

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till Gatu- och samhällsmiljönämnden

Datum:
2020-04-16

Diarienummer:
GSN-2020-00550

Handläggare:
Åsa Hedin

Yttrande över fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna

Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

1. att godkänna yttrandet över den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna, daterat 2020-04-16.

Sammanfattning

Samrådshandlingen för den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna är som helhet väl avvägd och i stora delar väl genomarbetad. Vissa frågor behöver dock utvecklas för att nästa planeringsskede ska kunna ske på ett effektivt sätt och vissa mycket konkreta delar av planen behöver förtydliganden. Det finns många praktiska och konkreta erfarenheter gällande gatu-, trafik, park- och naturfrågor och allmänplats från pågående nybyggnadsområden som är viktiga att belysa redan i detta tidiga skede. Om dessa tas tillvara säkerställer det att de visionära tankar som finns i planförslaget kan användas och nyanseras.

Ärendet

Gatu- och samhällsmiljönämnden har getts möjlighet att yttra sig över förslaget om fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna.

Beredning

Ärendet har beretts av olika enheter inom avdelningen Gata Park Natur.

Ekonomiska konsekvenser

Inga ekonomiska konsekvenser finns att redovisa.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2020-04-16

Bilaga: Yttrande över fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna

Stadsbyggnadsförvaltningen

Mats Norrbom

Stadsbyggnadsdirektör

Gatu- och samhällsmiljönämnden
Yttrande

Datum:
2020-04-16

Diarienummer:
GSN-2020-00550

Kommunstyrelsen

Handläggare:
Åsa Hedin, Tove Västibacken

Yttrande över Fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna

Samrådshandlingen för den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna är som helhet väl avvägt och i stora delar väl genomarbetat. Vissa frågor behöver dock utvecklas för att nästa planeringsskede ska kunna ske på ett effektivt sätt och vissa mycket konkreta delar av planen behöver tydligare förklaringar kring vad som är förslag till inriktning för markanvändning och vad som är illustrerande exempel på utveckling inom ramarna för inriktningarna. Synpunkterna nedan berör i första hand frågor kring gatusektioner samt parker och rekreatiomsområden och följer strukturindelningen i planförslaget.

Om det som byggs

Gator och Torg

Ambitionen om att bredda användningen av gaturummet genom att använda mobilitetshus/multihubbar istället för undergrävda garage har många likheter med det som planeras och byggs i ex Rosendal. Det finns många praktiska och konkreta erfarenheter gällande gatu- och trafikfrågor och allmänplats från pågående nybyggnadsområden som är viktiga att belysa redan i detta tidiga skede. Det säkerställer att visionära tankar om hur gaturummet kan användas nyanseras.

Gatubredder och sektioner

- Att merparten av alla gator ska vara ca 24 m för att skapa flexibilitet är ett tydligt förhållningssätt i förslaget. Men i och med att gatustrukturen sett till möjligheter och behov för respektive trafikslag kommer variera bedöms det onödigt att slå fast ett generellt mått. Gatusektionsindelningar som bygger på en tydligare prioritering kopplat till vilken funktion respektive gata ska ha vore önskvärt. Ett exempel är att det utmed en del gator kommer att finnas behov av stora ytor för både motorfordonstrafiken (ibland även kollektivtrafiken), cykeltrafiken och gångtrafiken. Då kommer det generella måttet inte att räcka till. Att utmed en sektion om 24 meter och utifrån det utformningsförslag som presenteras i förslaget försöka få till en trafiksäker och framkomlig trafikmiljö för samtliga

trafikanter förefaller bli en omöjlig uppgift. Ett generellt mått är också som en helgardering som kostar mark från andra användningar och gör gatunätet likriktat. Vid kortare gator som inte är så viktiga för kopplingen till fortsatta gaturum räcker det rent tekniskt med 17m, och vid lägre bebyggelse är 13,5m möjligt att fortfarande skapa dagvattenbäddar och angöring. Detta kan ge gaturummen en större dynamik och "överbliven" yta från gaturummen kan då skapa en mer robust grönstruktur och större parker. Detta skulle även kunna skapa lägre driftskostnader.

