

Bilaga 1: Förutsättningar

Fördjupad översiktsplan för de
Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna

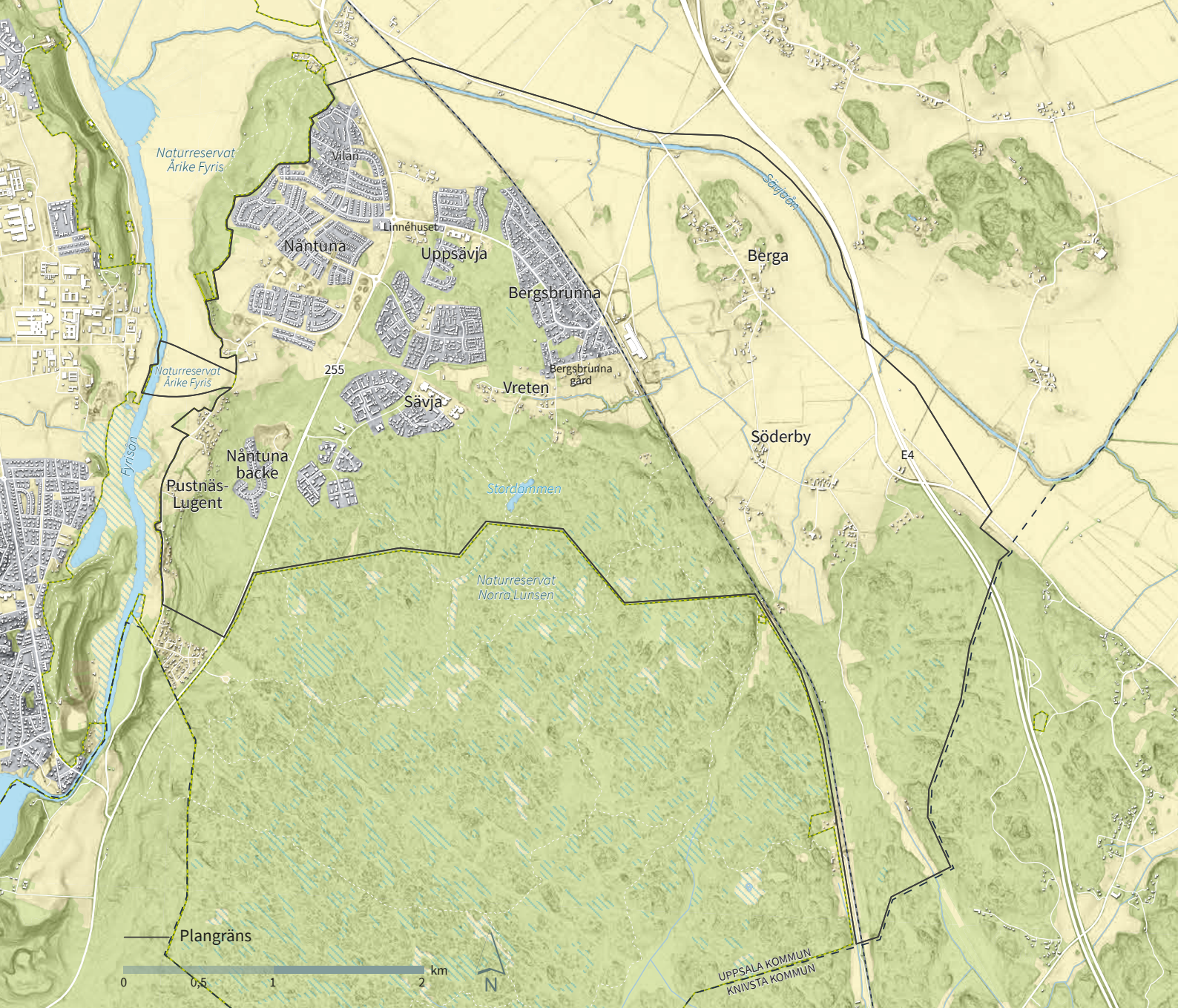
Antagandehandling

Innehållsförteckning

| | |
|--|--------|
| Nuläge 2020 | Sid 3 |
| Riksintressen och andra nationella intressen | Sid 26 |
| Behov av social infrastruktur vid fullt utbyggd stad | Sid 36 |
| Sammanfattning av trafikutredning | sid 41 |
| Avtal avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivningar, södra staden och "Nysala" i Uppsala kommun | Sid 54 |

