

KSN-2014-1327

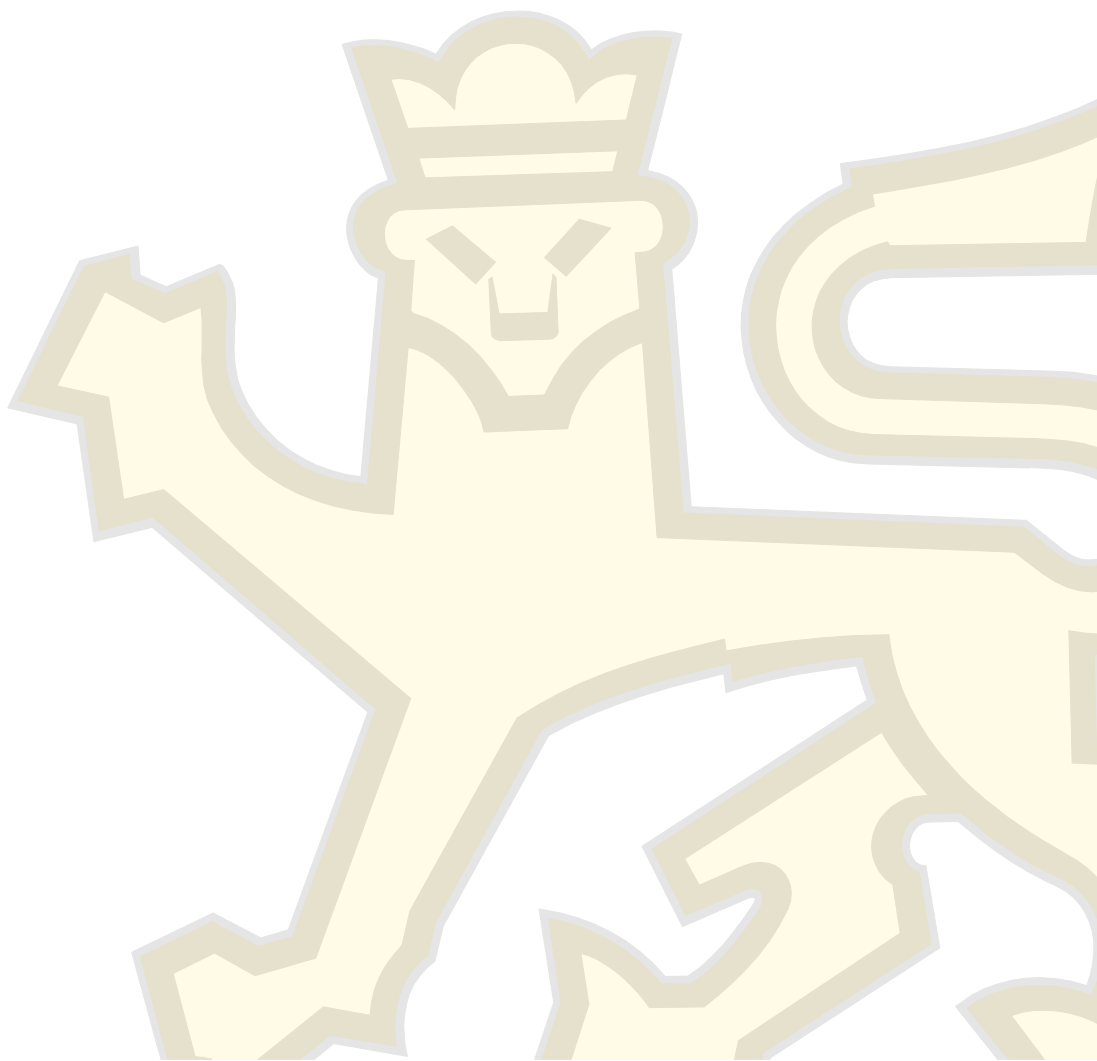
Förslag till ny översiktsplan, antagandehandling

## **Utställningsutlåtande**

över förslag till översiktsplan 2016 för Uppsala kommun och över tillhörande miljökonsekvensbeskrivning

**2016-10-31**

---



# Innehåll

<b>Introduktion</b> .....	<b>3</b>
Utställningen .....	3
Utställningsyttranden .....	3
Läsanvisning.....	3
Mindre förändringar .....	3
<b>Sammanfattning av stadsbyggnadsförvaltningens förslag till förändringar efter utställningen</b> .....	<b>4</b>
<b>Ämnesvis sammanfattning av inkomna synpunkter samt stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer</b> .....	<b>6</b>
Planprocess, handlingens struktur, styrsystem .....	6
Kap 2 Översiktsplanens utgångspunkter .....	7
Kap 3 Översiktsplanens prioriteringar, insatser .....	8
Regionala samband och mellankommunala frågor .....	10
Kap 5 Strukturbild 2050 <sup>+</sup> .....	12
Kap 6 Mark- och vattenanvändning .....	13
Övergripande synpunkter på struktur mm.....	13
Innerstaden .....	14
Staden i övrigt .....	15
Sydöstra stadsdelarna .....	17
Landsbygd, stadens omland och prioriterade tätorter .....	18
Verksamhetsområde .....	20
Teknisk anläggning .....	21
Grönt & Blått.....	22
Trafikfrågor och transportinfrastruktur .....	23
Miljö, hälsa, säkerhet .....	28
Övrigt .....	29
Del B, Riksentressen och vissa andra intressen av nationell betydelse – inklusive frågor om påverkan på dessa intressen av planförslaget i övrigt .....	29
Del C, Konsekvensbeskrivning .....	32
<b>Bilaga 1: lista över instanser som svarat</b> .....	<b>34</b>

## Introduktion

### **Utställningen**

Kommunstyrelsen beslutade i maj 2016 att ställa ut ett förslag till kommuntäckande översiktsplan för allmän granskning. Utställningstiden varade drygt två månader från maj till 31 augusti 2016. Information om utställningen och länk till utställningshandlingarna skickades till de instanser (ca 100 st) som lämnat yttranden under samrådstiden (september-november 2015) då ett första planförslag remissbehandlades. Utställningshandlingarna och ett antal underlagsrapporter har varit tillgängliga på kommunens webbplats, på Kommuninformation och på bibliotek. På Kommuninformation har man också kunnat få pappersexemplar av utställningshandlingarna. Under utställningstiden har kommunen bjudit in till två öppna möten.

### **Utställningsyttranden**

Sammanlagt har 75 yttranden med synpunkter kommit in. Av dessa har 20 kommit från privatpersoner, 55 från organisationer och nätverk.

### **Läsanvisning**

Utställningsutlåtandet innehåller stadsbyggnadsförvaltningens sammanfattning av inkomna synpunkter under olika rubriker samt kontorets kommentarer och förslag till åtgärder. *Notera att saksynpunkter som ligger i linje med planförslaget oftast inte sammanfattas och/eller kommenteras. Saksynpunkter som inte ligger inom det översiktsplanen ska hanteras normalt inte heller Fokus ligger istället på de förändringsförslag som återfinns bland synpunkterna.* Gråmarkerad text = stadsbyggnadsförvaltningens förslag till förändringar i planen

### **Mindre förändringar**

Detaljsynpunkter från yttranden sammanfattas och kommenteras oftast inte, men bidrar ändå i flera fall till korrigeringar i texten. Därutöver har stadsbyggnadsförvaltningen gjort en rad små förändringar för att få en ökad tydlighet i framställningen.

# Sammanfattning av stadsbyggnadsförvaltningens förslag till förändringar efter utställningen

## Del A

1. Plandokumentets struktur: Markanvändningsavsnittet läggs tidigare i översiktsplanen och avsnittet Principer läggs som en del i detta. Ett kapitel om genomförande tillkommer. Innehåll:
  - a. beskrivning av rullande översiktsplanering och uppföljning (nytt avsnitt, jmf aktualitetsförklaringen)
  - b. steg på vägen till strukturbild 2050 (flyttade från nuvarande kap 5).
  - c. viktiga insatser de närmaste 5-10 åren (flyttade från nuvarande kap 2)
2. Måltalen för fördelning på trafikslag i *staden* ändras så att endast den sammanlagda ambitionen för GCKOLL, som är 75% 2050, anges. Separata andelar för koltrafik och cykel tas bort.
3. De regionala och mellankommunala sammanhangen förtydligas i strukturbildens kartor och följs upp i text.

## Markanvändningsavsnittet (nuvarande kap 6)

4. Vägledande texter förtydligas. Information om lagstiftning läggs till. (Aktuella förordnanden etc kommer att framgå i den digitala versionen av planen.)
5. Omlandet.
  - a. Förtydliganden av vad ”bebyggelsegrupp” innebär i omlandet: minst åtta tomter som gränsar tillvarandra. Samma definition som ”samlad bebyggelse”.
  - b. Undantagen från omlandsriktlinjerna för ny bostad med koppling till jordbruk eller landsbygdsnäring i omlandet preciseras ytterligare, med innebörden att ny bostad ska ha väsentlig betydelse för verksamhetens fortbestånd eller inrättande och ligga i direkt anslutning till verksamheten.
  - c. Förtydliganden om att MKN för vatten innebär att inga ytterligare bostäder kan tillkomma i Vreta, Ytternäs och Bodarna. Kommunalt VA tillsammans med planläggning krävs och är inte aktuellt för närvarande.
6. Förtydligande under inriktning för landsbygden: att hänsyn ska tas till framtida tätortsexpansion vid bygglovprövning av ny bebyggelse i närhet av prioriterade tätorter där större expansion bedöms möjlig enligt översiktsplanen.
7. Innerstaden, villaområdena Fålhagen och del av Svartbäcken: Tydliggörs att här tillsvidare inte ska ske någon omvandling utan förändringar sker i enlighet med nuvarande struktur och bebyggelsemönster.
8. Stadsstråket Malma Bergsväg-Rosendal stryks. Test i trafikmodellen har visat att en kollektivtrafiklinje här får få resande. Att lägga ut sträckan som stadsstråk blir därmed onödigt.
9. Förtydligande av stadsstråket mellan Flogsta-Eriksberg, så att det framgår att det är fråga om stadsstråk, inte bara reservat för eventuell gatubreddning mm.
10. Ett nytt reservat för gång- och cykellänk över Strandbodgatan invid jvg-bron på dess båda sidor
11. Utredningsområdet Stabby o Herrhagsskogen ändras så att det täcker hela Stabbygårdet och inkluderar en del av Börjetull.
12. Verksamhetsområdet vid Kumla utgår. Värdefull och välarronderad jordbruksmark samt landskapsbild och tydlig stadsgräns är motivet.

## **Del B**

13. Vissa riktlinjer för RI naturvård som handlar om odlingslandskap lättas upp något. ”Ny bebyggelse får tillkomma endast om den har koppling till jordbruket” byts till ”Bebyggelse och anläggningar kan i huvudsak endast tillåtas som mindre kompletteringar och då i huvudsak främst sådana som har anknytning till jordbruksdriften....”
14. Gränsen för riksintresset för naturvården ”Uppsala-Näsdalen” justeras så att det vid Näs-Bärsta får sin tidigare utbredning.
15. Kommunens förslag till gräns för det föreslagna riksintresset för friluftsliv, i den del som omfattar Fyrisån, ligger ett par hundra meter söder om Naturvårdsverkets förslag i senaste remissomgången. Kommunens förslag till gräns indikeras på kartan. Motivet är att inte onödigtvis hindra breddning av Kungsängsbron och iordningsställande av en båtuppläggningsplats på östra sidan.

# Ämnesvis sammanfattning av inkomna synpunkter samt stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

## ***Planprocess, handlingens struktur, styrsystem***

Socialnämnden anser att mängden styrsignaler innebär risk för att viktiga principer och prioriteringar faller bort i nästa led i planprocessen. Plan- och byggnadsnämnden (PBN) anför liknande synpunkter och menar att avvägningarna mellan allmänna intressen måste bli tydligare för att underlätta detaljplaneläggning och fungera väl i samband med överprövning av detaljplaner. PBN menar vidare att antalet begrepp, nivåer och förhållningssätt behöver minskas för att göra planen mer överskådlig. För ”särskilda preciseringar och avvägningar” och ”särskilda hänsyn och inriktningar för hushållning och utveckling” i markanvändningskapitlet bör färre begrepp användas och formuleringar som inte tillför något utöver gällande lagstiftning ersättas med en hänvisning till lagtexten.

Socialnämnden menar att de sociala, förebyggande och inkluderande aspekterna hänvisas till efterföljande planprocesser. Nämnden anser att det sociala hållbarhetsperspektivet har allt för begränsat utrymme och är vagt formulerat, men bör ges större utrymme i slutprodukten, inte minst avseende utvecklingen av stadsnoder, stadsdelsnoder och innerstaden. Sociala konsekvensanalyser förordas som lämpliga verktyg i planeringen. Nämnden menar också att ÖP bör tydligare beskriva att berörda nämnder ska involveras tidigt i planprocessen.

Idrotts- och fritidsnämnden instanser understryker vikten av att intentionerna i översiktsplanens mer generella riktlinjer följs i efterföljande planering när inte särskilda idrottområden specificerats i plankartan. Vikten av att följa ”hela” översiktsplanen betonas av flera instanser.

SGU anser fortfarande att ÖP har en bristande brukbarhet när det gäller att utföra en bedömning av markens lämplighet för avsett ändamål, med hänsyn till vattenförsörjning och geologiska förutsättningar. Särskilt vad gäller Uppsalaåsen.