- För att öka tryggheten och säkerheten för fotgängare och cyklister ska förslagen på sektioner i första hand utgå från att separera såväl gång- som cykeltrafiken från motorfordonstrafiken. Där det verkligen ser ut att bli ett lågt motorfordonsflöde och där hastigheterna inte riskerar att bli höga kan gaturummet utformas för cykling i blandtrafik. Det bör i detta tidiga skede framgå vilka hastigheter som avses gälla på respektive gat-typ och likaså hur motorfordons-strömmarna kommer att gå, så att det på ett tidigt stadium kan identifieras vilka gator som ev. kan tillåta blandtrafik. Separerad gång- och cykeltrafik är dock det som ska vara utgångspunkten i planeringen.
- Att förlägga cykelbanan i mitten av en gatusektion mellan körfälten för motorfordonstrafik skapar onödiga risker, bland annat genom att cyklister måste korsa vägbanor vid flera tillfällen samt att cyklister istället väljer att cykla på gångbanor och trottoarer för att snabbt nå målpunkter.
- I Trafik- och mobilitetsplanens förslag till flex-zoner (möbleringszon i planförslaget) förespråkas ett minsta mått om 3,0 meter bredd. Denna zon måste, vid sidan av angöring för personbilar, även kunna inrymma bland annat angöring av renhållningsfordon och leveransfordon till verksamhetslokaler vilket kräver minst 3,0 meter. Trädens behov är också minst 3,0 meter under mark, och parkering för funktionsnedsatta kräver ytterligare bredd om de rekommenderade måtten som finns ska följas. Av den anledningen förespråkas ett minsta mått om 3,0 meter istället för det föreslagna 2,5 meter för flexzonerna/möbleringszonerna.
- I de redovisade gatusektionerna bör även ledningarna redovisas. Särskilt i de gaturummen med tänkt lek och aktivitet i mitten och där biltrafiken är underordnad all annan trafik. Detta eftersom att ledningarna är en viktig infrastruktur som finns i nästan alla gator och som påverkar genomförande och kostnad.
- Av förslaget framgår att de flesta gatusektionen ska vara utan förgårdsmark. Detta kan skapa problem då byggherrar måste klara kraven på omhändertagande av takvatten, hkp-parkeringar, planteringar, cykel-p, dörruppslag osv. Om uteserveringar ska placeras på trottoaren måste det finnas tillräcklig yta för gående så att tillgänglighetskraven uppfylls.
- Cykelparkering för boende bör inte hänvisas till allmän plats genom s.k. P-friköp för cykelparkering. I dagsläget är detta inte möjligt enligt Uppsala kommuns parkeringsnorm. Den föreslagna metoden riskerar att skapa konkurrens om ytorna då många cykelparkeringar lär behövas och samma yta konkurrerar med andra nödvändiga funktioner.
- Tanken om gator som fungerar nästan som parker är intressant, men svår att genomföra i praktiken. En gatumiljö med insprängd lek kan aldrig ersätta en stor

sammanhållen parkyta och utgör även en utmaning utifrån ansvarsförhållanden. Om kommunen ska vara väghållare är vi även ansvariga för säkerheten och bedömer att lek i gatumiljö är mindre lämpligt. Om vi som väghållare vill uppmuntra lek på gatumark måste en fördjupad utredning göras om detta är förenligt med det ansvar som vi som väghållare har utifrån dagens lagstiftning. I en sådan utredning bör även begreppet lekytor definieras och vilka möjliga verktyg och gestaltningsalternativ som kan finnas för att minska fordonstrafiken. Det behöver även övervägas om denna typ av gator ska stängas av för genomfart för att tillgängliggöra men med ett minimalt trafikflöde.

Trafik

Genom en väl vald strategi kring den fysiska utformningen etc. bör det säkerställas att cykelandelen i hela södra staden är minst lika hög som i andra stadsdelar. Detta är en utmaning då planområdet ligger längre från centrum än ex Rosendal och den planerade kapacitetsstarka kollektivtrafiken är central i planen. Därför behövs det genomföras särskilda satsningar. Vi föreslår därför att det i det fortsatta planeringsarbetet behöver tas fram ett mobilitetsprogram där man beskriver hur fysiska åtgärder i kombination med mobility management kan bidra till detta. Det finns mycket erfarenhet från kommunens systematiska arbete med att bli Sveriges bästa cykelstad vilket bör tas tillvara i det fortsatta planarbetet.

- Eftersom det föreslås ett stort antal målpunkter (i form av bland annat bostäder, skolor m.m.) på båda sidor om järnvägsspåret ska det också finnas huvudcykelstråk på båda sidorna av järnvägen. I nuläget finns detta bara illustrerat på den östra sidan av järnvägen men där det största behovet borde finnas på den västra sidan bland annat eftersom den största koncentrationen av målpunkter och bebyggelse planeras (och finns idag) på denna sida.
- Det behöver finnas bättre cykelkopplingar mellan den befintliga bebyggelsen i Bergsbrunna och Uppsävja och det tillkommande nya området. Det behöver tillkomma fler länkar mellan för att kunna skapa ett finmaskigare nät av vägar för fotgängare och cyklister att snabbt och enkelt (utan omvägar) ta sig fram.
- Gångfartsområden förespråkas exempelvis i sektioner mellan bebyggelse och större grönområden. Det finns stora stadsbyggnadsfördelar i att samutnyttja trafikslag i låg hastighet men dessa områden har stora utmaningar då många upplever att det är otydligt och otryggt, jmf ex Dragarbrunnsgatan. Gångfartsområden fungerar primärt i områden där det är stora mängder fotgängare i rörelse under större delen av dygnet. Utformningen måste också anpassas så att genomfartstrafiken antingen hindras helt eller försvåras.
- Målet att *"Transportinfrastrukturen bidrar till ett hållbart resande på 80% inom området"* är otydligt formulerat. Är det enbart resandet inom området som till 80% ska ske med hållbara färdmedel? I programmet för mobilitet och trafik finns målet om att i ett 2050-perspektiv ska transportinfrastrukturen bidra till ett hållbart resande på 100 %.