Nuläge 2020

A scenic view of a forest with tall trees and a body of water in the background. The foreground shows a rocky shore with fallen logs and shadows cast by the trees. The water is calm, and the sky is overcast.



Översiktlig beskrivning av planområdet

Planområdet och de sydöstra stadsdelarna ligger ca 5 km sydost om Uppsala centrum, nära gränsen mot Knivsta kommun. Området är ca 4-6 km långt och ca 5 km brett och har en total areal på 1684 hektar (ha).

Planområdet utgörs till största del av natur- och åkermark där skogen med inslag av mindre våtmarker utgör den största delen med sina 645 ha och åkermarken näst störst med 574 ha. Befintliga stadsdelar med sammanhållna bebyggelse utgörs av 215 ha. Inom området finns även 229 ha öppen mark som utgörs av gårdar med tillhörande betesmark samt idrottsplatser och olika typer av impedimentsmark. Vattenområden utgör 21 ha.

Skogsmarken mot Norra Lunsen ligger höglänt och utgörs till stora delar av berg i dagen och våtmarker. I norr gränsar planområdet till Natura 2000 - området Sävjaån - Funbosjön och i öster följer plangränsen i stort E4. I söder följer plangränsen Natura 2000 - området och naturreservatsgränsen mot Norra Lunsen. I väster ingår en mindre sträcka av Fyrisån och naturreservatet Årike-Fyris i planområdet, i övrigt följs naturreservatsgränsen. Väster om planområdet ligger Ultuna och Sveriges lantbruksuniversitet, SLU. Inom området finns fyra befintliga bebyggelseområden som totalt har cirka 10 000 invånare. I mitten av området sträcker sig väg 255 i nord-sydlig riktning.

Befintliga stadsdelar

Bergsbrunna

Bergsbrunna är det äldsta villaområdet inom planområdet. Järnvägsstationen har funnits sedan slutet av 1800-talet men utveckling med villabebyggelse inleddes i samband med att tegelbruket tillkom omkring 1912. Under 1930-1940-talen skedde en större utbyggnad av villor.

I början av 1950-talet påbörjades utbyggnaden av vatten- och avlopp och 1963 fastställdes en bygnadsplan som utvidgade området både norrut och söderut med ett sextiotal nya tomter. Förutom kompletteringar med nya tomter byggdes lika mycket genom delning av de stora tomterna. I samband med detta breddades Skogsvägen som är genomfartsväg genom området med anslutning till Gårdsvägen som korsar järnvägen.

Området har en riktning som följer järnvägens sträckning. De större vägarna löper parallellt med järnvägen och genom några sammanlänkande mindre gator bildas ett stormaskigt rutnät. De avstyckningar som skett genom åren gör att ett stort antal tomter nås genom egna eller gemensamma så kallade skaftvägar. I den södra delen är områdets struktur mer uppluckrad och gles där området ansluter till Bergsbrunna gård med sina ekonomibyggnader och betesmarker.

Idag har många äldre egnahem byggts om, och flera nyare villor har uppförts. Trots det finns en del äldre villor med bevarade karaktärsdrag kvar, några från 1920- och 1930-talet och ganska många från mitten av 1900-talet. Stationen revs under 1970-talets andra hälft och tegelbruket lades ned 1984. Idag är både stationshuset och en stor del av stationssamhällets äldsta bebyggelse borta. Idrottsplatsen på östra sidan av järnvägen är byggd på tegelbrukets lertäkter. Kompletteringar med gruppbyggda småhus och friliggande villor har skett de senaste årtiondena och enstaka kompletteringar förekommer även idag.