Föreningen Vårda Uppsala menar att en omvänd ordning i planprocessen tillämpas där den nya ÖP:n och fördjupade ÖP:n för Södra staden i efterhand får ge stöd för pågående detaljplanering i Ulleråker, Rosendal och Bäcklösa. Föreningen menar att kommunen har alltför bråttom med att få fram utbyggnadsprojekt. Ordentliga utredningar hinns inte med och allvarliga misstag kan begås. Kommunens hantering när det gäller dagens planarbete inger kort sagt inte förtroende.

Föreningen Sköna gröna Stabby efterfrågar tidig information och möjlighet att medverka i programarbetet för Stabbyfälten mm. Några privatpersoner föreslår att arbetet med en fördjupad översiktsplan bedrivs i nära dialog med boende i området. Malma södra samfällighetsförening ser gärna som nästa steg i processen för Södra staden att en kvalificerad grupp av kommunens planerare och beslutsfattare snarast gör ett studiebesök tillsammans med oss i Valsättras omgivning för att få en inblick i de natur-, kultur- och människovärden som nu är hotade.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar**

*Vägledningen i kapitlet om mark- och vattenanvändning kommer att förtydligas ytterligare till antagandeverionen. Inriktningstexter och särskilda preciseringar/avvägningar ses över vad gäller betydelsebärande ord mm. Tydligheten i prioriteringar och avvägningar skärps. En generell information om lagar och regler förs in för att tydliggöra att det finns annat än översiktsplanen som påverkar markanvändningsbeslut.*

*Vad gäller det sociala perspektivet vill stadsbyggnadsförvaltningen framhålla att det är framträdande i avsnittet om översiktsplanens prioriteringar. Planen är dock fysiskt inriktad och har fokus på hur fysiska förändringar kan underbygga god sammanhållning mm. Ett nytt verktyg för sociala konsekvensanalyser (SKA-verktyget) har nu börjat användas av stadsbyggnadsförvaltningen i planeringen av mer avgränsade områden och platser.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen delar åsikten att implementeringen av översiktsplanen är utomordentligt viktig för att den avsedda styrverkan ska uppnås.*

*En fördjupad studie kring åsen har påbörjats och kommer att ge kompletterande vägledning för markanvändningsbeslut.*

*Gällande ÖP ger stöd för utveckling av ny bebyggelse i ”Södra staden”, men understryker att en fördjupning i form av FÖP eller program behöver tas fram som vägledning. Arbetet med Södra staden har skett parallellt med programarbeten och detaljplanearbeten i stråket och har ömsesidigt stöttat varandra. Att arbetet med den fördjupade översiktsplanen går i mål litet senare har liten praktisk betydelse.*

*Mark- och vattenanvändningskapitlet läggs tidigare i handlingen och där infogas även ”Uppsalapinciperna”. Sist i handlingen placeras ett genomförandekapitel som innehåller en beskrivning av den kontinuerliga översiktsplaneringen samt flyttade avsnitt om steg på vägen till strukturbild 2050+ samt om insatser med bäring på planens prioriteringar.*

Vad gäller program- och fördjupade översiktsplanearbeten för skilda områden är kommunens ambition att påbörja dialoger med lokalsamhället tidigt i processerna. Uppmaningen från Malma södra samfällighetsförening (inklusive hela yttrandet) har skickats till projektledningen för Södra staden.

## **Kap 2 Översiktsplanens utgångspunkter**

Vårda Uppsala frågar om befolkningstillväxten på ca 135 000 invånare fram till 2050 baserad på en vetenskaplig prognos eller ett politiskt mål? Det gäller att skilja på fakta och visioner.

Stockholms läns landsting (SLL) meddelar att nya framskrivningar ger för handen att befolknings- och sysselsättningstillväxten i Uppsala län blir högre än vad som anges i kommunens förslag till ÖP. SLL anser därför att kommunen bör beakta framskrivningarna i sina egna prognoser för befolknings- och sysselsättningstillväxt. Arbetsmarknadsnämnden menar att om minst hälften av de nya arbetstillfällena blir inom kunskapsintensiva sektorn finns det risk för marginalisering för personer med låg utbildning. Arbetsmarknadsnämnden förordar att översiktsplanen uppmärksammar utökade möjligheter till produktionsverksamhet, service- och tjänsteföretag mfl arbeten som inte kräver högskoleutbildning.

Uppsala studentkår konstaterar att ordet ”student” inte nämns en enda gång. Kåren anser att Uppsala är och förblir en studentstad och att expansionen av staden behöver ta hänsyn till detta. Kulturnämnden menar att tillgång till vardagsfunktioner inom tio minuter ska inkludera platser för kultur- och fritidsaktiviteter.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar**

*Översiktsplaneförslaget utgår från att vi ska ha beredskap för en befolkningstillväxt inom ett spann på 75000-135000 invånare. Det bygger på gemensamma framskrivningar och scenarier som gjorts inom Östra mellansverige-samarbetet mellan regionala organ och kommuner i Mälardalen. Vi lägger till referens till den studien i antagandehandlingen. Som landstinget i Stockholms län påpekar har dessa scenarier nu uppdaterats med nya framskrivningar från SCB. Även om dessa ligger på en något högre nivå så menar stadsbyggnadsförvaltningen att siffrorna i utställningshandlingen håller. Översiktsplanen ger en kostym som klarar även en högre befolkningstillväxt än de nämnda 135 000 till år 2050. Med befolkningsökningen följer också möjligheter till andra arbeten, utöver utveckling av så kallade kunskapsintensiva yrken inom den privata sektorn – det är inte ett motsatsförhållande. Idag har vi ett stort underskott på sådana verksamheter i Uppsala.*

*Även om ordet student inte används explicit så lyfts ”universitet”, ”utbildning”, ”kompetens”, ”kunskap” och människorna som bär dessa företeelser fram tydligt, liksom att översiktsplanen lyfter fram betydelsen av en lokal arbetsmarknad i balans. Stadsbyggnadsförvaltningen menar också att inriktningen för stadsutvecklingen är tydligt studentvänlig. En uppräknig (exempel) på vardagsfunktioner återfinns på sid 29 under det prioriterade området ”I Uppsala finns de goda livet.*

### **Kap 3 Översiktsplanens prioriteringar, insatser**

Uppsala Cykelförening och Cykelfrämjandet i Uppsala menar att ambitionen rörande cykeltrafik bör höjas. Cykelföreningen menar att en ambitionsnivå om 50% gång- och cykelresor inom staden är rimligt. Cykelfrämjandet menar att målsättningen kan vara 50% för cykelandelen ensam och att ÖP fokuserar för starkt på att det är förbättrad kollektivtrafik som ska minska bilanvändandet. Gatu- och samhällsmiljönämnden (GSN) menar att det finns en otydlighet mellan olika mål som anges i översiktsplanen vad gäller andel kollektivtrafik i relation till gång, cykel och bil. Detta bör ses över så att det blir enhetligt i planen. Nämnden anser att det är av särskild vikt att den ökade andelen kollektivtrafik sker på bekostnad av minskat bilåkande.

GSN menar att med målet om att Uppsala ska vara fossilfritt till 2030 så krävs ett förtydligande om vad detta innebär och det är angeläget att omgående påbörja att ta fram en handlingsplan för hur detta ska uppnås. GSN menar också att, förutom översiktsplanen och andra kommunala styrdokument, bör de nationella transportpolitiska målen och FN:s beslutade mål om hållbar utveckling (Agenda2030) utgöra ramen för framtagande av en trafikstrategi och plan. Tillika bör mobility management och arbete utifrån fyrstegsprincipen vara rådande i framtagande av en trafikplan vilket lägger stort fokus på att i första hand ändra resebeteende och att stora investeringar i infrastruktur är en senare lösning.

UPS ifrågasätter om förslaget bygger på en allomfattande analys av människors rörelsemönster nu och i framtiden. Arbetsresor dominerar tänkandet. Det måste vara möjligt



att frakta större inköp på bussen. För resor från platser som inte täcks med näraliggande hållplatser, måste det vara möjligt att använda bil även till innerstadens begivenheter.

Uppsala Vatten och avfall AB anför att under översiktsplanens prioritering ”Uppsala är en föregångare i ansvarsfull samhällsutveckling” behöver behovet av stora kapacitetshöjande ledningsstråk förtydligas som en insats. Miljö och hälsoskydds nämnden anser att fortsatt arbete med att ta fram handlingsplaner för Fyrisån och grundvattenhanteringen i åsen bör prioriteras högt med anledning av den planerade utvecklingen i Södra staden.

Vårda Uppsala menar att förslagets vision om ”Uppsala som en drivande kraft i världen” kan förefalla en aning pretentiöst, åtminstone när det gäller bebyggelseplaneringen som i dagens planer saknar kvalitetstänkande vad gäller själva bostadsmiljön.

Handelskammaren menar att medvetenheten om den kommersiella bärkraftens avgörande betydelse för stadens utveckling är påfallande låg. Kommunen behöver bygga upp kompetens för att kunna förena marknadens förutsättningar med stadsplaneringens mål. Fastighetsägarna Mittnord menar att ”tillväxt” måste vara målet för planeringen av Uppsala.

UPS understryker vikten av kommunen utvecklar den sociala hållbarheten. Idrotts- och fritidsnämnden vill ha att fysisk aktivitet och idrott explicit ska skrivas in som element i Uppsalas identitet. Kulturnämnden menar att förslaget till ÖP inte i tillräcklig utsträckning beskriver kulturens centrala roll för såväl människors identitetsskapande som för samhället i stort. Varsam förnyelse av äldre bebyggelse medverkar till att stärka lokal identitet samtidigt som befintliga resurser tas till vara och återbrukas.

Arbetsmarknadsnämnden lyfter fram behovet av sociala strategier i samhällsplaneringen. Insatser mot segregation, differentiering av arbetsmarknaden, blandade upplåtelseformer, rimliga hyresnivåer och sociala hänsyn vid upphandling nämns som viktiga strategidelar.

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar**

*Stadsbyggnadsförvaltningen delar synpunkten att ambitionerna vad gäller resandelar för skilda trafikslag är otydliga. Det åtgärdas. Måltalen för fördelning på trafikslag i staden ändras så att endast den sammanlagda ambitionen för gång, cykel och kollektivtrafik, som är 75% 2050, anges. Stadsbyggnadsförvaltningen håller med cykelföreningarna och föreslår att målet för kollektivtrafiken tas bort. Det är viktigt att arbeta med förbättringar i både cykel- och kollektivtrafiksystemet. Precisa andelar för något av dessa trafikslag är inte nödvändigt. ÖP-förslagets inriktning är att med utvecklingen av bebyggelsestruktur och trafiksystem andelsmässigt minska de resor som kräver bil för att vardagen ska fungera. Nödvändiga bilresor får även i framtiden utrymme i stadens trafiksystem.*

*Målet om ett fossilbränslefritt Uppsala år 2030 är i enlighet med Uppsala kommuns Miljö- och klimatprogram som antogs av kommunfullmäktige 2014. Hur målet ska uppnås vad gäller transporter, behöver hanteras mer i detalj i kommande arbete med trafikstrategi.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att de nationella transportpolitiska målen och FN:s beslutade mål om hållbar utveckling (Agenda2030) bör vara del i utgångspunkterna för framtagande av en trafikstrategi och –plan, tillsammans med översiktsplanen och andra styrdokument – t ex miljö- och klimatprogrammet – som tagits fram i Uppsala kommun.*

**Behovet av stora kapacitetshöjande ledningsstråk för VA lyfts in integrerat i insatsen som i utställningsversionen av ÖP-förslaget handlar om samordnade tekniska försörjningssystem. Arbetet med strategi och handlingsplan för Uppsalaåsen är högt prioriterat och har startat.**

*Stadsbyggnadsförvaltningen menar att "Uppsala som en drivande kraft i världen" är en välbalanserad rubrik för det prioriterade området. Även om Vårda Uppsala inte gillar kommunens bebyggelseplanering så kvarstår faktum att vi har två framstående universitet och flera verksamheter som redan ligger i framkant med internationella mått mätt.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen delar inte Handelskammarens synpunkt. Översiktsplanen lyfter i hög grad frågan om att skapa attraktivitet för näringslivet och att skapa förutsättningar för en utveckling där planering och marknad verkar i samma riktning. Förvaltningen instämmer dock i att kunskapen om de kommersiella villkoren i stadsutvecklingen behöver öka. Detta kan läsas in i "insatserna" under "Uppsala är en drivande kraft i världen". "Tillväxt" har medvetet inte använts som ett särskilt mål eller prioritering utan ses som ett medel att förbättra på skilda sätt.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen menar att den sociala hållbarhetsdimensionen är väl framskjuten i förslagen till prioriteringar under "en kommun för alla" och "de goda livet". Kulturens betydelse syns såväl i den sistnämnda som i "en drivande kraft i världen". Förvaltningen håller med om vikten av sociala strategier i samhällsplaneringen, men menar att översiktsplanen i sig inte kan rymma allt detta. Kommunen arbetar på flera sätt med att vässa de sociala strategierna. Underlag som exempelvis kartläggning om "Skillnader i hälsa och levnadsvillkor" utifrån geografisk indelning tas fram. Planprogramarbetet för Gottsundaområdet har ett fokus på social hållbarhet och kommer att följas åt av en handlingsplan för detta. De nya riktlinjerna för bostadsförsörjning har ett tydligt socialt fokus. Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår att den insats som handlar om "inkluderande fysiska miljöer2 (nr 9) breddas till att omfatta "utarbetande av sociala strategier för minskad segregation och ökad inkludering på kommunövergripande nivå som kan kombineras med insatser för fysisk förändring på lokal nivå".*

## **Regionala samband och mellankommunala frågor**

Regionförbundet och Östhammars kommun menar att de internationella och storregionala perspektiven är väl belysta men efterlyser en tydligare behandling av "mikro"-regionala frågor. Regionförbundet menar att Uppsala som tillväxtmotor för hela länet har en viktig roll att fylla gentemot omkringliggande kommuner, för arbete, service och annat utbud, samtidigt som Uppsala kommun inte kan förväntas hantera framtidsutmaningarna av egen kraft. Det kommer tvärtom att kräva att kommunen kan ta del av resurser och tillgångar i omlandet. Därför bör planen tydligare utveckla hur den ser på sin regionala roll och betydelse inom och utanför länet, samt i relation till Stockholm och Mälardalen. Östhammars kommun menar att det är rimligt att Uppsala kommun tar en aktiv sammankallande roll för mellankommunal planering åtminstone för Uppsalas influensområde.