Parker och rekreationsområden

Detta avsnitt är fortfarande det som är mest skissartade i FÖP:en. Den detaljeringsgrad som finns om t.ex. gator med typsektioner och principskisser saknas för parkerna. Där är det allmänt hållna formuleringar och odefinierade runda gröna markeringar i kartorna.

- Det står att cykel- och gångtrafikanter ska separeras i möjligaste mån. Detta är möjligt i gatumiljö, men det går inte att ha som ett generellt krav i parker och naturområden. Där behöver man ta ställning på varje specifik plats så att det inte orsakar det onödigt breda sektioner, segmentering av parkytan och konflikt mellan t.ex. lekande barn och passerande cyklister.
- Det är en viktig målsättning att få in grönska på såväl bostadsgårdar som skolgårdar av ekologiska skäl, men framför allt av sociala skäl.
- Skolgårdar fyller inte samma funktion som parker. Skolgårdar är stängda för nästan alla under den vakna tiden på dagen. De öppnar för andra än skolans verksamhet som tidigast när fritids stänger vilket sammanfaller med att de flesta barn har gått hem. Andra grupper väljer sällan att nyttja skolgårdarna. Bostadsgårdar nyttjas bara av de närboende.
- Förslaget har nyanserats med fler typer av parker än i förra utskicket, men det råder fortfarande vissa oklarheter kring benämning och kategorisering. Benämningen och kategoriseringen bör följa den som finns i *Riktlinjer för Uppsalas Parker*. Därmed är vårt förslag att de två stora parkerna som i förslaget kallar Stadspark istället benämns Stadsdelsparker. De s.k. "gröna rörelsestråken" och "extra gröna gator" bör definieras tydligare så att det är tydligt vad syftet är och vad de innehåller.
- Valet att placera de nya stadsdelsparkerna intill befintliga naturområden och knutpunkter för kollektivtrafiken är genomtänkt. Placeringen av småparkerna är mer svårtydd. På vilket sätt skiljer sig småparkerna från de gröna gatorna? Vilken annan funktion är de tänkta att fylla?
- Det föreslås att nyplantering av lövträd ska göras i de stora parkerna men det är också viktigt att en del stora, öppna, plana gräsytor också "låses" i detta läge. Det är en kvalitet som vi lider brist på i nästan alla nybyggnadsområden.
- Hur kopplas den östra stora parken (kallad stadspark) mot områdena västerut?
- Det är stor efterfrågan på kolonilotter i Uppsalas lägenhetsområden och sannolikt något som kommer öka i framtiden. Odlingslotter kan inte lösas inom allmän platsmark. Det bör därför fortsatt finnas en tanke om hur mark ska planläggas för odling.
- I planprogrammet på sid 39 anges att parkerna ska erbjuda andra kvaliteter än övriga grönområden. Samtidigt gör man ett avsteg från Riktlinjer för Uppsalas parker och Riktlinjer för lekmiljöer på allmän plats i Uppsala kommun, när man konstaterar att närheten till park inte behöver styras. Dessa styrdokument anger att det i tät kvarterstadsbebyggelse bör vara max 300 m till närmaste lekmiljö.

Dagvatten

Lokal rening av dagvatten där behov finns genom nedsänkta regnbäddar och att nyttja vattnet för bevattning av växter är positivt. Att principiellt låta vatten infiltrera i bäddar liksom att överdriva vattenintagen i reningsbäddar så att också intensiva regn kan tas om hand och renas genom infiltration är principer som alltid bör gälla. Det är därför positivt att FRI (fördröjande, renande och infiltrerande) används som begrepp för dagvatten i förslaget. Men metoden innebär också en potentiell risk för negativ kemisk grundvattenpåverkan som behöver beaktas i planerade lösningar och

riskbedömningar som behöver göras. Här är kunskapsläget bristfälligt och studier behövs för att kunna bedöma regnvattenbäddsystemens funktion över tid.

