dess innehåll och struktur. Kommunen ser idag över gällande parkeringsnorm vilket kan inverka på det antal parkeringsplatser som kommer att krävas.



Fyrislundsgatan och stråket med de nu borttagna kraftledningarna



- |                         |   |            |
|-------------------------|---|------------|
| GC-nät                  | Stomlinjestråk - busslinje, framtida spårtrafik | Busslinjer |
| Övergångar / korsningar | Stomlinjestråk - busstrafik                     |            |
| Undergångar             | Stomlinjestråk - regional busstrafik            |            |

## BARNPERSPEKTIV OCH TRYGGHET

Enligt Barnkonventionen ska barnets bästa komma i främsta rummet vid alla beslut som rör barn. De beslut som tas och ställningstaganden som görs i planeringen av staden berör barn i alla högsta grad. Barn har behov av att uppleva spännande och tilldragande miljöer. För att kunna tillgodose lekbehovet behövs rejäla och varierande utrymmen för olika typer av aktiviteter. Barn och ungdomar hör till de flitigaste användarna av offentliga platser. En väl utformad plats bör användas av människor i olika åldrar under en så stor del av dygnet som möjligt för att bidra till trygghet och variation. Detta kan påverkas genom hur kvarteren utformas, var olika platser och stråk skär varandra och var olika servicefunktioner lokaliseras.

Tillgängligheten till skolor och utformningen av skolmiljöer är extra viktigt för barn och ungdomar. Hur förbindelser till skola, fritidsanläggningar och andra målpunkter är ordnade är avgörande för barns rörelsemönster. Tryggheten kan exempelvis ökas genom väl upplysta gång- och cykelvägar lokaliserade i anslutning till bebyggelse. En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik leder också till ökad trygghet.

Ur ett barnperspektiv är förhållandena i Sala backe respektive Årsta idag relativt goda. Inom stadsdelarna finns lekrområden av skiftande storlek som kan nås via gång- och cykelvägar utan att behöva korsa bilvägar. De två gång- och cykeltunnlarna under Fyrislundsgatan kan av många upplevas som otrygga. Ur ett barnperspektiv är tunnlar dock viktiga eftersom Fyrislundsgatan då kan passeras utan att behöva korsa en gata med biltrafik. Även delar av gång- och cykelvägnätet kan upplevas som otrygga på grund av hög och tät växtlighet.

De båda stadsdelarnas funktionsseparering innebär att mötesplatser som attraherar människor i olika åldrar saknas i synnerhet i Fyrislundsgatans närhet. Ur trygghetsynpunkt är detta negativt.

### *Konsekvenser - barnperspektiv och trygghet*

Ur ett barnperspektiv innebär programförslaget delvis en förbättring i förhållande till dagens situation. Om båda gång- och cykeltunnlarna under Fyrislundsgatan tas bort försvinner möjligheten att korsa gatan utan att konfronteras med biltrafik. Tunnlarna är viktiga för barns rörelsefrihet samtidigt som ett borttagande av gång- och cykeltunnlarna ökar trygghetskänslan framför allt kvälls- och nattetid. Ett alternativ till att ta bort gång- och cykeltunnlarna är att öka trygghetskänslan genom förbättrad belysning och ökad genomsiktlighet. En upprustning av befintliga parker kommer troligtvis också att öka trygghetskänslan.

Kvartersstrukturen med genomgående gångstråk skapar möjligheter för möten, liksom små platsbildningar och torg i strukturen. Genom att kopplingarna mellan Sala backe och Årsta förbättras och ny bebyggelse tillkommer ökar förutsättningarna för tryggare gång- och cykelvägar.

Trafiken i Sala backe kommer att öka med ett genomförande av programförslaget. I det fortsatta arbetet är det viktigt att vidta åtgärder i syfte att inte försämra trafiksituationen bl.a. vid Johannesbäcksskolan. Barnperspektivet och trygghetsaspekterna är viktiga att ha med som en röd tråd genom hela plan- och genomförandeprocessen.



Fyrislundsgatan med gång- och cykelvägar

## HÄLSA OCH SÄKERHET

Den ekvivalenta ljudnivån för bostadsbebyggelsen längs befintliga lokalator inom Sala backe och Årsta ligger idag mellan 56-60 dB(A). Miljökvalitetsnormen för inandningsbara partiklar, PM10, ligger vid Fyrislundsgatan under gällande miljökvalitetsnorm.