Några privatpersoner vill i första hand ha en regional planering med fokus på Uppland och inte på kopplingen till Stockholm. Större tonvikt på kommunens egen och på gemensam uppländsk arbetsmarknad efterfrågas, tillsammans med utvecklade kommunikationer till grannkommunerna. I yttrandet framhålls att det är ett feltänk att ha starkt fokus på hur man ska kunna pendla till Stockholmsregionen, istället borde den egna arbetsmarknaden utvecklas. Bedömda pendlingshalor och mål för detta bör för övrigt framgå av planen.

Länsstyrelsen menar att kommunen behöver redovisa mellankommunala intressen avseende dricksvattenförsörjning, vattenkvalitet, infrastruktur och bostadsförsörjning. Länsstyrelsen saknar också ett resonemang om hur den föreslagna utvecklingen i översiktsplanen påverkar bostadsförsörjning, dricksvattenförsörjning, vattenkvalitet mm i intilliggande kommuner. Östhammars kommun saknar ett strategiskt resonemang som involverar grannorter så som Alunda. Där finns exempelvis redan samverkan kring skolverksamhet. Östhammars kommun hade efter sitt samrådsyttrande förväntningar på att mellankommunala frågor som pendlingstrafiken, räddningstjänstsamarbetet, turistströmmar och fritidsboenden, transportnoden Hargshamn, avrinningsområden, Vällenområdet, dricksvattenförsörjningen (Skoby-Alunda), direktanslutning till Uppsala resecentrum och Gränby utvecklingsområde skulle hanteras geografiskt i utställningsversionen av planen. Som handlingen ser ut nu är informationen svårtillgänglig och det försvårar en gemensam planering mellan kommunerna.

För att bevara en samsyn kring Vällenområdet önskar Östhammars kommun att Uppsala kommun samråder kring kommande planläggning, lovprövningar och övrig ärendehantering som ligger i anslutning till kommungränsen. För att bevara en samsyn kring Fyrisån och dess källområde önskar Östhammars kommun att Uppsala kommun samråder kring kommande planläggning, lovprövningar och övrig ärendehantering som ligger i anslutning till kommungränsen.

Håbo kommun anser att kopplingarna mellan Uppsala och Håbo kommuner bör stärkas.

Enköpings kommun menar att redovisningen av det stora naturområdet ”Ekoln med strandområden” bör få en likartad utsträckning som på Enköpings sida kommungränsen, där hela jordbrukslandskapet mellan riksväg 55 och Lårstaviken ingår i ett ”stort opåverkat område” i Enköpings ÖP2030.

Landstinget i Stockholms län menar att det regionala grönstruktursambandet över kommun- och länsgräns mot Järvakilen borde uppmärksammas tydligare.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar**

***Uppsalas roll i den närregionala utvecklingen förtydligas i strukturbilden.***

***Mellankommunala frågor lyfts in i genomförandekapitlet. Uppsala ingår redan idag i huvudstadsregionen och i översiktsplanen framgår att frågan om en växande arbetsmarknad i balans är högt prioriterad. Pendlingen handlar både om ”söderifrån” och ”söderut”. Den gemensamma arbetsmarknaden i huvudstadsregionen är av fundamental betydelse för Uppsalas attraktivitet och ger i sin tur bättre villkor för de norduppländska kommunerna. Antagandena om resandet finns i scenarierna i underlagsrapporten ”Trafikanalyser för Uppsala 2050”, några särskilda måltal finns inte. Lovprövningar samråds om de föreslagna åtgärderna bedöms ha större inverkan på grannkommunen i fråga. Regionförbundet har uppdraget att driva de regionala utvecklingsfrågorna. En starkare koppling mellan Håbo och Uppsala är önskvärd, men svår att genomföra utan vidlyftiga infrastrukturåtgärder. När Arosbanan byggs kommer restiderna sannolikt att förbättras. Uppsala kommun har hanterat riksintresset Mälaren med öar och strandområden enligt 4 kap miljöbalken på annat sätt än Enköping. Förutom det nämnda stora naturområdet ingår området som en del i stadens omland – där försiktighet med ny bebyggelse ska gälla. Stadsbyggnadsförvaltningen ser inte någon stor vits med att ensa***

*översiktsplanens beteckningar i linje med Enköpings, huvudsaken är att innebörderna inte står i konflikt med varandra. **Ekolns betydelse i ett regionalt perspektiv förs in i texten om Stort naturområde.***

## **Kap 5 Strukturbild 2050<sup>+</sup>**

Regionförbundet, Landstinget och Enköpings kommun menar att tillkomsten av Arosbanan måste prioriteras närmare i tid än ca 2050, eftersom den kommer att behövas som avlastning av andra delar i systemet. Landstinget tror inte att en tågstation i Börjetull efter 2050 kommer att kunna motiveras ekonomiskt eller med hänsyn till effektiv kollektivtrafik.

Regionförbundet och Landstinget påminner om att en åtgärdsvalsstudie för kollektivtrafikering för Vänge pågår och att orten är utpekad som utvecklings- och stationsort i den regionala utvecklingsstrategin. De vill se en tydligare utvecklingsplan för Vänge.

Regionförbundet framhåller att orten också skulle kunna få betydelse som omstigningsplats från tåg till buss för trafikanter västerifrån som har andra målpunkter än resecentrum.

Regionförbundet menar vidare att alla orterna utmed ostkustbanan inom kommunen, även Skyttorp, har stor utvecklingspotential på sikt.

Enköpings kommun menar att grönstrukturen i strukturbilden, som också redovisas utanför kommungräns, är missvisande. Tätorten Örsundsbro bör synas och söder om Lårstaviken saknas stöd i Enköpings översiktsplan att markera som grönt.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar**

*Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen att det är angeläget att Arosbanan kommer till tidigare än 2050. Stegen i strukturbilden är mycket grovt tecknade. Det väsentliga för Uppsala är att förstärkningen på ostkustbanan måste komma först, inte tidssättningen. Trafikmodellkörningar för strukturbilden visar att en station i Börjetull har betydelse för att avlasta resecentrum. Ca 10% av tågresenärerna kommer till/från Börjetull, 25% i Bergsbrunna och 65% i resecentrum i ett läge när Arosbanan är byggd och Uppsala växt till över 350.000 invånare i enlighet med strukturbilden.*

*Vänge är, vilket framgår av strukturbilden fortsatt intressant som utvecklingsort, men investeringarna i utbyggnadskapacitet har försöksvis lagts långt fram i tiden. Vänges läge nära staden gör att skillnaden i tidsavstånd mellan tåg och buss inte blir så stor. En trafikering med tåg blir inte särskilt attraktiv för resenärer om den inte har en högre turtäthet än den timmestrafik, som kan gå att åstadkomma utan större investeringar i Dalabanan. Det är vidare svårt att i närtid åstadkomma en situation där kollektivtrafik- och cykel dominerar resandet för Vänge. För detta behövs en kraftigt förbättrad kollektivtrafik i kombination med överordnade styrmedel som minskar attraktiviteten i att använda bil. Med hänsyn till att biltrafik från Vänge kommer till den svagaste sektorn i stadens trafiksystem blir det extra vanskligt att tidigt i planperioden satsa på en utbyggnad i Vänge. Det understryks av att det skulle krävas omfattande nybyggnation av bostäder för att kunna motivera investeringar i tekniska försörjningssystem. Ytterligare ett skäl är att kommunen behöver vara återhållsam med investeringar i början av planperioden. Andra investeringar kan ge bättre utfall på kort sikt. Slutligen ser kommunen betydligt större potential i Börjetull som omstigningspunkt än Vänge. Stadsbyggnadsförvaltningen har svårt att se hur timmestrafik på Vänge med förhållandevis begränsat antal resenärer ska motivera ett utbud av bussförbindelser från stationsläget till skilda målpunkter i staden. Ordningen på*

*investeringarna kommer dock att återkommande omprövas, så förändras situationen kan investeringar i Vänge komma att läggas tidigare än vad stegen i strukturbilden indikerar.*

*Vad gäller Skyttorp är investeringströsklarna för VA för närvarande så höga att det inte är rimligt att investera i mer kapacitet. Det finns ändå potential för 150 nya bostäder. **Strukturbilden ändras i enlighet med Enköpings önskemål.***

## **Kap 6 Mark- och vattenanvändning**

### **Övergripande synpunkter på struktur mm**

Några enskilda och föreningar vänder sig mot inriktningen att bygga koncentrerat i staden och ser hellre satsningar på kransorterna, bevarande av grönområden och grönkilar, t ex Stabby och inga fler broar över Fyrisån. Ett par yttranden vänder sig mot ”högt och trångt” byggande med dåligt mikroklimat, ont om solljus, buller och med trängsel på gatorna.

Cykelfrämjandet menar att expansionen av externa handelsområden måste hejdas eftersom det motverkar utvecklingen av stadsnodernas handelsandel.

En privatperson menar att vi istället för att utveckla stadsnoder som delvis ligger i stadens ytterkanter bör satsa på att utveckla dynamiska stadsdelar och stadsstråk i direkt anslutning till innerstaden och överbygga barriärer för en mer sammanhållen stad. Privatpersonen och nätverket Yimby lyfter fram Fålhagsleden som potentiellt stadsstråk och föreslår att i samband med förnyelse i Boländerna kan Lennabanan ligga i mitten av en flyttad gatusektion som medger ny stadsbebyggelse ungefär där Fålhagsleden möter parkstråket idag, vilket minskar barriären mellan Boländerna och Fålhagen. Nätverket Yimby menar att de sammanbindande stråken mellan stadsnoderna bör utformas som stadsstråk snarare än enbart kollektivtrafikstråk. Sammanhängande stadsbebyggelse och blandstad behövs för att binda ihop noderna. Handelskammaren och Fastighetsägarna Mittnord understryker att kommersiell verksamhet är svår att få till stånd på andra platser än i stråken och noderna.

Landstinget understryker att befolkningstillväxten kommer att öka behovet av primärvård och att goda förutsättningar för vårdcentralsverksamhet behöver säkerställas.

En privatperson efterlyser en långsiktig, tydlig och fast strategi, som ger mindre öppenhet för tolkningar än översiktsplaneförslaget. Liberalerna efterfrågar en fördjupad strategisk översiktsplan som tydligare visar vilka områden inom stadsväven som ska bebyggas och hur strukturen i dessa ska vara. Det skulle snabba på efterföljande detaljplanering och bygglovsprövning och underlätta för byggherrar att se vilka områden som kommunen pekar ut som intressanta för exploatering.

Liberalerna menar att ny spännande stadsbyggnad ska utvecklas. Bland annat bör taken utnyttjas som resurs för förskolor och mötesplatser. Bygg på fler våningar på befintliga låga hus. Gröna byggnormer ska styra utbyggnaden och innehålla krav om maxavstånd från bostäder till parkmark, friluftsområden och kollektivtrafik. En privatperson menar att med högre byggnader kan vi bevara mer grönytor och göra staden lite mindre och därmed enklare att knyta ihop. Det borde också finnas intresse att presentera en modern stadsbild med några nya landmärken och tillåta bebyggelse som konkurrerar med den välkända stadsbilden.

Fastighetsägarna Mittnord menar att siktlinjer från slätten och från mindre infartsvägar mot domkyrkan mm inte nödvändigtvis ska värnas. Viktigt att staden får växa på höjden också.