- För att få ett snabbt och smidigt genomförande krävs tydlighet i vem som ska vara huvudman för dagvattenbäddar på allmän platsmark och vem som ska betala kostnaden för underhåll av dessa. GPN, Uppsala vatten och projektet bör gemensamt lösa principerna för hur detta ska fungera och finansieras.
- Snöhantering kan betraktas som en dagvattenhantering och längre snötransport med lastbil är svårt att motivera både ur miljö- och kostnadsperspektiv i modern stadsmiljö. Ytor för lokal hantering av mindre snömängder bör vara önskvärdt ur ett driftperspektiv. Det är att föredra om snön smälter lokalt och rinner till exempelvis regnbäddar eller dammar innan recipient så långt som möjligt istället för att samla stora snömängder på få platser.

Förorenad mark

Att förorenade områden finns inom utvecklingsområdet är inte bara negativt. Tvärtom medför det att områdena kommer att utredas och hanteras så att negativ miljöpåverkan kan minskas. Exploateringskostnaderna blir dock något högre och det kan vara bra att anpassa ny markanvändning efter förutsättningarna. Nedlagda deponier medför normalt att det är stora mängder massor och heterogen föroreningsbild.

Om det som finns och utvecklas

Vatten

Att bygga stad utan att påverka grundvattennivå i omgivning kan gå, men blir en utmaning. Det är bra om principer för byggnationen fastslås för alla parter. Kan källare dräneras? Är exempel på en fråga som byggherrar behöver veta svar på. Även markinstallationer i gaturummet kan göra att grundvattnets nivå permanent påverkas. Ytterligare utredningar behövs också för att utesluta negativ påverkan på de befintliga skyddsvärda vattenmiljöerna i Lunsen, Sävjaån och Fyrisån.

Natur

En helt ny stadsdel kommer självklart att påverka de omkringliggande värdefulla naturområdena på många olika sätt. Den prövning av Natura-2000 och vattenverksamhet och de skydds- och kompensationsåtgärder som kommer att krävas förutsätts ge de bästa möjligheterna för att bevara och utveckla natur- och friluftsvärden.

I de tre naturstråken ska enligt planförslaget de grönbå sambanden säkras så att rimliga livsbetingelser och spridningsvägar för det växt- och djurliv som finns där idag bibehålls. Vi tolkar det som att intentionen är att befintlig natur ska sparas i dessa stråk. Stråken utgörs av lågpunkter som ska fungera som transportzoner för vatten både från Lunsen och för en klimatsäker skyfallshantering. Det finns dock flera utmaningar med dessa stråk:

- Dessa består idag delvis av trädbevuxna mossar och kärr vilket sällan upplevs som en attraktiv miljö av människor. Täta skogar upplevs ofta som otrygga vilket gör att undervegetation ofta röjs bort vilket då leder till att den ursprungliga floran och faunan påverkas negativt. Vid ex. Von Bahrska häcken har närboende

och allmänhet synpunkter på genomsiktligheten och vill gärna att skogen "parkifieras". Den nedre bilden på sid 39 tolkas som mer som en naturpark än en ursprunglig skog/våtmark och om det är denna typ av stråk som är målet kommer det kräva mycket skötsel och risken för att den ursprungliga floran och faunan försvinner och därmed kommer möjligheten att dessa stråk även ska fungera som spridningszoner för relevanta arter att minska.

- Stråken bör vara minst 200 meter breda för att om möjligt minska kanteffekterna. Om dessutom gator ska kanta dessa stråk kommer kantzonen behöva "parkifieras" för att upplevas som attraktiva vilket gör att den ursprungliga naturmiljön blir allt mindre.
- Att spara befintliga stora träd är förstas eftersträvansvärt och mycket vunnet om det lyckas, men det finns en stor risk att träd som vuxit upp i en skog och sedan utsätts för kanteffekter lätt ramlar omkull vid ex blåst.
- Natur tätt inpå ny bebyggelse leder tyvärr alltid till att minst hälften av de som flyttar in vill avverka träden utanför deras fönster (jmf t.ex Bäcklösa). Det finns också en stor risk att sparad natur förloras då marken säljs eftersom vi då förlorar styrningen över ex bostadsgårdar, vilket gör att det svårt att räkna med den grönskan i längden.

För att säkra stråkens funktion som spridningskorridor för biologisk mångfald och andra ekosystemtjänster bör dessa stråk skyddas genom reservatsbildning. Närhet till natur lyfts ofta fram som attraktiva argument i bostadsannonser och sannolikt uppåddar mark i närheten av natur och gröna stråk en större intäkt vid markförsäljning varför reservatsbildningen bör ske innan markförsäljning.

Gatu- och samhällsmiljönämnden

Rickard Malmström
Ordförande

Susanna Nordström
Nämndsekreterare