### *Konsekvenser - hälsa och säkerhet*

En bullerutredning har tagits fram av Ramböll. Då enskilda byggnaders placering och även kvarterens exakta lägen kan komma att förändras i senare skeden kan ytterligare bullerberäkningar behöva göras, bl. a. för att bedöma ljudnivåerna på innergårdar och lekplatser och för att uppnå godtagbara ljudnivåer inomhus. I bullerberäkningarna har inte bakgrunds-nivån lagts till då denna inte är känd för området. Buller från närliggande större trafikleder såsom Tycho Hedéns väg och E4:an samt buller från staden i allmänhet kan innebära att bakgrunds-nivån är såpass hög att en ekvivalent ljudnivå lägre än 45 dB(A) inte kan klaras någonstans inom planområdet. Detta bör undersökas inför den fortsatta planeringen.

Dagens trafikmängd på Fyrislundsgatan uppgår till ca 15 000 f/d. Om inga förändringar av gatan görs beräknas trafikmängden år 2030 uppgå till ca 22 000 f/d, vilket bedöms vara för högt. Önskvärt är att den framtida trafikmängden ligger mellan 15 - 17 000 f/d. Ur bullerhänseende är skillnaden mellan 22 000 f/d och 17 000 f/d relativt liten, ca 1 dB(A), vilket knappt är hörbart.

Störst beräknas ökningen bli på Apelgatan, Salabacksgatan och Johannesbäcksgatan med 500 - 2 000 f/d. Denna ökning påverkar bullervärdena endast marginellt, men närboenden kan uppleva en försämring i trafiksäkerhet och trygghet.

### *Ekvivalent ljudnivå*

Beräkningarna visar att huvuddelen av fasaderna som vetter mot trafikerade gator, förutom Näckros-gatan och vid norra delen av Johannesbäcksgatan, får ekvivalenta ljudnivåer som överstiger 55 dB(A). Mot Fyrislundsgatan uppgår bullernivån till 59-64 dB(A) vid fasad två meter över mark. En ökning av bullernivåerna sker 5 meter över mark.

De höga bullernivåerna innebär att principen för avstegsfall enligt Boverkets riktlinjer krävs. Detta innebär att den bullriga sidan kompenseras med en tyst eller luddämpad sida. Med omsorgsfull byggnadsutformning och lägenhetsplanlösning kan kravet på att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska ha fönster mot tyst sida, 45 dB(A) eller 50 dB(A), klaras. Likaså bör kravet på uteplats i bullerskyddat läge kunna

uppfyllas. Avstegsfall enligt Boverkets riktlinjer kan motiveras med att förslaget innebär en utveckling av staden med tätare bebyggelse längs ett redan etablerat kollektivtrafikstråk.

För att på ett bra sätt minska bullernivåerna är det viktigt att arbeta med kompensationsåtgärder vid källan. Omfördelning av trafik och hastighetssänkning är exempel på sådana åtgärder. Sådana bullerdämpande åtgärder är viktig för att möjliggöra en större frihet i utformningen av kvarteren. Stor omsorg kring byggnadernas placering och utformning kommer att krävas i den fortsatta processen för att hitta en bra balans mellan god ljudmiljö och en intressant gestaltning av bebyggelsekvarteren.

### *Maximal ljudnivå*

Riktvärdet 70 dB(A) utomhus överskrids vid fasad vid alla gator som trafikerades av bussar eller annan tung trafik. I beräkningarna har tung trafik endast angivits för de gator som kan antas få regelbunden tung trafik såsom Vaksalagatan, Fyrislundsgatan, Fålhagsleden, Johannesbäcksgatan (delen som trafikerades av stom-buss), tvärgatorna i förlängningen av Källparksgatan samt Gröna gatan, Verkmästargatan och Järneks-gatan. Övriga gator kan förmodas bara få enstaka passager av tung trafik dagtid, och ännu mer sällan nattetid, varför andelen tung trafik har angivits till noll.

De maximala ljudnivåerna två meter över mark beräknas uppgå till 80-86 dB(A). De högsta nivåerna uppkommer där avståndet mellan hus och gata är litet och där bebyggelsen står så tätt att reflexer i motstående fasad får stor inverkan. Detta innebär att det är vid tvärgatorna som de högsta maximalnivåerna kan uppkomma vilket kräver god ljudisolering i vägg och fönster för att klara riktvärdet om högst 45 dB(A) inomhus.

### *Partiklar*

Miljökvalitetsnormerna för luft PM10 bedöms inte överskridas vid Fyrislundsgatan vid en förtätning av stadsrummet. Detta gäller både om trafikmängden blir 22 000 f/d, eller det önskvärda 15 - 17 000 f/d. I programförslaget föreslås att trafiken ska reduceras på Fyrislundsgatan genom olika åtgärder, vilket innebär att mängden trafik på framför allt E4:an och Tycho Hedéns väg kan komma att öka något. I relation till den trafikmängd som prognostiseras år 2030 på berörda gator leder inte en omfördelning av trafiken till att buller och luft påverkas nämnvärt. Noteras ska att trafikmängderna på Tycho Hedéns väg år 2030 enligt trafikprognoserna ligger högt och miljökonsekvensnormerna för PM10 riskerar att överskridas. Den omfördelning av trafiken som förslaget medför bedöms dock inte vara avgörande. Trafikprognoserna är övergripande och parallellt med det fortsatta planeringsarbetet kan fördjupade trafikstudier komma att krävas.