Plan- och byggnadsnämnden anser att översiktsplanen bör precisera vilka krav som kan ställas på tillkommande bebyggelse inom ”kommunala kulturmiljöer” och ”särskilt värdefulla kulturmiljöer”. Omfattningen ska beaktas enligt översiktsplanen, men även andra faktorer såsom verksamhet, utformning och utseende (t.ex. enligt lokal byggnadstradition) kan vara viktiga.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar**

*Utbyggnadsinriktningen ligger fast. Fler broar behövs när staden växer. Efterfrågan på bostäder och lokaler förväntas fortsatt rikta sig huvudsakligen mot staden.*

*Externhandelsområdena ska successivt inlemmas i den sammanhängande stadsbygden.*

*Utvecklingen av dynamiska stadsdelar står inte i motsättning till utveckling av stadsnoder.*

*Idén är staden både växer utifrån och in och inifrån och ut. Fålhagsleden kan vara intressant som stadsstråk på sikt, särskilt om Lennabanans korridor kan trafikeras även med ordinär kollektivtrafik någon gång i framtiden. Det ligger dock sannolikt längre fram än 2050. Programarbetet med Boländerna får överväga om det är rimligt att hålla beredskap för sådan flytt av Fålhagsleden som förslaget anger. Det ligger i ÖP-förslaget att direkta krav på verksamhetslokaler i normalfallet endast ställs i stråk och noder.*

*Förutsättningar för primärvårdsverksamhet är särskilt god i de stråk och noder som markerats i staden, samt i de prioriterade tätorterna.*

*Översiktsplanen är strategisk till karaktären och kan inte visa tydliga strukturer inom exploateringsområden mm. Det får efterföljande planering göra. På områdesnivån är det viktigt att i program och FÖP:ar ange en sådan tydlighet att planläggning mm går fort.*

*Översiktsplanen stödjer en varierad stadsbygd avseende hushöjder och koncentrationer. Omvandling från lägre bebyggelsehöjder till väsentligen högre kan ske i noder och stråk, på platser som lämpar sig för det. Höga hus är dock inte en bra generell lösning för att hålla ihop staden och spara grönområden. Frågan om gröna ”byggnormer” kan belysas i det uppdrag som kommunstyrelsen redan givit om att belysa ekosystemtjänster mer ingående. Siktlinjerna som anges i riksintressedelen ska beaktas, i övrigt görs avvägningar från fall till fall. Siktlinjer från olika delar av omlandet ska inte hindra hög bebyggelse på ett generellt sätt. Plan- och byggnadsnämndens synpunkter om kulturmiljö förs in.*

### **Innerstaden**

Nästan inga yttranden berör markanvändningen i innerstaden, på översiktsplanenivå. Däremot har en del synpunkter på trafikfrågor och transportinfrastruktur kommit in, vilka sammanfattats under den rubriken. Sammanfattning av yttranden som rör innerstaden i övrigt finns i utlåtandet över förslaget till innerstadsstrategi.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar**

*Stadsbyggnadsförvaltningen har för egen del uppmärksammat några smärre saker som bör förändras på markanvändningskartan och i inriktningar. De följer nedan.*

**Befintliga parker i inre Boländerna markeras som park på plankartan, med innebörden att det vid omvandlingen måste säkerställas att minst så mycket allmän park ska finnas kvar, även om de kanske placeras på plats(er) som är mer ändamålsenliga i den nya strukturen.**

**P-husmarkeringar flyttas något så att de bättre ansluter till kommunalt markinnehav.**

**Villaområdena i Fålhagen samt del av Svartbäcken saknar vägledning, det står endast att kommunen inte tagit ställning till framtida inriktning. Förslagsvis ändras skrivningen till "område som tills vidare ska utvecklas inom befintlig struktur och bebyggelsemönster".**

**Förvaltningen har slutligen efter fördjupad analys av särskilt värdefulla kulturmiljöer i Fålhagen/Södra kvarngärdet bedömt att kvarteret Verdandi samt västligaste delen av kvarteret Astrid ska utgå och istället föras till kategorin "befintlig innerstadsbebyggelse".**

## Staden i övrigt

Uppsala vatten och avfall AB menar att plankartan behöver redovisa en luktzon runt avloppsreningsverket i Kungsängen som visar var det inte är lämpligt att bygga bostäder.

Texten om utvecklingsområdet Herrhagsskogen och Stabby bör kompletteras med följande: "Området avvattnas mot Librobacken, ett vattendrag som är känsligt för flödesförändringar. Lokal fördröjning av dagvatten är därför nödvändigt"

Länsstyrelsen menar att det råder oklarheter om hur stadsstråket och kollektivtrafiklänken mellan Stabby och Gottsunda ska skapas och för vilka trafikslag. Länsstyrelsen ställer sig tveksam till ett utvecklat stadsstråk mellan Rosendal och Norby, med hänvisning till att det kan komma att påverka naturreservatet Stadsskogen och spridning av arter negativt.

Kulturnämnden menar avsnitten om stadsstråk och stadsdelsnoder bör kompletteras med att offentlig konst som stödjer deras funktioner bör övervägas i samband med andra förändringar. Nämnden menar vidare att det i vägledningen för stadsdelsnoder bör stå att platsspecifika kulturhistoriska och arkitektoniska värden ska värnas och utvecklas.

Sunnersta egnahemsförening menar att yttre innerstaden bör behålla dagens karaktär med en relativt låg bostadsbebyggelse (max 6-8 vån). Industri- och kontorstomter som ska ersättas bör i första hand bebyggas med bostäder.

Landstinget markerar i sitt yttrande behov av att etablera en ny ambulansstation i Gränby för att minska insatstiderna som annars kommer att förlängas i östra delen av staden på grund av prioritering av kollektivtrafik i stadsstråken.

Malma Södra samfällighetsförening är starkt kritisk till de planer som presenterats för Södra staden så här långt och menar att det inte ligger i linje med kommunens ambitioner om att åstadkomma förbättrat lokalklimat, berika människors upplevelser, förstärka naturens ekosystemtjänster, undvika att göra saker som vi kommer att ångra i framtiden, etc.

Utbyggnaden i Rosendal menar man går emot mycket av detta och har dessutom för höga och för tätt stående byggnader. Uppsala akademiförvaltning anser att fälten norr om Sunnersta bör byggas ut samtidigt som verksamhetsområdet vid Ultuna byggs ut (Green Innovation Park).

En privatperson ser goda möjligheter att skapa en dynamisk stadsdel i och kring Polacksbacken, genom sammankoppling med Ulleråker och Rosendal med stadsstråk. Skribenten uppmanar kommunen att förmå de tre stora markägarna UAS (Akademiska sjukhuset), Akademiska Hus och Vasakronan att tillsammans utveckla en mer funktionsblandad stad. Kronparksskogen som kunde få en bebyggelse som bullerskärm längs Dag Hammarskjölds väg.



### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar**

*Varken luktzoner eller utbredning av annan omgivningspåverkan redovisas i själva översiktsplanen. Vi lägger istället in en notering i inriktningen för omgivande markanvändningssort att det inte är lämpligt med bostadsbebyggelse inom luktzonen. Texten om dagvattenfördröjning i utvecklingsområdet Herrhagsskogen och Stabby förs in. Utbredningen av detta område ändras också så att det omfattar hela Stabbygdärdet och västra delarna av Börjetull. Följdändringar i text görs med innebörden att området kan belysas i successiva delgeografiska programarbeten men att de större sammanhangen måste finnas med redan från början.*

*Stadsstråket Stabby-Flogsta är otydligt på delen mellan Luthagsleden och Eriksberg. Läget ska studeras särskilt i programarbetet för Flogsta och Stabby. Det är inte aktuellt att föra in nya länkar för förbifarande biltrafik inom Flogsta eller Ekeby.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen har under utställningstiden gjort förnyade trafikanalyser som visar att kollektivtrafikering i stomlinje mellan Börjetull och Rosendal/Ångström inte ger annat än marginellt ökat resande. Stadsstråket på Malma Bergsväg/Rosendalsvägen kan därför strykas.*

*Offentlig konst ingår i begreppet "stadslivskvaliteter och finns således inskrivet i inriktningarna för stadsstråk och noder. Stadsbyggnadsförvaltningen menar att den generella riktlinjen om att "utgå från platsen" (i Uppsalapriciperna, kap 4) ger tillräckliga incitament för att värna kulturhistoriska och andra värden när så är motiverat. I de fall stadsnoderna är utpekade som kommunala kulturmiljöer så blir det naturligtvis*



*extra viktigt. Däremot är det inte rimligt att skriva in det på det sätt kulturnämnden vill, ibland kan det vara motiverat att byta existerande värden mot nya.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen menar att vi inte ska sätta någon generell rekommendation för höjden på bostadsbebyggelsen i ytterstaden. Särskilt i stråk och noder och inom 4 km-zonen kan finnas anledning att på lämpliga platser gå upp på höjden.*

*Synpunkterna från Malma samfällighetsförening har skickats till projektledningen för den fördjupade översiktsplanen för Södra staden. En ny version av planförslaget kommer att ställas ut för granskning (sista remissomgång) under hösten. Stadsbyggnadsförvaltningen vidhåller dock att Södra staden ska ses som ett stadsutvecklingsområde som under lång tid successivt kan omvandlas till mer sammanhängande stadsbygd. Norra Sunnersta bör inte byggas ut förrän det finns en stabil tidplan för etablering av Bergsbrunna station och för en kollektivtrafikkoppling över Fyrisån som leder dit. Kapaciteten i trafiksystemet är en begränsande faktor fram till dess.*

*Förslaget om Polacksbacken inklusive närområdet kan ge inspiration i ett programarbete eller liknande för området, om det får stöd i arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Södra staden. Någon bebyggelse längs Kronparken är dock inte aktuell. Stora naturvärden måste här gå före.*

## **Sydöstra stadsdelarna**

Bergsbrunna Egnahemsförening, Bergsbrunna vägförening, nätverket för Lillskogens bevarande och en privatperson motsätter sig etablering av en stadsnod vid Bergsbrunna och pekar istället på ”Orrslätt” längre söderut nära gränsen till Knivsta. Fördelar som nämns är bland annat att man där inte behöver ta i anspråk åkermark, att Lillskogens kontakt med Lunsen då inte behöver brytas, att karaktären i Bergsbrunna med omnejd inte förstörs samt att man tillsammans med Knivsta kan koppla på avloppet till Stockholm istället för att ytterligare belasta Ekoln. Vidare anförts att vid Orrslätt är man inte beroende av att två nya spår anläggs för att kunna etablera ny tågstation. Koppling till sydvästra Uppsala kan ske med spårburen trafik (people mover”) på högbro i närheten av Flottsundsbron.

Frågan om öst-västliga förbindelser för biltrafik lyfts av nätverket för Lillskogens bevarande och Bergsbrunna vägförening som menar att det med så kraftig utveckling som ÖP bäddar för i sydöstra och sydvästra stadsdelarna så måste förstärkta kopplingar till. Det behövs en västerled (sydvästlänk) på västra sidan tillsammans med en tunnelförlagd koppling under Fyrisån och Lunsen till en tågstation i Bergsbrunna och till E4.

Några privatpersoner betonar att bullret inte får öka i naturreservatet Lunsen. En person är angelägen om att behålla vissa siktlinjer mot slätt och skog. Bergsbrunna egnahemsförening understryker att de vill behålla systemet med gröna zoner mellan större gator och bebyggelse.

Gatu- och samhällsmiljönämnden understryker att vägreservaten mellan Bergsbrunna och E4 behöver studeras närmare i det kommande fördjupade översiktsplanearbetet

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar**

*Stadsbyggnadsförvaltningen menar att ”Orrslätt” på sikt kan bli intressant för utbyggnad, men inte som alternativ till en stadsnod med centrum söder om Bergsbrunna. Dubbelsidig utbyggnad är inte möjlig runt en station vid Orrslätt, eftersom Lunsens naturreservat ligger*

*på västra sidan järnvägen. Stadsbyggnadsförvaltningen har i samband med en åtgärdsvalsstudie för ostkustbanan erfarit att det behövs två nya spår från Uppsala och söderut för stationsetablering såväl vid Bergsbrunna som vid Orrslätt. Infrastrukturkostnaderna för att dra avlopp till Stockholm blir sannolikt högre än att koppla på det befintliga systemet. Avlastningen av resecentrum blir effektivare och billigare med kopplingar till Bergsbrunna station istället för till Orrslätt. Såväl fysiska avstånd som tidsavstånd blir närmare. Spårkoppling typ spårtaxi eller "people mover" till Orrslätt blir avsevärt dyrare och betjänar färre personer per km. Stadsnodsutveckling vid Bergsbrunna innebär förvisso att närmiljön förändras, åkermark tas i anspråk och en påverkan på landskapet i Årike Fyris genom den länk för lätt spårburen kollektivtrafik som knyter ihop de sydvästra stadsdelarna med stationen. Samtidigt innebär det även fördelar för befintliga stadsdelar i sydöstra staden med bättre kopplingar till övriga Uppsala och till omgivande region, mer service och arbetstillfällen, etc.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen menar att de västliga förbindelserna för biltrafik från de sydöstra stadsdelarna kan upprätthållas med befintliga vägsträckningar (med på sikt vissa kapacitetsförstärkningar) plus de lokala kompletteringar som ÖP-förslaget visar på. För resor inom staden blir det en eftersträvd konkurrensfördel för cykel- och kollektivtrafik med endast kollektivtrafikkoppling över Fyrisån. Tunnel förläggning under Fyrisån är inte aktuellt med den tänkta trafikeringen på grund av mycket stora kostnader jämfört med ytläge.*

*Den mer detaljerade strukturen, tänkbar etapputbyggnad mm för stadsnoden kräver att en fördjupad översiktsplan tas fram. I den behandlas också frågor om bullerstörningar i Lunsen, förändringar i landskapsbild mm. Det är angeläget att det fördjupade översiktsplanarbetet kan göras i nära samverkan med Trafikverket så att planering för koppling till E4, två nya järnvägsspår och stationsutformning kan ske gemensamt.*

## **Landsbygd, stadens omland och prioriterade tätorter**

Rasbo i samverkan anser att landsbygden är en svagt utnyttjad resurs när det gäller den kommande tillväxten inom Uppsala kommun. Planförslaget har generellt en alltför låg ambitionsnivå avseende landsbygdens potential. Rasboaxeln längs väg 288 har en mängd möjligheter som bör tas tillvara och utvecklas i den kommande översiktsplanen. Rasbo i samverkan vill att kommunen snarast undersöker möjligheter att utöka det befintliga avloppsreningsverket i Gåvsta. Det finns flera intressanta platser i Rasbo som snart skulle kunna växa med nya bostäder om man bara gav det en chans. I pågående planering måste det sättas av resurser för planläggning och bygglovshantering för att åstadkomma bostadstillväxt på landsbygden. Utbyggt fibernät, bättre kommunikationer och ökad befolkning ger ett gott underlag för servicenäringar och andra verksamheter och därmed en förbättrad lokal arbetsmarknad och mer balanserad samhällsutveckling inom Uppsala kommun.