Sävja

Mellan riksväg 255 och bostadsområdet Bergsbrunna ligger Sävja. Bostadsområdet karaktäriseras av sparad skogsvegetation både inom bebyggelsegrupperna och mellan de olika delområdena. Området har succes-



Bergsbrunna. Foto: Andreas Larsson, WSP



Sävja. Foto: Andreas Larsson, WSP

sivt byggts ut från norr till söder och den övergripande strukturen utgörs av en centralt placerad uppsamlingsgata varifrån de olika enklaverna nås.

Uppsävja i norr omfattar dels ett område norr om Skogsvägen med ett åttiotal villor och kedjehus uppförda i slutet av 1960-talet samt ett område söder om Skogsvägen med ett fyrtiotal villor uppförda åren därefter.

Dessförinnan hade det 1963 fastställts en byggnadsplan för delen söderut mot Lunsen. Den illustrerade ett åttiotal tomter för fritidshus med belades med byggnadsförbud redan två år därefter, innan någon exploatering ägt rum. Denna del är idag istället bebyggd med flerbostadshus och radhus huvudsakligen uppförda tidigt 1980-tal. Under 2018 skedde en komplettering centralt i området med några flerbostadshus varav ett punkthus i elva våningar. Söder därom ligger områden med flerbostadshus från sent 1980-tal. Här ligger också Sävja centrum med bland annat vårdcentral och bibliotek.



Vilan. Foto: Andreas Larsson, WSP



Nántuna. Foto: Andreas Larsson, WSP

Närmast naturreservatet Lunsen finns främst flerbostadshus i två till sex våningar men även ett område med kedjehus.

Vilan

Vilans villaområde har sitt ursprung i ett fritidshusområde men som nu huvudsakligen består av villor, radhus och kedjehus uppförda på små tomter från 1960-talet. Byggnadsplanen fastställdes 1959. Området byggdes ut västerifrån för att sedan nå ända fram till väg 255. De sista husen uppfördes längst i norr och består av en större grupp mera fritt grupperade kedjehuslängor från 1970.

Området länkas samman med Nántuna förutom med gång- och cykelvägar via två bilvägar varav den ena trafikeras av buss.

Nántuna

Nántunas bostadsområde består främst av friliggande villor, kedjehus, radhus och atriumhus i en eller två våningar som uppförts på tidigare åkermark. Området utgörs av mindre fristående områden där gatustrukturen är en blandning av säckgator och genomgående gator som ansluter till ett par större uppsamlingsgator. Mellan områdena finns ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät.

Bebyggelsen är huvudsakligen uppförd under 1970-talet (i de norra delarna) men en komplettering med omkring 100 småhus och ett mindre antal lägenheter i stadsvillor skedde på 2010-talet.

1973 fastställdes en stadsplan för den norra delen av Nántuna. Planen utgjorde en fortsättning på planen från 1963 över Vilanområdet. Bebyggelsen i området skulle utgöras av radhus, kedjehus, friliggande villor och atriumhus i en eller två våningar. Det nya området liknade 1960-talsområdet både till utformningen och byggnadskategorierna.

För Nántunafältet fastställdes 1973 en stadsplan med en sammanhållen grannskapsenhet med villor, radhus och kedjehus kring park, skola och butik i centrum.



Semesterbyn

Mindre byar och gårdar

Småskalig bebyggelse finns även i Vreten, Semesterbyn, längs Fyrisån och i form av äldre gårdar i östra delen av planområdet.

I den östra delen ligger byarna Berga, Vallby, Lilla Söderby och Stora Söderby, omgivna av öppen jordbruksmark och med en starkt agrar prägel.