### *Vibrationer*

Vibrationer i marken, vilka sprider sig i ovanförliggande byggnader, kan uppstå i nära anslutning till järnväg eller gator med tyngre trafik. Vibrationerna ger upphov till stomljud i byggnader och ibland även skakningar. Vibrationer kan även leda till sprickbildningar i byggnader. Enligt riktlinjerna i översiktsplanen bör vibrationer i byggnader inte överskrida 0,4 mm/s. I det fortsatta planeringsarbetet bör risken för vibrationer utredas närmare, i synnerhet eftersom kollektivtrafikens busstomlinjer längs Vaksalagatan och Fålhagsleden planeras att ersättas med spårbunden trafik.

### *Solinstrålning och klimat*

I det fortsatta detaljplanearbetet ska solstudier tas fram för respektive kvarter. Målsättningen med utformningen av den nya bebyggelsen är att skapa gårdar med god solinstrålning och att samtliga lägenheter får direktsol vid någon tidpunkt varje dag. Likaså syftar solstudierna till att bebyggelsens placering och utformning inte ska påverka den befintliga bebyggelsens ljusinsläpp i negativ riktning. Vindstudier av föreslagen bebyggelse bör göras i det fortsatta detaljplanearbetet i syfte att motverka att bl.a. vindtunnlar uppstår i anslutning till högre bebyggelse.

### *Störningar under byggskedet*

Under byggskedet kan störningar för boende uppstå genom bl.a. pålning, avstängningar av gator och transporter med tung trafik.

## GEOTEKNIK OCH MARKFÖRORENINGAR

En geoteknisk undersökning har genomförts av Bjerking. Av denna framgår att undergrunden främst utgörs av kohesionsjord vilken underlagras av friktionsjord som djupare ner vilar på berg. Grundvattentrycknivån ligger mellan 5 - 8 m under markytan. Ett hydrodynamiskt portryck råder inom området, vilket innebär att noterad grundvattentrycknivå inte överensstämmer med portrycket i leran. Analyser av leran har visat att svavelinnehållet understiger miljökontorets rekommenderade gräns. Inga särskilda åtgärder bedöms nödvändiga med anledningen av svavelinnehållet.

### *Konsekvenser - geoteknik*

Den underliggande leran föranleder inte någon förstärkning under förutsättning att större uppfillnader undviks. I den norra delen är lerdjupet begränsat vilket innebär att lägre byggnader kan grundläggas direkt mot mark. För övriga delar av området bedöms enplanshus och enklare byggnader kunna grundläggas direkt mot mark medan högre bebyggelse erfordrar grundläggning med stödpålar till underliggande morän.

Schakt för källarplan bedöms kunna utföras utan spont under förutsättning att släntkrönet hålls obelastat. Schakt för ytterligare källarplan bedöms erfordra spont. Temporära schakt ner till normalt ledningsdjup (ca 2 - 2,5 m) kan utföras i släntlutning 2:1 utan särskilda förstärkningsåtgärder. Vid schakt i fyllning inom området bedöms en släntlutning på 1:1 erfordras för motsvarande schakt.

Grundvattnets trycknivå påverkare inte den planerade byggnationen. Fundamenten till de höga kraftledningsstolpar som tidigare stod längs stråket kan ha lämnat föroreningar i marken. Detta ska undersökas i det fortsatta arbetet.

## DAGVATTEN OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING

I Fyrislundsgatan går idag ledningar för bland annat dagvatten, spillvatten, el och tele. Den tekniska försörjningen inom stadsdelarna Årsta och Sala backe är i stort väl utbyggd. Nuvarande ledningssystem för dagvatten genom befintlig bebyggelse har dock begränsad kapacitet och är ansträngt vid kraftiga regn. Dagvattnet avleds idag via ledningsnätet till Fyrisån vid Kungsängsplanaden där en oljefälla finns.

### *Konsekvenser - dagvatten och teknisk försörjning*

Ett relativt stort antal ledningar kommer att behöva flyttas vid ett genomförande av programförslaget. Andelen hårdgjord mark kommer att öka inom området. Det befintliga ledningssystemet för dagvatten har inte tillräcklig kapacitet för att klara en utbyggnad av Östra Sala backe, varför en utbyggnad av fördröjningsmagasin kommer att krävas. Inom kvartersmarken ställs krav på öppna utjämningsmagasin där viss rening också kan ske. På grund av utrymmesskäl är det svårt att rena dagvattnet från gatumark inom utbyggnadsområdet. Alternativa platser för detta ska studeras i det fortsatta arbetet. Kapacitet finns att rena dagvattnet i den befintliga oljefällan vid Kungsängsesplanaden. Sammantaget bedöms inte en exploatering av programområdet som enskilt projekt leda till att vattenkvaliteten i Fyrisåns påverkas nämnvärt.