Akademiförvaltningen vidhåller att planen bör ta upp Lurbo-Bodarna som utbyggnadsområde. Akademiförvaltning menar också att en levande landsbygd kräver ett befolkningsunderlag. De begränsningar för bebyggelsestillskott som föreslås för stadens omland blir därför ett steg i fel riktning.

Plan- och byggnadsnämnden vill ha vissa preciseringar av inriktningen för omlandet. På uppsalaslätten bör undantaget om att ny bostadsbebyggelse endast får tillkomma som kompletterande boenden med koppling till jordbruket preciseras ytterligare. Översiktsplanen

bör bättre beskriva vilka förutsättningar som ska finnas inom det aktuella jordbruket för att ny bostadsbebyggelse ska få tillkomma. Inom Mälardalen - i Vreta, Ytternäs och Bodarna - bör det tydliggöras att ny bebyggelse i dagsläget inte kan tillkomma med hänvisning till miljö kvalitetsnormer för vatten. Ny bebyggelse förutsätter att kommunalt vatten och avlopp först är säkerställt för områdena som helhet. I Mälardalen och småbrutet landskap kan enligt ÖP-förslaget ny bebyggelse tillkomma inom/vid befintlig "bebyggelsegrupp", vilket ger utrymme för många olika tolkningar av vad det är. Det kan ibland vara mycket svårt klargöra vad som är inom eller utanför en bebyggelsegrupp och/eller när en grupp tar slut och en annan grupp börjar. Det vore därför bra med några exempel som visar: hur en "grupp" kan definieras.

Uppsala Akademiförvaltning menar att det behövs tydligare riktlinjer för de olika kransorternas utveckling. Kulturnämnden menar att de prioriterade tätorterna behöver beskrivas närmare och att det ska framgå hur nödvändiga kulturmiljöhänsyn ska säkerställas.

Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd vill betona vikten av kransorterna. Där bor många äldre som behöver närhet och tillgång till service och offentliga rum. Dessa orter måste växa för att ge underlag för service. Intresseföreningen Wattholma Bruksgårdar vill framföra behovet av hyresrätter i Wattholma som behöver växa för att ge ett bättre serviceunderlag. En cykelväg efter Fyrisån som ansluter till befintlig cykelväg i Storvreta efterfrågas. Kultur- och naturturismen har goda möjligheter att utvecklas.

Plan- och byggnadsnämnden anför att om den utveckling som föreslås i flera av de prioriterade tätorterna ska uppnås, kommer det att behövas utbyggnadsområden utanför de "buffertzoner" på ca 200 meter som markerats runt befintlig tätortsbebyggelse på markanvändningskartan. Den önskade tätortsutvecklingen riskerar att motverkas av ny bebyggelse som utanför buffertzonen prövas med förhandsbesked enligt översiktsplanens landsbygdsinriktning. Översiktsplanen bör därför tydligare visa att tätortsutveckling kan vara ett motiv för avslag till ny bebyggelse utanför tätorterna, annars kan det bli svårt för kommunen att på ett juridiskt hållbart sätt motivera ett negativt förhandsbesked på platser av strategisk betydelse för de prioriterade tätorternas framtida utveckling.

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar**

*Stadsbyggnadsförvaltningen anser att den föreslagna inriktningen ska ligga fast. En utveckling är fullt möjlig i Rasbo, men i Gåvsta eller med nya bebyggelsegrupper som kräver gemensam VA-lösning är tillsvärdare möjligheterna begränsade till ca 150 nya småhusekvivalenter.*

*Vad gäller Lurbo-Bodarna vidhåller även stadsbyggnadsförvaltningen sin tidigare ståndpunkt med motivet att området kräver så stora infrastrukturinvesteringar att andra områden bör gå före. Först när en koppling finns mellan Bergsbrunna station och sydvästra staden och som kan förlängas till den aktuella platsen kan det bli aktuellt med stadsbyggnad här. Beträffande omlandet kan sägas att här bor redan knappt hälften av landsbygdsbefolkningen. De bildar serviceunderlag och har nära till service såväl i staden som i de tätorter och servicenoder som ligger i omlandet: Ramsta, Vänge, Bälinge, Lövstalöt, Jälla, och Gunsta.*

*Plan- och byggnadsnämndens förslag om preciseringar i omlandet förs in enligt följande:*

- a) Förtydliganden av vad "bebyggelsegrupp" innebär i omlandet: minst åtta tomter som gränsar tillvarandra. Samma definition som "samlad bebyggelse".
- b) Undantagen från omlandsriktlinjerna för ny bostad med koppling till jordbruk i omlandet "Uppsala-slätten" preciseras ytterligare: "Verksamheten ska vara av sådan omfattning att den motiverar ytterligare bostadshus för jordbrukets fortsatta drift. Tillkommande bostadsbebyggelse ska lokaliseras i nära direkt anslutning till befintligt bostadshusbrukscentrum och ha en direkt koppling till driften av jordbruket." Motsvarande formulering förs in avseende det bredare begreppet "landsbygdsnäring" som får bilda undantag i Mälardalen och det Småbrutna landskapet.
- c) Förtydliganden läggs in om att MKN för vatten innebär att inga ytterligare bostäder kan tillkomma i Vreta/Uppsala Näs/Bodarna. Kommunalt VA tillsammans med planläggning krävs och är inte aktuellt för närvarande.

När det gäller de prioriterade tätorterna är inriktningen att flertalet av dem ska kunna växa med minst något hundratal nya bostäder och att det ständigt ska finnas plan- och tomterberedskap här. ÖP-förslaget säger vidare att det är angeläget att komplettera med bostadstyper och upplåtelseformer som är underrepresenterade. I landsbygdsprogrammet utvecklas närmare hur kommunen och andra kan arbeta med detta. Vad gäller vägledningen för respektive tätort bedömdes inför utställningen av ÖP att fördjupade plankartor inte behövdes för var och en. Istället får planläggning om så behövs inledas med en liten programstudie. Riktlinjerna för de kommunala kulturmiljöerna och för de som är utpekade som riksintresse ger viss vägledning för hur kulturmiljöhänsyn ska tas. För att nå ännu längre krävs uppdaterade värdebeskrivningar för kulturmiljöerna. De får tas fram i samband med planläggning.

Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår att det görs ett förtydligande under inriktning för landsbygden med innebörden att hänsyn ska tas till möjlig framtida tätortsexpansion vid bygglovprövning av ny bebyggelse i närhet av tätorterna .

## Verksamhetsområde

Se även under "Riksintressen" vad gäller verksamhetsområdena Boländerna, Fyrislund och nordöstra stadsgränsen.

Uppsala vatten menar att texten om verksamhetsområde Kungsängens gård bör kompletteras med området rymmer även biogasanläggning vid Kungsängens gård och att det bör finnas utrymme för expansion av biogasverksamheten.

SGU menar att alla aktiva täktområden och noder för materialförsörjning bör framgå, samt att framtida täktområden bör pekas ut.

Handelskammaren anser att nya verksamhetsområden bör planeras längs östra sidan av E4 på hela sträckan invid Uppsala stad.

Plan- och byggnadsnämnden för fram att översiktsplanen bör ge tydligare anvisningar om de nya verksamhetsområdena 1) ska reserveras enbart till störande verksamheter eller 2) även möjliggöra ej störande verksamheter som inte är störningskänsliga.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar**

*Se även under "Riksintressen" vad gäller verksamhetsområdena Boländerna, Fyrislund och nordöstra stadsgränsen.*

***En notering om Biogasanläggningen förs in i texten om Kungsängens gård. Vad gäller täktområden har markerats de som ligger väl till i transportsystemet och nära staden och där viss expansion med även annan miljöstörande verksamhet bedömts möjligt. Befintlig markanvändning pekas i normalfallet inte ut. Uppsalas berggrund är sådan att det finns många platser och områden som lämpar sig för täktverksamhet. Kommunen har valt att inte välja ut några särskilda av dessa för framtida täktverksamhet utan bedömer att omlandsriktlinjer mm gör att det kommer att vara möjligt att etablera nya täkter i lämpliga lägen även ur transporthänseende.***

*Slättlandet öster om E4 bör tillsvidare hållas fritt från ny bebyggelse, utom på de begränsade platser som reserveras på plankartan. Värdefull jordbruksmark, stadsbild, svåra geotekniska förhållanden är några av argumenten mot att etablera verksamhetsområden längs hela sträckan.*

***I översiktsplaneförslaget anges redan att viss annan verksamhet än miljöstörande verksamhet ska kunna ta plats i de större verksamhetsområdena (sid 107, andra stycket i brödtexten). Förslagsvis kan det tydliggöras att även vissa servicefunktioner för verksamheter och anställda ska kunna lokaliseras hit.***

### **Teknisk anläggning**

Uppsala vatten anför att även Kungsängens gård bör nämnas som anläggning för avfallshantering och vill att biogasanläggningen där pekas ut på plankartan. Avsnittet bör också kompletteras med texten: "På Kungsängens gård finns Uppsala biogasanläggning. Anläggningen är en strategisk resurs för att förverkliga kommunens mål om en fossilfri stad år 2030. Anläggningen beräknas expandera i framtiden. Bostäder eller annan störningskänslig verksamhet bör inte tillåtas så att biogasverksamheten försvåras".

Gamla Uppsala Villa- och Trädgårdsförening önskar en plats för insamling av olika avfallsfraktioner i Gamla Uppsala. Avståndet till blivande kretsloppsparken norr om Nyby är för långt.

Liberalerna anser att det är viktigt att redan nu starta en utredning av möjligheterna att på sikt flytta reningsverket längre ut från staden. Klimataktion menar att riskerna med att leda allt avloppsvatten till ett centralt reningsverk inne i Uppsala stad är för stora och att vi stället bör satsa t på ny kretsloppsanpassad teknik i de expanderande kransorterna, källsortering inom stadsgränsen och bygga nya ledningsnät förberedda för separering av urin och fekalier.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar**

***Komplettering görs med biogasanläggningen. Stadsbyggnadsförvaltningen delar åsikten att det bör finnas en återvinningsstation(ÅVS) i Gamla Uppsala. Återvinningsstationer är emellertid inte ett kommunalt ansvar, utan åvilar "Förpacknings- och tidningsinsamlingen". Kommunen har förmedlat behovet av ÅVS till den organisationen och även tipsat om en tänkbar plats. En lokaliseringstudning för framtida avloppsvattenhantering ligger inom insatsen nr 18 (kap 3 i utställningshandlingen)om att***

*”skapa förutsättningar för nya samordnade lösningar för samhällstekniska försörjningssystem”. Stadsbyggnadsförvaltningen menar att det är angeläget att detta arbete kan komma igång snart, men att det beträffande avloppsreningsverket i Kungsängen inte är bråttom att hitta en ersättningsplats, eftersom kapaciteten ännu är god i befintlig anläggning.*

## **Grönt & Blått**

Koloniträdgårdsförbundet menar att odlingslotsfrågan är styvmoderligt behandlad och anser att lotter ska finnas inom stadsbygden och inte pressas ut till utkanterna.

En privatperson anser att Granebergsskogen och de öppna ytorna för idrott mm mellan Gran-Anders väg och Sjövägen i Sunnersta ska markeras som ”grönområde” (ingår nu i ”övrig stadsbygd”). Ekeby-Flogsta samrådskommitté anser att området kring Flogstamasten ska markeras som grönområde. En person menar att Fyrisåns strand vid Fyrishov bör öppnas som promenadstråk (istället för att vara instängslad)

Föreningen Gröna sköna Stabby önskar att Stabbyfälten i hög grad kan bevaras som grön- och rekreationsområde och med bibehållande av de långa siktlinjerna mot väster. En privatperson menar att Arosparken inte ska bebyggas eftersom det är en mötesplats för barn och äldre och del i ett sammanhängande grönstråk från Hågadalen till stadskärnan.

En fastighetsägare med mark som ingår i grönområdet Råby park motsätter sig begränsningar i sitt brukande och anser att kommunen i första hand ska genomföra satsningar på rekreation och naturvård på sin egen mark, eller förvärva marken.