Väster om järnvägen finns Bergsbrunna gård, en rest av det säteri som låg här tidigare, och norr om detta finns ett vidsträckt småhusområde som har sina rötter i de egnahem som styckades av från Bergsbrunna under första hälften av 1900-talet.

Längre söderut finns tidigare torp- och backstugebebyggelse till byn på sluttningen ned mot Fyrisån, bland annat vid Pustnäs.



Bergsbrunna gård. Foto: Paulina Virta, WSP.



Hus i byn Stora Söderby. Foto: Paulina Virta, WSP.



Stordammen



Naturreservatsgräns

Handel och service

Inom planområdet bor ca 10 000 personer. Här finns idag tre grundskolor, tio förskolor och ett par närbutiker för dagligvaror. I Sävja finns en centrumbildning med bland annat vårdcentral, kulturcentrum och restaurang.

Sociala lägenheter

I området finns cirka 80 lägenheter som kommunen hyr ut till socialförvaltningen eller arbetsmarknadsförvaltningens målgrupper.

Äldreboenden

Det finns tre särskilda boenden för äldre. Totalt 154 platser varav 62 korttidsvårdsplatser.

- Linné. Stenbrohultsvägen 91-93. 80 lägenheter (40 särskilda boendeplatser och 40 korttidsvårdsplatser). Kommunen innehar hyreskontraktet.
- Sävjahus. Västgötaresan 58. 34 lägenheter (32 lägenheter särskilda boendeplatser och 2 korttidsvårdsplatser). Kommunen innehar hyreskontraktet.
- Fortuna-Onnela. Stenbrohultsvägen 6. 40 lägenheter (20 lägenheter särskilda boendeplatser och 20 korttidsvårdsplatser). Kommunen innehar inte hyreskontraktet, dvs LOV.

Övriga lokaler för äldreförvaltningen i området

- Träffpunkt Sävja. Träffpunkt för äldre. Västgötaresan 64.
- Västgötahörnet. Dagverksamhet för äldre. Västgötaresan 119.
- Sävja hemvård. Personalbas.
- Fridlöv. Dagverksamhet (slogs 2019 ihop med annan dagverksamhet).