Stadens tillväxt ställer naturligt krav på den tekniska infrastrukturen såsom ökad uppvärmning och mer avfall. Kommunen som markägare har en unik möjlighet att kunna styra dessa frågor i syfte att nå god hushållning och energibesparing. Programmet håller en hög ambitionsnivå. Aktuellt programområde är en av kommunens projekt som har medverkat i Energimyndighetens satsning "Uthållig kommun" avseende energi och trans-

porter. Parallellt med planeringen kommer fastighetskontoret i samverkan med stadsbyggnadskontoret och andra berörda, att utveckla ett hållbarhetsprogram med bland annat krav på energibesparingsåtgärder vid nybyggnation. Hur avfallsfrågan ska lösas kommer att kräva fortsatta studier och öppenhet för mer okonventionella lösningar, logistik mm.

## FÖRENLIGHET MED ÖP, MB OCH NATIONELLA MÅL

I samband med att ett planeringsprojekt påbörjas ska en översiktlig behovsbedömning, utifrån den kunskap som finns just då, göras i syfte att tidigt i processen kunna bedöma om förslaget kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Bedömningen ska göras utifrån de kriterier som anges i PBL 5 kap 18 § och MB 6 kap 11 §. Om kommunens bedömning är att planprogrammet kan medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning enligt MB 6 kap 11-18 §§ göras i samband med den efterföljande detaljplaneringen. Om planprogrammet inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan ska dess miljökonsekvenser utredas i den utsträckning som krävs för projektet och redovisas i kommande detaljplaner.

Programförslaget innebär en förtätning och komplettering av staden i enlighet med översiktsplanens inriktning, och bedöms inte strida mot andra kommunala riktlinjer, lagar, förordningar eller styrdokument. Programförslaget bedöms inte leda till någon negativ påverkan på riksintressen enligt 3 kap MB, och bidrar inte till att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap MB överstrids.

Den samlade bedömningen mot bakgrund av den kunskap som stadsbyggnadskontoret i nuläget har är att ett genomförande av programmets intentioner inte kan antas leda till en betydande miljöpåverkan enligt MB 6 kap 11 § och att en miljöbedömning enligt MB 6 kap 11-18 §§ inte krävs.

I tidigare programförslag tog stadsbyggnadskontoret ett preliminärt ställningstagande att betydande miljöpåverkan kunde föreligga avseende trafik, buller och luft. Trafikprognoserna var då inte uppdaterade. Länsstyrelsen delade denna uppfattning. Mot bakgrund av den trafikutredning som har tagits fram år 2010, och med utgångspunkt i kommunens målsättning att minska genomfartstrafiken på Fyrislundsgatan gör stadsbyggnadskontoret nu bedömningen att ett genomförande av programmet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11. Nytt samråd kring betydande miljöpåverkan har hållits med länsstyrelsen, som delar kommunens uppfattning.

## KLIMATUTMANINGEN

Klimatutmaningen, Uppsala kommuns handlingsplan för klimatarbete, är en grund för samverkan med andra parter samt dialog med medborgarna och omvärlden lokalt, nationellt och internationellt. Fokus ligger på att minska utsläppen från bebyggelsen och transportsystemet och främja ny teknik.

Klimatutmaningen syftar till att kommunen ska bli ledande bland Sveriges kommuner i att minska klimatpåverkan till följd av mänsklig aktivitet. Det övergripande och långsiktiga målet för Uppsalas klimatarbete är att minska de samlade utsläppen per capita inom kommunens geografiska område med 30 % till år 2020 jämfört med 1990 års nivå, samt därefter fortsätta minska. Kommunfullmäktige har även som mål att antalet kollektivtrafikresor ska öka, antalet gående och cyklande ska öka samt att all el som kommunen köper ska vara grön el eller kärnkraftsel.

## NOLLALTERNATIV

Ett nollalternativ innebär en rimlig framskrivning av nuläget. Nollalternativet skulle innebära att det aktuella programområdet under en tid framöver nyttjas som parkstråk, och till viss mån parkering, i enlighet med gällande detaljplaner. Eftersom behovet av nyproducerade lägenheter beräknas vara stort fram till år 2030, är det dock mer troligt att marken kommer att exploateras. Målet med en hållbar utveckling av Uppsala, med effektivt markutnyttjande och en läkning av stadsväven talar för detta.





**Uppsala**  
KOMMUN

STADSBYGGNADSKONTORET