SGU vill att naturreservatet vid Viksta stentorg utvidgas så att det omfattar hela riksintresseområdet.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar**

*Att peka ut lägen för odlingslotter har bedömts som alltför detaljerat för översiktsplanen. I inriktningarna för stadsbygden framgår att ytor ska avsättas för större platser för odling. ”Grönområdena” som markerats i ÖP:n är sådana som genom sin storlek och sitt läge avses varaktigt ha betydelse för flera stadsdelar. Övriga parker och grönområden markeras inte, men kan ingå i gröna stråk som redovisas i grova drag på markanvändningskartan. De nämnda områdena i södra Sunnersta är del i det så kallade Mälarstråket, som på sikt länkar samman Årike Fyris med Hågadalen, men har inte i sin helhet markerats som grönområden. Stadsbyggnadsförvaltningen menar att det är rimligt att på sikt pröva om delar av områdena kan ianspråkta för andra ändamål, även bebyggelse. Samma bedömning har gjorts för området runt Flogstamasten. Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att stranden vid Fyrishov bör öppnas för promenader, något som markeringen ”Åstråk” i ÖP:n understryker. Stabbyfälten kommer sannolikt att till stor del bebyggas, men grönområden och rekreationsmöjligheter ska också utvecklas. Strukturen kommer att klaras ut i ett programarbete. Arosparken är markerad som del i ett grönstråk, i det pågående planarbetet för bostäder i en del av nämnda park ska klargöras hur funktionen som grönstråk ska vidmakthållas.*

*Råby park är utpekad som "övrigt naturområde" i förslaget till ny översiktsplan, vilket betyder att kommunen vill se att platsen fortsätter att vara tillgänglig för allmänheten och för friluftsliv fram till år 2050. I ÖP:n står också att "aktivt arbete ska prioriteras i närtid", vilket betyder att kommunen, om behov uppstår och i dialog med markägare, bör ta en aktiv roll för att mer eller mindre långsiktigt säkerställa sociala och ekologiska naturvärden. Det kan ske genom markförvärv eller på annat sätt i samarbete med markägare.*

*Översiktsplanen är en viljeyttring från kommunen om den långsiktiga mark- och vattenanvändningen. I denna översiktliga planeringsprocess är det tyvärr inte möjligt att ha direktkontakt med alla markägare. Om och när frågor om skydd eller utveckling av grönområden aktualiseras kommer naturligtvis kontakt med markägarna att tas. Med "prioriteras i närtid" menas att vi vill att detta område inom de närmaste åren prioriteras för en sådan dialog.*

*Viksta stentorg är statliga naturreservat och så kallat Natura 2000 (värdefulla naturområden med arter eller naturtyper som är särskilt skyddsvärda ur ett europeiskt perspektiv) och ingår även som en mindre del i ett större område av riksintresse för naturvärden (Nr 16 Vikstaåsen). Avgränsningen av reservatet är en fråga för länsstyrelsen. Förutsättningarna att bevara de geologiska värdena är enligt förvaltningens bedömning goda och översiktsplanen innehåller tydliga riktlinjer om detta.*

## **Trafikfrågor och transportinfrastruktur**

Flera yttranden har synpunkter på reservatet för spårförbindelse över Fyrisån söder om Ultuna. Yttranden från Handelskammaren, Castellum, Fastighetsägarna Mittnord betonar att det också bör finnas möjlighet för biltrafik, med hänsyn till bl.a. den förväntade takten i stadsutvecklingen i södra Uppsala och att biltrafiken på sikt kommer att bli klimatvänlig. Liberalerna menar att det bör utredas om en breddning av Kungsängsleden kan vara ett alternativ till biltrafik här, men att det inte ska skrivas in i översiktsplanen att endast gång, cykel och kollektivtrafik kan komma ifråga söder om Ultuna. Andra åter understryker att biltrafik inte bör komma ifråga här. Statens geologiska undersökning avråder från läget för bron pga känsligheten i åsens grundvattenmagasin här. Sunnersta Egnahemsförening motsätter sig broförbindelse överhuvudtaget – av naturvårds- och friluftslivsskäl mm - och menar att en fyrfilig Kungsängsled och en ombyggd Flottsundsbro bör räcka.

Länsstyrelsen konstaterar att det krävs ett flertal prövningar för att genomföra hela systemet av kopplingar Ultuna-Bergsbrunna-E4. Det handlar om förordnanden för vattenskydd, strandskydd, landskapsbildsskydd och om fridlysta arter. För att få behövliga tillstånd krävs fler och fördjupade utredningar. Vad gäller MKN för grundvatten och ytvatten så menar Länsstyrelsen att fördjupade geotekniska och hydrogeologiska utredningar måste till för att bedöma om en bro kan vara genomförbar vid Ultuna och att en överfart endast bör vara för kollektivtrafik samt gång och cykel. Länsstyrelsen menar att det krävs en fungerande dagvattenrening och haveriskydd för att klara MKN för ytvatten och att det bör framgå av översiktsplanens riktlinjer. Sävjaåns ytvatten kan komma att beröras av länken mellan Bergsbrunna station och E4. Natura 2000-områdena Sävjaån och Lunsen kan också påverkas liksom riksobjektet för naturvärden Ultuna källa. För riksintresseområdet Uppsala stad (inkluderar Årike Fyris) menar länsstyrelsen att det kan bli mycket stora negativa konsekvenser, större än vad som anges i den fördjupade miljökonsekvensbeskrivningen som

fanns med i utställningshandlingen. I sammanhanget vill länsstyrelsen också påpeka att den pågående världsarvsansökan kan påverkas negativt av en förbindelse här.

Sunnersta Egnahemsförening (SEF) föreslår att "Fyristorgsstaden" (= den historiska stadskärnan) utformas som en delvis gc-stad, men även för bilar och kollektivtrafik och med förbättrade parkeringsmöjligheter. Genomfartstrafik utöver kollektivtrafik tillåts inte. I övrigt menar SEF att det behövs ett inre och ett yttre kringfartssystem för biltrafik och att även de radiella gatorna in mot stadskärnan ska ha hög kapacitet och framkomlighet för såväl bil som buss och cykel. Bebyggelse bör ligga minst 30 m från dessa leder på grund av buller mm.

Handelskammaren, Castellum, Fastighetsägarna Mittnord menar också att en västerled/sydvästlänk behövs som ger ett kringfartssystem i staden. Handelskammaren och Fastighetsägarna anser att lägen för nya P-hus inte sammantaget ger tillräckligt bra lägen och kapacitet för parkering i innerstaden, samt menar att parkeringstal=0 i innerstaden skulle kväva handels- och kontorsetableringar. Ett par privatpersoner menar att bilparkering ska ske i garage under jord, inte i parkeringshus över mark.

Ett par yttranden vänder sig mot att en ny bro vid KAP i Kungsängsesplanadens förlängning skulle vara öppen för biltrafik och något yttrande säger: enbart gång- och cykel. Motivet är att hålla nere eller minska biltrafiktillväxten och underlätta för cykel. Landstinget säger å sin sida att planerna på att göra området kring Svandammen till kollektivtrafikknutpunkt endast kan ske efter att en ny bro vid Kap kommit till, med hänsyn till behovet av framkomlighet för ambulanstrafiken.

Cykelfrämjandet i Uppsala motsätter sig kollektivtrafik genom Ruddammsdalen på grund av de värden som finns där, men noterar att sträckningen finns kvar på plankartan för innerstaden, trots att den enligt samrådsredogörelsen skulle tas bort.

Två yttranden från privatpersoner föreslår alternativa sträckningar för Dalbanan respektive Arosbanan (järnväg till Enköping). Yttrandet om Dalbanan fokuserar på den vidlyftiga brokonstruktion som skulle behövas centralt i staden för sammankoppling av Dalabanan med ostkustbanan norr om resecentrum, om Arosbanan kopplas till Dalabanan väster om staden. Dalabanan bör istället läggas om och inkopplingen till ostkustbanan ske norr om staden. Det ger också möjlighet till triangelspår som exempelvis kan utnyttjas för godstrafik norrut och norrifrån utan att utnyttja kapacitet på ostkustbanan genom Uppsala och till Stockholm. En godsterminal skulle på sikt kunna anläggas vid en omlagd Dalabana. I det andra yttrandet föreslås att en sydlig dragning av Arosbanans sträckning utreds där järnvägen från Enköping viker av rakt österut i närheten av Ramstalund och dras igenom Södra Uppsala i höjd med Gottsunda/Sunnersta som får järnvägsstation. Efter att järnvägen korsar Fyrisån, antingen på bro eller i tunnel, så delar den sig i två spår vid Bergsbrunna station, där det ena går norrut in till Uppsala centralstation och det andra går söderut mot Arlanda via befintliga spår, eller i samband med utbyggnad av fyrspar. Kapaciteten norr och väster om Uppsala resecentrum behöver då inte förstärkas.

En privatperson förordar att ett reservat för framtida järnvägsspår för godstrafik och fjärrtågstrafik läggs ut öster om staden. Det ger fördelar av säkerhetsskäl när det gäller farligt gods och det borde ge mer kapacitet till persontrafik genom staden. Östhammars kommun menar att planen bör ge handlingsfrihet för att inrätta spårburen trafik längs väg 288.



En privatperson menar att kommunen bör motsätta sig bygge av 2+1-vägar om det inte byggs en separat GC-bana, så att det i stället blir en 2+1+1-väg. Trafikverket anför att kommunens cykelstrategi bör stämma överens med den regionala cykelstrategi som tas fram för Uppsala län. Liberalerna föreslår att förbifarter för cykel anläggs runt innerstaden.

Sunnersta egnahemsförening förordar att ytterligare två järnvägsspår till Stockholm byggs inom den närmaste framtiden. För en framtida utbyggnad av resecentrum, ytterligare spår, bättre tillfartsvägar, bil- och cykelparkeringar och kompletterande byggnader krävs att mark reserveras och inte som nu används för bostadsbyggande, kontor och hotell. En privatperson föreslår en lösning som ökar kapaciteten runt resecentrum. Genom att sälja bygggrätter på stationsområdet finansieras nedgrävda cykelgarage och en underjordisk bussstation med ca 5 nya hållplatslägen, biblioteksfilial, samt två nya passager under spåren Norr och söder om centralpassagen. Ny bro byggs i Strandbodgatans förlängning som kan avlasta Islandsbron. Kungsgatan avlastas genom trafikreglerande åtgärder samtidigt som Storgatan kopplas ihop med Råbyvägen för att möjliggöra genomfart och angöring i nya garage till den centrala staden.

Stiftelsen för ett generellt transportsystem anför att vi inte bör låsa oss vid gårdagens ohållbara trafiktekniker. De föreslår istället senare övergång till automatiskt balkburet transportsystem som är elektromagnetiskt drivet och har kabiner som kan kopplas samman och isär till olika längder. Farter på upp till 250 km/h är möjliga. Systemet transporterar både personer och gods. Kabinerna kommer när man önskar och går direkt från start till mål, utan stopp på vägen. Ingen ny markyta ianspråkats för infrastrukturen eftersom den är upphöjd i luftrummet. Systemet ger inte utsläpp av vare sig buller, avgaser/partiklar eller ljuskäglor. Det skulle lämpa sig väl för tvärförbindelsen Gottsunda-Ultuna-Nåntuna-Sävja-Bergsbrunna station.

Ekeby-Flogsta samrådskommitté menar att ett nytt stadsstråk genom Flogsta och Ekebydalen skulle påverka negativt genom ökat buller. Sannolikt kommer stråket att bli ett nytt bilstråk som ska ersätta sydvästlänken. En gc-tunnel under Luthagsleden eller signalreglering vid den gamla banvallen är nödvändig för cykelstråket på banvallen.

Flera bostadsrättsföreningar och en hyresgästförening längs Övre slottsgatan lyfter fram att gatan är underdimensionerad för den trafik som förekommer. Den tunga trafiken orsakar sprickbildningar, flödena ger upphov till bullerstörningar och dålig luftkvalitet. En samlad konsekvensanalys efterfrågas. Föreningarna vill att den tas bort som huvudgata för bil och som prioriterad kollektivtrafikgata. Lösningar som leder trafiken någon annanstans måste till.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar**

**Det finns inte nya argument i yttrandena som föranleder en omprövning av trafikslagen på Ultunalänken, dess läge eller om den över huvud taget bör komma till. Detsamma gäller frågan om sydvästlänk och om biltrafik på ny bro vid KAP, där inriktningen är att tillåta biltrafik så att Islandsbron kan bli reserverad för kollektivtrafik (och gång och ev cykel).**

**Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att det behövs flera olika prövningar och fördjupade utredningar innan paketet av öst-västliga förbindelser kan komma till stånd. Avsikten med den fördjupade miljökonsekvensbeskrivningen som tagits fram var att komma ett steg närmare på vägen än vad en översiktsplan normalt gör för att ge besked**

om hur nämnda paket av kopplingar kan utformas och förläggas för att vara förenlig med riksintressen, förordnanden mm. Naturligtvis måste utredningar och förslag till åtgärder fördjupas successivt inför ett genomförande. Stadsbyggnadsförvaltningen noterar också länsstyrelsens stöd för att endast hysa kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik på partiet över Fyrisån. **Riktlinjer för dagvattenrening och haveriskydd för detta avsnitt läggs in i ÖP:n.**

Förslagen om kringfartssystem och hög framkomlighet för alla trafikslag in mot innerstaden går på tvärs mot översiktsplanens huvudinriktning att hålla nere biltrafiken och ytbehoven för transporter inom stadsområdet, till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik, kortare resvägar totalt sett i en tätare och mer sammanhållen stadsbygd, mer stadsliv, minskade klimatutsläpp, bättre kommunalekonomi, etc. För många människor kommer det att betyda att man måste ändra vanor och vardagens livspussel kan till del behöva läggas om. Stadsbyggnadsförvaltningen är medveten om att förändringen kan bli besvärlig för många människor, men menar att vi varken har råd eller vill se en stad som fortsätter att växa med många stora trafikleder som nödvändigt inslag.