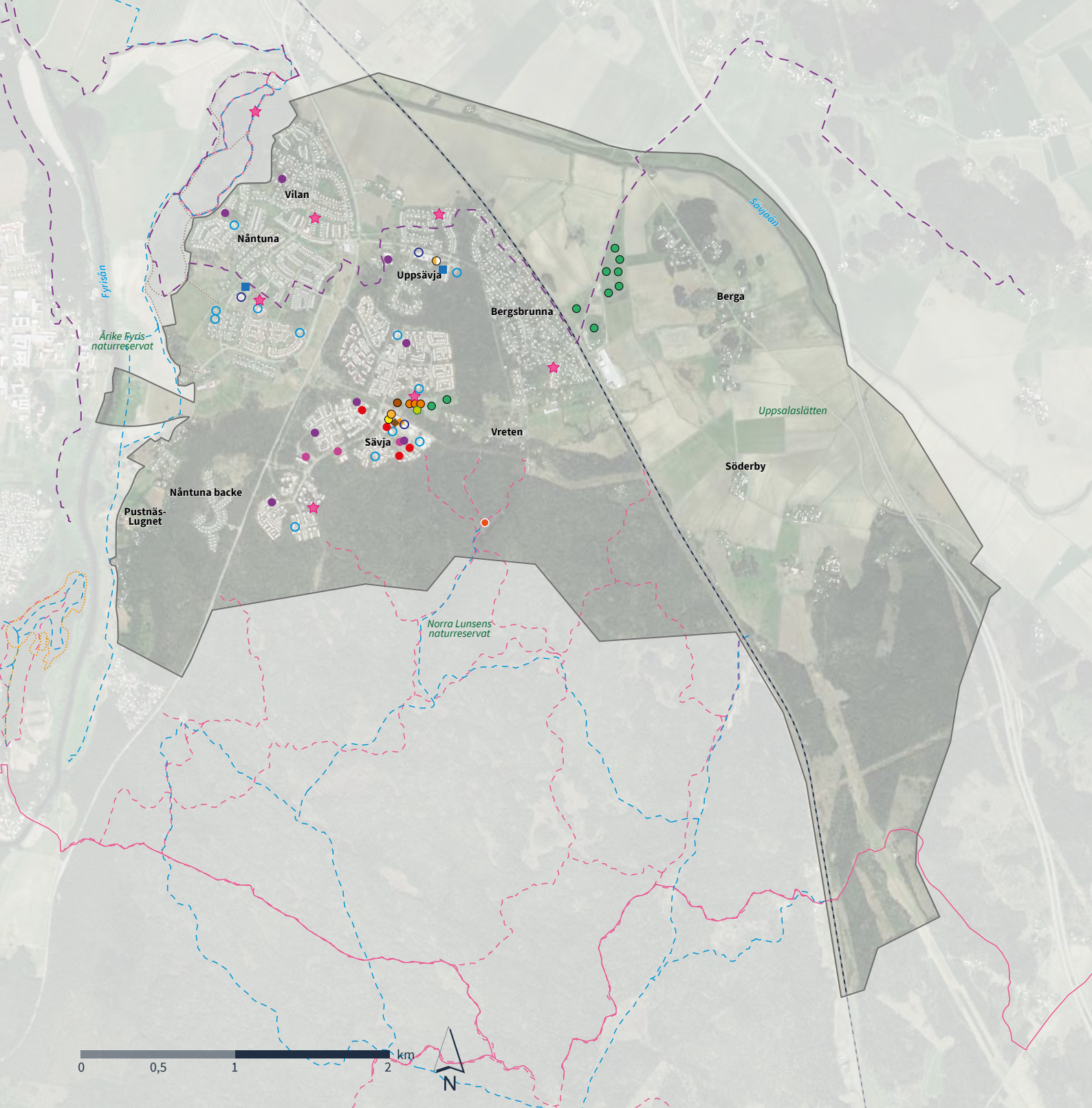
Personer med funktionsnedsättning

- 4 stycken gruppboende LSS 9:9. Totalt 21 lägenheter.
- 1 socialpsykiatri boende. 5 lägenheter.
- 2 stycken träningsboenden för socialpsykiatri. Totalt 12 platser.

Fritid och rekreation

De sydöstra stadsdelarnas läge mellan två stora naturreservat ger förutsättningar för god tillgång till en varierad närnatur. Via cykelvägar och bussförbindelser har uppsalaborna i dagsläget tillgång till de båda reservaten via Sävja och Nántuna/Vilan. Från Sävja och från väg 255 finns idag ett väl utbyggt stigsystem som leder direkt till norra Lunsen, ett friluftsområde med skyltade leder hela vägen till Knivsta kommun. Från Nántuna och Vilan finns entréer till naturreservatet Årike-Fyris. Väster om Nántuna och Vilan finns Lilla Djurgårdsskogen som erbjuder elljusspår, utegym, skidspår och ridstigar.

I planområdet finns flera olika möjligheter till idrottsutövande. I området finns två idrottsplatser. Danelids IP öster om järnvägen har tre bollplaner med naturgräs avsedda för fotboll. Vid Sävja IP finns tre bollplaner varav en med konstgräs, utegym, allaktivitetsplats med bland annat lekplats och bouleplaner, beachvolleyplan och pump track-bana för cykling. I Sävja finns även en skate- och parkouranläggning och en fullstor idrottshall. Ytterligare en stor idrottshall, om än inte fullstor, finns i Uppsävjaskolan. I bostadsområdet Vilan finns fyra tennisbanor.