**Markeringen för kollektivtrafik mot/genom Ruddammsdalen tas bort från plankartan för innerstaden.** Stadsbyggnadsförvaltningen har noterat en otydlighet i texten till figuren om huvudgatunät på sid 116. Innebörden ska vara att där huvudgata sammanfaller med kollektivtrafikgata ska kollektivtrafiken ha företräde.

Förslaget till ny sträckning och inkoppling av Dalabanan är spännande, men mycket kostsamt och i dagsläget i praktiken ogenomförbart eftersom det går genom försvarsmaktens område vid Ärna. En tunnelförläggning under Uppsalaåsen och för att inte inkräkta på riksintresset runt Gamla Uppsala blir mycket dyr. De stora nationella godsstråken i nord-sydlig riktning går väster om Uppsala genom Bergslagen via bland annat Västerås och Örebro. Gods som passerar Uppsala är i huvudsak för konsumtionsmarknaden i Stockholm-Mälardalenregionen. Därför bedöms efterfrågan för en godsterminal i föreslaget läge som låg, liksom behovet av triangelspår. Sammantaget innebär det att kostnaderna för en nordlig anslutning till Ostkustbanan för Dalabanan inte kan motiveras med de nyttor som kan uppstå. En tunnelförläggning under fornlämningsområdet vid Gamla Uppsala skulle bli mycket dyr. Det är svårt att finna fungerande alternativa lägen till dalabanans koppling till ostkustbanan.

En sydlig dragning av Arosbanan i föreslaget läge är en intressant idé med flera fördelar som tas upp i yttrandet. Ur ett trafikeringssperspektiv är den dock problematisk eftersom den kräver två tåglinjer, en till Uppsala C och eventuellt norrut, och en till Arlanda och eventuellt söderut. Turtätheten är viktig för att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bland annat bil och en uppdelning i två linjer gör det svårare att nå en sådan turtäthet med förväntade passagerarflöden. En järnvägsförbindelse genom Åriket skulle också ge större påverkan på Årike Fyris än den lätta spårförbindelse (t ex spårtaxi) som förutsätts i ÖP-förslaget.

Godstrafiken på Ostkustbanan förväntas öka i framtiden, inte minst på grund av den kombiterminal som etablerats i Rosersberg. Det kommer dock inte att ske i sådan omfattning att det motiverar en järnväg öster om Uppsala. Även med en ökande godstrafik kommer den inte att nämnvärt ge mer kapacitet åt persontrafiken vid Uppsala central. Sammantaget innebär det att skälen för att inrätta ett reservat för

järnväg är för svaga. Resande- och godsströmmar längs väg 288 bedöms inte motivera spårburen trafik på mycket länge. Något särskilt reservat eller någon särskild riktlinje för att säkra möjligheten föreslås därför inte.

Översiktsplanens inriktning är att Uppsala stad förbinds med separata gång- och cykelvägar längs det radiella vägnätet på pendlingsbart avstånd. Det innebär ca 15-20 kilometer eller så att de viktiga tätorterna nås. Kommunen anser att när så kallade 2+1-vägar anläggs är det särskilt angeläget att prioritera separata gång- och cykelvägar om man inte särskilt kan motivera att inte göra det. Till exempel om antalet gående och cyklister bedöms vara få. Cykelvägarnas utsträckning och hållningen till 2+1-vägar överensstämmer med den regionala cykelstrategin. Förbifarter eller snabbare cykelleder genom innerstaden (till exempel längs järnvägen) bör övervägas i arbetet med att ta fram en trafikstrategi. Ett nytt dubbelsidigt reservat för gång- och cykellänk över Strandbodgatan invid järnvägsbron läggs ut som eventuell framtida möjlighet.

Vad gäller resecentrumsförslaget mm så pågår arbete med trimningsåtgärder för att öka kapaciteten i gatusystemet men det är inte tillräckligt på sikt. Översiktsplanens huvudinriktning är istället att skapa fler platser där kollektivtrafikresenärer kan byta buss och tåg. Bergsbrunna station blir en sådan viktig plats. Övriga utpekade knutpunkter för kollektivtrafik är platser där på sikt regiontrafiken kan vända, om attraktiva och snabba byten till stadsbussar kan skapas. En nedgrävd bussterminal förutsätter att busslinjer har resecentrum som slutstation. Kommunens inriktning är att busslinjer inte ska vända vid resecentrum utan enbart passera, det minskar behovet av kapacitet men kräver samtidigt andra lösningar än förslaget. Däremot är ett nedgrävt cykelgarage en mycket intressant idé.

Vare sig i innerstadsstrategin eller i översiktsplanen finns mål eller inriktning om ”parkeringstal=0”. Inriktningen i Innerstadsstrategin är att på sikt ersätta ytparkeringar med parkeringsplatser i parkeringsanläggningar. P-hus kan vara motiverat för att hålla nere kostnaderna i förhållande till garage. Det är också tryggare med P-hus ovan jord. Om möjligt bör P-hus kombineras med verksamhetslokaler och bostäder, för att ge ännu större trygghet och kontinuitet i stadsbygden.

Idén om balkburet transportsystem kan på lång sikt vara intressant, men kan inte förutsättas få genomslag. Stadsbyggnadsförvaltningen menar att planeringen måste utgå från existerande och beprövad lösningar, men vi ska naturligtvis inte onödigtvis låsa bort möjligheter som ges av kommande teknik. Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att tekniken exempelvis skulle kunna användas i känsliga sträckningar som över Årike Fyris.

Stadsstråket genom Ekeby-Flogsta ska studeras i ett programarbete. Avsikten är inte att underlätta för biltrafik här, utan att med kollektivtrafik stärka kopplingarna. Stadsstråket har felaktigt redovisats enbart som infrastrukturresevat i utställningshandlingen, det ska markeras också som stadsstråk.

Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att något måste göras så att passage kan ske tryggt över luthagsleden för den som färdas på gamla banvallen, antingen genom tydlig omledning till befintligt övergångsställe eller på annat sätt, men frågan är för detaljerad för att hanteras i översiktsplanen.

**Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen att Övre Slottsgatan är en gata som inte är anpassad för den trafikmängd den har. Det är svårt att hitta acceptabla och fungerande alternativ. Den kommande trafikstrategin behöver ge en inriktning för hur trafiken till/från och genom innerstaden ska hanteras, vilket bland annat påverkar Övre Slottsgatan.**

## **Miljö, hälsa, säkerhet**

Länsstyrelsen och Statens geotekniska institut upprepar synpunkten från samrådet att översiktsplanen bör innehålla en strategi för hantering av geotekniska frågor med hänsyn till att ett förändrat klimat med extrem nederbörd kan öka riskerna för ras, skred, erosion och översvämningar, vilket bör värderas vid bedömning av framtida markanvändning.

Länsstyrelsen understryker vikten av att den sammanvägda riskbedömningen för Uppsalaåsens grundvatten tas fram som underlag för bedömningar om miljö kvalitetsnormerna (MKN) för grundvatten kan uppfyllas. Ett sådant underlag måste finnas framme som underlag för prövning genom detaljplan och bygglov på åsens oskyddade områden. Det är viktigt att riskbilden för grundvattnet inte ökar och att nyexploateringar i möjligaste mån undviks i de känsligaste områdena, dvs de med genomsläppligt material i dagen och utan skyddande lerlager. Länsstyrelsen anser också att frågan om en reservvattentäkt måste lösas för att långsiktigt säkra dricksvattentillgången för kommunens innevånare. När det gäller MKN för ytvatten anser länsstyrelsen att det saknas konkretisering av vilka åtgärder som ska genomföras när. ÖP:n är också otydlig vad gäller säkerställande av ytor för dagvattenhantering som inte kan omhändertas lokalt. Insatser behöver genomföras i redan byggda miljöer.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden menar att det saknas en tydlig målbild för buller och luftkvalitet. ÖP bör kompletteras med en tydligare hänvisning till de nationella och regionala miljö kvalitetsmålen. För nya planer bör miljö kvalitetsmålen vara styrande när det gäller buller och luftmiljö.

Länsstyrelsen anser att riktlinjer behövs avseende riskavstånd och –bedömningar vid förslag till bebyggelse mm längs transportleder med farligt gods. Länsstyrelsen anser att riskbedömningar ska göras för ny bebyggelse inom 150 m från sådana leder och att den bebyggelsefria zonen längs järnväg ska vara minst 30 meter.

Länsstyrelsen menar att översiktsplanen bör innehålla riktlinjer för att hantera föroreningar i områden där markanvändningen avser att ändras. En hänvisning till aktuellt planeringsunderlag i form av en karta över potentiellt förorenade områden bör finnas. I underlaget bör också synliggöras vilka exploateringsområden som är särskilt förorenade.

Länsstyrelsen anför att det måste finnas riktlinjer i översiktsplanen för att undvika skadlig strålning från markradon och för att undvika skador från de elektromagnetiska fälten vid kraftledningar och järnvägar. Stamnätet elektrisk transmission bör framgå av plankartan.

## **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar**

*Markanvändningsstrategier där hänsyn tas till eventuella förändrade geotekniska förhållanden tas fram i program- och FÖP-arbeten för mer omfattande stadsbyggande. För staden som helhet finns översvämningsskarteringar som vägleder. Kommunen ska också ta fram en strategi för sekundära avrinningsvägar och hantering av instängda områden.*

*En riskbedömning och strategi för markanvändningen på hela åsen tas fram under 2017. Arbetet har startat. Kommunen tar genom UVAB fram en långsiktig vattenförsörjningsplan där frågan om reservvattentäkt kommer att behandlas. Handlingsplaner tas fram för att klara ytvatten-MKN inom ramen för kommunens vattenprogram.*

*Riktvärden för buller och miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet ska klaras. Det tydliggörs i riktlinjerna. Risk- och bedömningsavstånd för transportleder med farligt gods: hänvisning sker till aktuella rekommendationer. När det gäller förorenade områden, så kommer den färdiga översiktsplanen att kombineras med ständigt uppdaterade planeringsunderlag i ett webbaserat verktyg. Hänvisning till riktlinjer för strålning och elektromagnetiska fält förs in. Stamnätet framgår av karta i riksintressebilagan del B. Det är en del av översiktsplanen.*

## **Övrigt**

Idrotts- och fritidsnämnden anför att det idrotts- och fritidspolitiska programmet (2015) bör läggas till i listan över överordnade styrdokument. Länsstyrelsen saknar en tydlig koppling till kommunens bostadsförsörjningsprogram.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar**

*Det fritidspolitiska programmet är beslutat av Idrotts- och fritidsnämnden och styr således endast den nämndens verksamhet. De överordnade styrdokument som listas i översiktsplanen är endast sådana som berör flera nämnder och ibland även bolagen. Riktlinjerna för bostadsförsörjning togs i kommunfullmäktige efter det att översiktsplanen ställdes ut för granskning. I slutversionen kommer bostadsriktlinjerna att nämnas. Dessa ligger i linje med översiktsplanen.*

## **Del B, Riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse – inklusive frågor om påverkan på dessa intressen av planförslaget i övrigt**

Länsstyrelsen har tagit fram nya kartunderlag för utbredningen av flera av riksintressena för kulturmiljövården. De ansluter till de nya riksintressebeskrivningarna som fanns med i utställningsförslaget till översiktsplanen. Länsstyrelsen godtar inte kommunens förslag att flytta riksintressegränsen för Långhundradalen (Kulturmiljö) utan föreslår att eventuella gränsjusteringar ska avgöras i fördjupat översiktsplanearbete för de sydöstra stadsdelarna.

Länsstyrelsen lyfter fram att siktlinjerna från Vaksalagatan inom riksintresset ”Uppsala stad” på vissa platser också når Uppsala slott och domkyrka och att dessa bör bibehållas. Beträffande Dag Hammarskjölds väg föreslår länsstyrelsen att det bör finnas en hänvisning till det gestaltungsprogram som tagits fram inom ramen för arbetet med den fördjupade översiktsplanen för södra staden.

Statens fastighetsverk anser att huvudpunkterna från ställningstagande till riksintressen för kulturmiljön med de riktlinjer som föreslås skulle kunna lyftas in i avsnittet om staden och kopplas till Inriktningar och Särskilda preciseringar.

Länsstyrelsen menar att Natura 2000-området Sävjaån-Funbosjön kan komma att påverkas av ny transportinfrastruktur och även stadsbyggande i vid en kommande Bergsbrunna station. Det krävs en fördjupad bedömning för att se om t ex en ny kollektivtrafiklänk (stadsstråk) från Gnistarondellen till Bergsbrunna station enligt förslaget är förenligt med riksintresset.

En fastighetsägare med mark vid Näsdalgången har noterat att riksintressegränsen (för RI naturvård) här föreslås bli justerad så att ytterligare delar av fastigheten hamnar inom riksintressegränsen. Ägaren föreslår att gränsen justeras så att utvidgningen inte omfattar dennes fastighet, med hänvisning till att riktlinjeförslaget synes omöjliggöra ny bostadsbebyggelse. Fastighetsägaren har för avsikt att komplettera jordbruksverksamheten med bostäder för turism sommartid och studenter under terminstid.

Svenska kraftnät vill att stamnätet ska synas på plankartan. Länsstyrelsen/Försvarsmakten och Svenska kraftnät har detaljsynpunkter på den beskrivande texten för sina respektive intressen i del B. Trafikverket meddelar att preciseringen av riksintresset för ostkustbanan nu är klar och att det där framgår var nya spår kan anläggas.

En privatperson vänder sig mot att så stora arealer jordbruksmark (10-15 kvadratkilometer) anges som möjliga att helt eller delvis exploatera för att tillgodose stadens expansionsbehov. Särskilt vänder sig skribenten mot att vidlyftiga jordbruksområden reserveras för verksamhetsområden och menar att motsvarande effektivisering i markutnyttjande som skett i planeringen för blandstadsområden borde ske även här. I yttrandet nämns särskilt markerna öster om E4, söder om Kungsängsleden och Husbyborgsområdet (söder om väg 272). Gröna sköna Stabby vill inte att jordbruksmarken på stabbyfälten ska exploateras. Länsstyrelsen anför att åkermarkens kvalitet och arrondering vid Kumla trafikplats öster om E4 (Fyrislund) samt söder om Boländerna är så god att de inte bör exploateras. Länsstyrelsen anför också att avvägningen som gjordes tillsammans med kommunen och dåvarande Vägverket angående hur E4:s närområde skulle disponeras fortfarande bör gälla, dvs ingen exploatering utanför E4-gränsen. Samma argument om avvägningen kring E4 förs fram rörande det föreslagna verksamhetsområdet vid nordöstra stadsgränsen. Där menar Länsstyrelsen att exploatering för verksamhetsområde kan medföra betydande skada på riksintresset för kulturmiljövården (Vaksala) och att noggranna analyser krävs för att bedöma om ett verksamhetsområde över huvud taget är möjligt att etablera här.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar**

*De av länsstyrelsen föreslagna nya gränserna för skilda riksintressen för kulturmiljövården kommer in sent i översiktsplanprocessen varför stadsbyggnadsförvaltningen föreslår att de inte förändras. För riksintresseområdet Långhundradalen kvarstår skillnader i syn på gränsdragningen, varför såväl Länsstyrelsens föreslagna gräns som kommunens förslag läggs in på kartan.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen vidhåller att riksintresset avseende Vaksalagatan endast innefattar gatans axialitet mot Stora torget med Carolina Rediviva i fonden. Andra siktlinjer har också kvaliteter, men prövas inte som riksintresse. Gestaltningsprogrammet för Dag Hammarskjölds väg nämns redan i utställningshandlingen.*

*Den färdiga översiktsplanen kommer främst att användas som ett webbaserat verktyg där alla ÖP-s riktlinjer framgår när man pekar på ett speciellt område eller fastighet. Därför behöver vi inte skriva in riksintresseriktlinjer direkt i markanvändningssorterna.*

*Fördjupade studier och bedömning avseende riksintresset och natura 2000-området Sjäån-Funbosjön kommer att göras i det fördjupade översiktsplanarbetet för sydöstra stadsdelarna.*

*Gränsen för riksintresset för naturvården i Näsdaalgången föreslås nu ligga kvar i sitt gamla läge (enligt ÖP2010) vid Näs-Bärsta, efter överläggning med länsstyrelsen. Stadsbyggnadsförvaltningen har vidare för egen del bedömt att riktlinjen om att "ingen ny bebyggelse får tillkomma om den inte har koppling till jordbruksverksamhet" är litet väl restriktiv. Ungefär samma formulering återfinns i övriga landskapsbetonade riksintressen för naturvården. Riktlinjen föreslås istället få lydelsen "Bebyggelse och anläggningar kan i huvudsak endast tillåtas som mindre kompletteringar och då i huvudsak främst sådana som har anknytning till jordbruksdriften...."*

*Havs- och vattenmyndigheten har efter utställningstiden pekat ut anläggningar för vattenförsörjningen som riksintresse, vilket innebär att avsnittet om detta intresse, som i utställningsversionen låg under rubriken "vissa andra intressen av nationell betydelse" flyttas över till "riksintressen"*

*Försvarmaktens och Svenska kraftnäts detaljsynpunkter läggs in i texten.*

*Sedan utställningen av översiktsplanen har Naturvårdsverket skickat en förnyad remiss angående ett föreslagna riksintresseområdet för friluftsliv runt ekoln, Fyrisåns och Hågaåns nedre lopp mm. Förslaget är nästan identiskt med det tidigare förslaget som fångades upp i planförslagets del och som kommunen tidigare ifrågasatt. I enlighet med kommunstyrelsens nya remissvar markeras att kommunen anser att gränsen för det föreslagna riksintresset för friluftsliv bör dras ned 200 meter från Kungsängsbron för att inte onödigtvis hindra breddning av bron och iordningsställande av en båtuppläggningsplats på östra sidan. Vidare indikeras att ett nytt riksintresse för friluftslivet inte får hindra nya broförbindelser över Fyrisån och Hågaån.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen delar inställningen att markutnyttjandet i verksamhetsområden bör effektiviseras. Det blir en grannlaga uppgift att planlägga och markanvisa på ett sådant sätt att jordbruksmark inte onödigtvis tas i anspråk. Som markreserv för verksamheter är det dock rimligt att områden ligger kvar på samma sätt som i översiktsplaneförslaget. Motiven framgår av förslaget. Stadsbyggnadsförvaltningen menar att för en än mer restriktiv hållning gällande jordbruksmarken måste en skärpning av lagstiftningen på området ske. Vad gäller Stabbyfälten samt verksamhetsområdena söder om Boländerna och vid nordöstra stadsgränsen vidhåller stadsbyggnadsförvaltningen att läget mm i staden motiverar exploatering här. Utvidgningen av Fyrislund österut över E4 vid Kumlamotet framstår däremot som svårare att motivera. Området mellan E4 och väg 652 är förhållandevis litet och själva väg 652 är inte en särskilt kraftfull barriär för jordbruksverksamheten. En mindre verksamhetsmiljö här skulle trots det bli ett tydligt och synligt kliv över E4, utan att ge särskilt mycket verksamhetsyta tillbaka. Alternativet att planlägga för ett större verksamhetsområde som även ligger öster om väg 652 kan vara det rimliga på mycket lång sikt. Men det finns en utmaning i att finna lämplig avgränsning åt öster med ledning av landskapet. Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår därför att området stryks ur översiktsplanen. I närtid finns det andra markområden att planlägga.*

## ***Del C, Konsekvensbeskrivning***

Länsstyrelsen menar att det skulle ha varit intressant om miljökonsekvensbeskrivningen fångat upp även stegen på vägen till 2050<sup>+</sup> i strukturbildsavsnittet med en diskussion om konsekvenserna av ”huvudspår” respektive alternativ.

Länsstyrelsen menar att konsekvenserna för MKN vatten måste redovisas tydligare. Nu redovisas endast konsekvenser som uppkommer av en bro över Fyrisån vid Ultuna. Exempelvis bör utbyggnad till kapacitetsgräns för VA i tätorterna konsekvensbeskrivas avseende MKN för ytvatten i berörda recipienter.

Länsstyrelsen konstaterar att den separata MKB:n för förbindelsen Ultuna-Bergsbrunna station-E4 är mycket mer detaljerad än den för hela kommunen. Länsstyrelsen menar att påverkan på de värden som den fördjupade MKB:n fångar upp ska återspeglas även i den kommuntäckande.

Föreningen Vårda Uppsala ifrågasätter om en samlad konsekvensbeskrivning som innefattar MKB på det sätt som gjorts för ÖPn verkligen är förenlig med lagens krav. Det kan finnas risk att fokus förskjuts från just miljökonsekvenser.

Några bostadsrättsföreningar menar att trafiksituationen på Övre slottsgatan med luftföroreningar och bullernivåer borde uppmärksammas i konsekvensbeskrivningen eftersom situationen kan förväntas bli värre pga att ÖPn inte presenterar hållbara lösningar för reducering av trafik här.

Arbetsmarknadsnämnden menar att vissa sociala (möjliga) konsekvenser inte är tillräckligt beskrivna. Bland annat lyfter nämnden höga hyreskostnader vid nyproduktion, tillgången till bostäder för ekonomiskt svaga grupper, ökad omflyttning och marginalisering vid renovering och förtätning av befintliga bostadsområden, invandringens betydelse för folkökningen.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar**

**Stadsbyggnadsförvaltningen har koncentrerat sig på att beskriva konsekvenserna av den samlade utvecklingen till 2050. Som jämförelse finns ett referensalternativ med samma planeringshorisont. En diskussion om hur alternativa steg på vägen kan ge skilda utfall i konsekvenser för miljön kunde förvisso ha varit intressant, men släpptes helt enkelt av praktiska skäl – det skulle innebära mycket merarbete och nyttan bedömdes vara begränsad.**

**Planens påverkan på vatten och möjliga konsekvenser i termer av överskridande av miljökvalitetsnormer för vatten kommer att redovisas tydligare, också för andra förändringar än Ultunalänken.**

**MKB:n för förbindelsen Ultuna-Bergsbrunna är av naturliga skäl mer detaljerad än konsekvensbeskrivningen för planen som helhet. Den samlade konsekvensbeskrivningen kompletteras så att MKB:n för Ultuna-Bergsbrunna i högre utsträckning syns och påverkar slutsatser.**

**Arbetsmarknadsnämnden uppmärksammar flera viktiga sätt som översiktsplaneringen påverkar levnadsförhållanden för individer och grupper, och hur social**



**sammanhållning i kommunen kan påverkas av planen. Nämnden menar att dessa konsekvenser inte är tillräckligt belysta i konsekvensbeskrivningen. Ett flertal förtydliganden och kompletteringar av konsekvensbeskrivningen har gjorts, i linje med nämndens förslag. Stadsbyggnadsförvaltningen betonar dock att tid och resurser i planarbetet inte medgivit den metodutveckling och de fördjupade utredningar som svar på flera av nämndens frågor hade krävt. I utställningshandlingens kapitel 3 lyftes därför som särskild insats framåt att vi behöver öka kunskapen om inkluderande fysiska miljöer och hur investeringar kan balansera och socioekonomiska förutsättningar mellan skilda områden. Den insatsen föreslås nu kompletteras (se vidare under rubriken ”översiktsplanens prioriteringar, insatser”). I efterföljande planering, programarbeten och planläggning tillämpas redan kommunens nyutvecklade verktyg för sociala konsekvensanalyser, som är väl lämpat för planering av specifika områden och platser.**

## Bilaga 1: lista över instanser som svarat

Instanser	Ingen erinran	Yttrande med synpunkter
<b>Kommunala nämnder, förvaltningar, bolag m.fl</b>		
Socialnämnden		X
Uppsala vatten och avfall AB		X
Kulturnämnden		X
Idrotts och fritidsnämnden		X
Miljö- och hälsoskyddsnämnden		X
Arbetsmarknadsnämnden		X
Gatu- och samhällsmiljönämnden		X
Plan- och byggnadsnämnden		X
<b>Myndigheter</b>		
Länsstyrelsen		X
SGI		X
Försvarsmakten		X
Statens fastighetsverk		X
Tillväxt- och regionplanenämnden, Stockholms läns landsting		X
SGU		X
Sjöfartsverket	X	
Trafikverket		X
Luftfartsverket	X	
Landstinget i Uppsala län		X
Regionförbundet Uppsala län		X
<b>Kommuner</b>		
Tierps kommun	X	
Enköpings kommun		X
Östhammars kommun		X
Håbo kommun		X
<b>Politiska partier</b>		
Liberalerna		X
<b>Intresseorganisationer</b>		
Uppsala studentkår		X
KHN (Konstens Hus Nu)		X
Intresseföreningen Wattholma Bruksgårdar		X
Klimataktion i Uppsala		X
Cykelfrämjandet Uppsala		X

<b>Instanser</b>	<b>Ingen erinran</b>	<b>Yttrande med synpunkter</b>
Föreningen Vårda Uppsala		<b>X</b>
Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd		<b>X</b>
Kamphavets Hyresgästförening		<b>X</b>
Uppsala cykelförening		<b>X</b>
Yimby Uppsala		<b>X</b>
Rasbo i samverkan		<b>X</b>
Föreningen Gröna Sköna Stabby		<b>X</b>
Bergsbrunna egnahemsförening		<b>X</b>
Gruppen för cykel- och promenadväg utmed gamla stockholmsvägen, väg 55, Uppsala-Vassunda		<b>X</b>
Ekeby-Flogsta samrådskommitté		<b>X</b>
Gamla Uppsala Villa och trädgårdsförening		<b>X</b>
Koloniträdgårdsförbundet		<b>X</b>
Sunnersta Egnahemsförening		<b>X</b>
<b>Övriga organisationer</b>		
Svenska kraftnät		<b>X</b>
Brf Slottsgårdarna		<b>X</b>
Brf Huskornet		<b>X</b>
Brf Kornhuset		<b>X</b>
Malma Södra samfällighetsförening		<b>X</b>
Handelskammaren i Uppsala län		<b>X</b>
Uppsala Akademiförvaltning		<b>X</b>
Stiftelsen för ett generellt transportsystem		<b>X</b>
Nätverket för Lillskogens & Lunsens Bevarande		<b>X</b>
Bergsbrunna vägförening		<b>X</b>
Castellum AB		<b>X</b>
Fastighetsägarna Mittnord		<b>X</b>
Bergsbrunna Egnahemsförening		<b>X</b>
<b>Privatpersoner</b>		
15 yttranden		<b>X</b>