SOCIAL OCH KULTURELL INFRASTRUKTUR SAMT REKREATION

Skola, fritid och bibliotek

- Förskola
- Grundskola
- ◆ Bibliotek
- ◆ fritidsverksamhet

Boenden

- Boende särskild service LSS & SOL
- Äldreboende
- Äldre övriga verksamheter

Idrott och fritid

- Idrottshall fullstor
- Idrottshall, ej fullstor
- Fotbollsplan
- Parkour
- Övriga bollsporter
- Cykel
- Utegym
- ★ Lekplats

Rekreation och friluftsliv

- Grillplats
- Isbana
- - Linnéstigar
- - Skidspår
- ⋯ MTB-leder
- - Områdesleder
- Vandringsleder
- ⋯ Ridstigar

Natur och mark

Topografi

Topografin inom planområdet är varierad och så även de geologiska förutsättningarna. De södra och centrala delarna ligger på en bred höjdrygg som mot norr och öster har en tydlig topografisk gräns mot ett mer låglänt och flackt jordbrukslandskap. I väster sluttar marken ner mot Fyrisåns dalgång med öppen mark. Höjdryggen är skogsklädd med inslag av mindre våtmarker, förutom där bebyggelse förekommer, och genomkorsas av en öst-västlig dalgång med öppen mark. I jordbrukslandskapet öster om järnvägen förekommer mindre höjdryggar där gårdar och byar har vuxit fram. Öster om järnvägen, höjer sig ytterligare en höjdrygg som bitvis är kraftigt kuperad.

Landskapsbildsskydd

Större delen av naturreservat Årike Fyris omfattas av gällande förordnande till skydd för landskapsbilden, enligt 19 §, naturvårdslagen (1964:822), i dess äldre lydelse. Det innebär att åtgärder som påverkar landskapsbilden såsom uppförande av byggnader, broar, master eller plantering av skog på jordbruksmark kräver tillstånd.

Skog

Inom planområdet finns idag omkring 800 ha naturmark, mestadels skogsmark men även betesmarker och våtmarker. Skogsmarken mot Norra Lunsen ligger höglänt och utgörs till stora delar av berghällar med vattenförande sänkor och våtmarker emellan dem. Skogen domineras av barrträd men i fuktstråk och på och omkring våtmarker växer lövskog. Inslag av riktigt gammal tall finns i stora delar av skogen.

Naturvärden

Områdets naturvärden är till stor del knutna till Fyrisån vars hela sträckning har högsta naturvärde med art- och biotopvärden. I mader och vassområden finns viktiga lek- och uppväxtområden för fisk och i dalgången finns ett av landets rikaste fågelområden. Sävjaån har ett högt naturvärde med lekplatser för ett flertal fiskar bl.a. habitatarten Asp. I ån finns även utter och äkta målarmussla. Höga naturvärden finns också i den omväxlande

skogsmark som klär hållar och våtmarker i skogsområdet mellan Sävja och naturreservatet Norra Lunsen. Skogen är variationsrik till ålder och trädslag, men har ett stort inslag av flerhundraåriga tallar och de många och omväxlande våtmarkerna.

Naturreservat

Årike Fyris naturreservat

Naturreservatet Årike Fyris sträcker sig längs Fyrisån mellan Kungsängsbron och Flottsund. Syftet med naturreservatet är att bevara områdets jordbruksmark, naturmark, vattenmiljöer och betesmark för forsknings- och undervisningsverksamhet samt bevara och utveckla biotoper och utveckla ett kulturpräglat landskap längs Fyrisån och Uppsalaåsen.

Norra Lunsens naturreservat

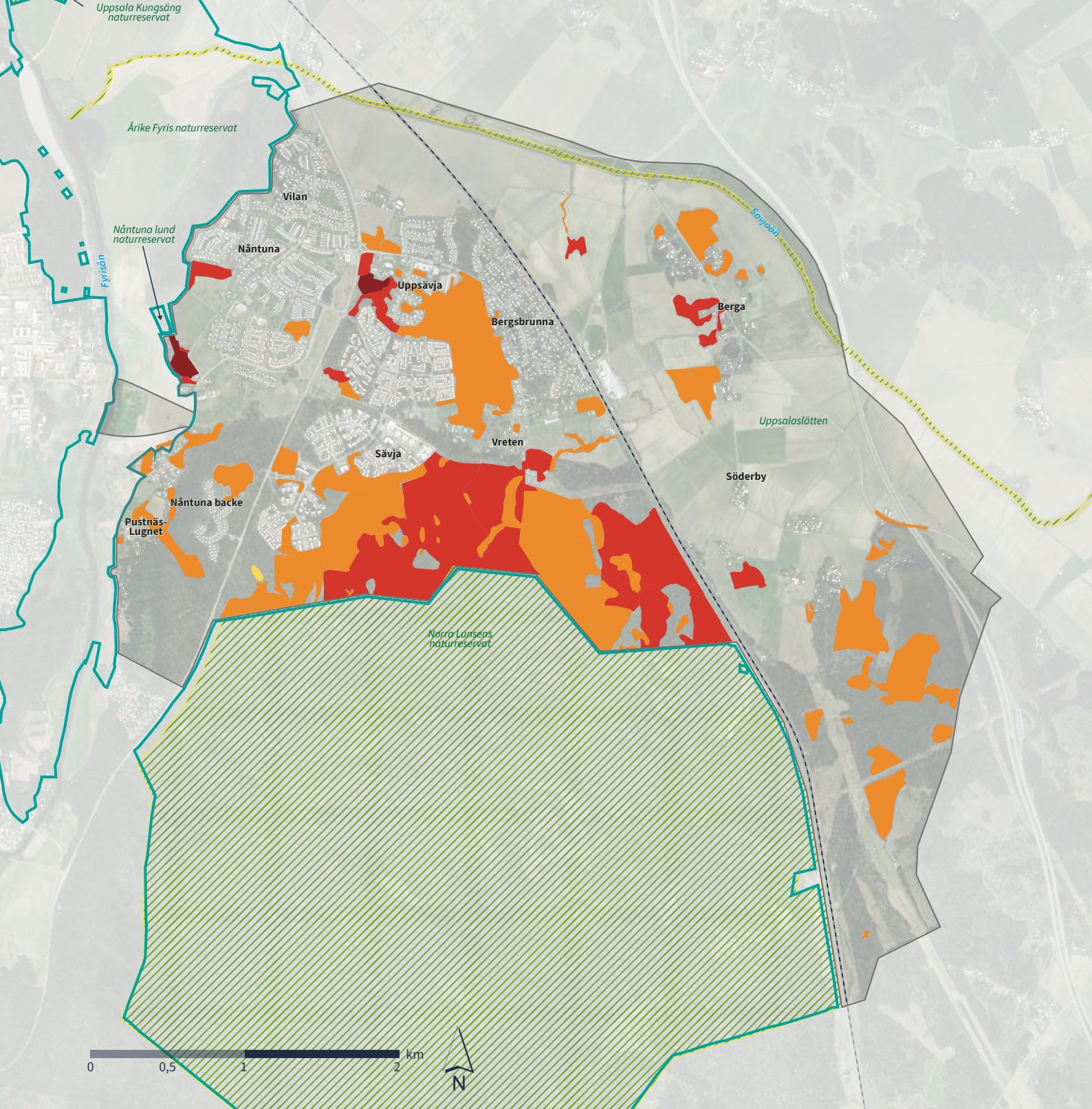
Planområdet gränsar till naturreservatet Norra Lunsen. Reservatet kommer inte att påverkas och avskiljs från föreslagen bebyggelse med en skyddszon.

Artskydd

Bestämmelser om fridlysta arter finns i 8 kap. miljöbalken samt i Artskyddsförordningen (2007:845) och innebär förbud mot att genomföra vissa åtgärder. Artgrupper som omfattas av fridlysningsbestämmelser och som kan komma att beröras av detaljplanen är groddjur, kräldjur, fåglar, fladdermöss samt vissa arter av växter, insekter och mossor. Arter som finns upptagna i EU:s Art- och habitatdirektiv har ett särskilt starkt skydd.

Natura 2000 (Riksintresse)

Både Lunsen och Sävjaån är skyddade som Natura 2000-områden vilket är ett starkt EU-skydd. Lunsen (SE0210329) utgörs av gamla naturskogsmiljöer med våtmarker och hävdade gräsmarker, området är starkt beroende av en oförändrad hydrologi. Sävjaån-Funbosjön (SE0210345) är en del av ett ovanligt artrikt sjösystem där Sävjaån utgör vandringsväg till Mälaren. Bevarandevärdena är bland annat känsliga för fysiska förändringar i strandzoner och förändringar i vattenkemi, flöden och grumling.



NATUR

-  Naturreservat
-  Natura 2000
-  Naturvärdesinventering klass 1
-  Naturvärdesinventering klass 2
-  Naturvärdesinventering klass 3
-  Naturvärdesinventering klass 4
-  Plangräns

Natura 2000

Natura 2000-områden har ett starkt skydd och är av riksintresse. Lunsen och Sävjaån är skyddade som Natura 2000-områden och även skyddade enligt EU:s Art- och habitatdirektiv. Verksamheter eller åtgärder får inte, varken var för sig eller i kombination med andra projekt inom eller utanför området försämra ekologiska värden. Föreslagna detaljplaner och verksamheter kan tillåtas endast om det inte på ett betydande sätt kan skada utpekade bevarandevärden. Processen med tillstånd för Natura2000 kräver ett detaljerat underlag och utförs i detaljplaner.

Vatten

Ytvatten

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet påverkar fyra vattenförekomster; Sävjaåns mynning - Storån, Fyrisån, Knivstaån- Pinglaström och Storån

Miljökvalitetsnormer Sävjaåns mynning - Storån

- Sävjaåns mynning – Storåns ekologiska status Måttlig
- Kvalitetskrav för Sävjaåns mynning - Storån God ekologisk status 2027
- Kemisk status Uppnår ej god kemisk status
- Kvalitetskrav för Sävjaåns mynning - Storån God kemisk ytvattenstatus

Miljökvalitetsnormer Fyrisån Ekoln - Sävjaån

- Fyrisån Ekoln – Sävjaån ekologiska status Måttlig
- Kvalitetskrav för Fyrisån Ekoln - Sävjaån God ekologisk status 2027
- Kemisk status Uppnår ej god kemisk status
- Kvalitetskrav för Fyrisån Ekoln - Sävjaån God kemisk ytvattenstatus

Miljökvalitetsnormer Knivstaån – Pinglaström (Preliminär)

- Knivstaåns ekologiska status Måttlig
- Kvalitetskrav för Knivstaån - Pinglaström God ekologisk status
- Kemisk status Uppnår ej god kemisk status
- Kvalitetskrav för Knivstaån - Pinglaström God kemisk ytvattenstatus

Miljökvalitetsnormer Storån

- Storåns ekologiska status Måttlig
- Kvalitetskrav för Storån God ekologisk status 2027
- Kemisk status Uppnår ej god kemisk status
- Kvalitetskrav för Storån God kemisk ytvattenstatus

Grundvatten

Uppsala- och Vattholmaåsarna utgör en av Sveriges viktigaste grundvattenförekomster och förser stora delar av befolkningen i kommunen med dricksvatten. Grundvatten som bildas inom planområdet når till stor del dricksvattentäkterna i Uppsalaåsen. Den grundvattenförekomst som Uppsala och Vattholmaåsarna utgör har en mycket stor po-

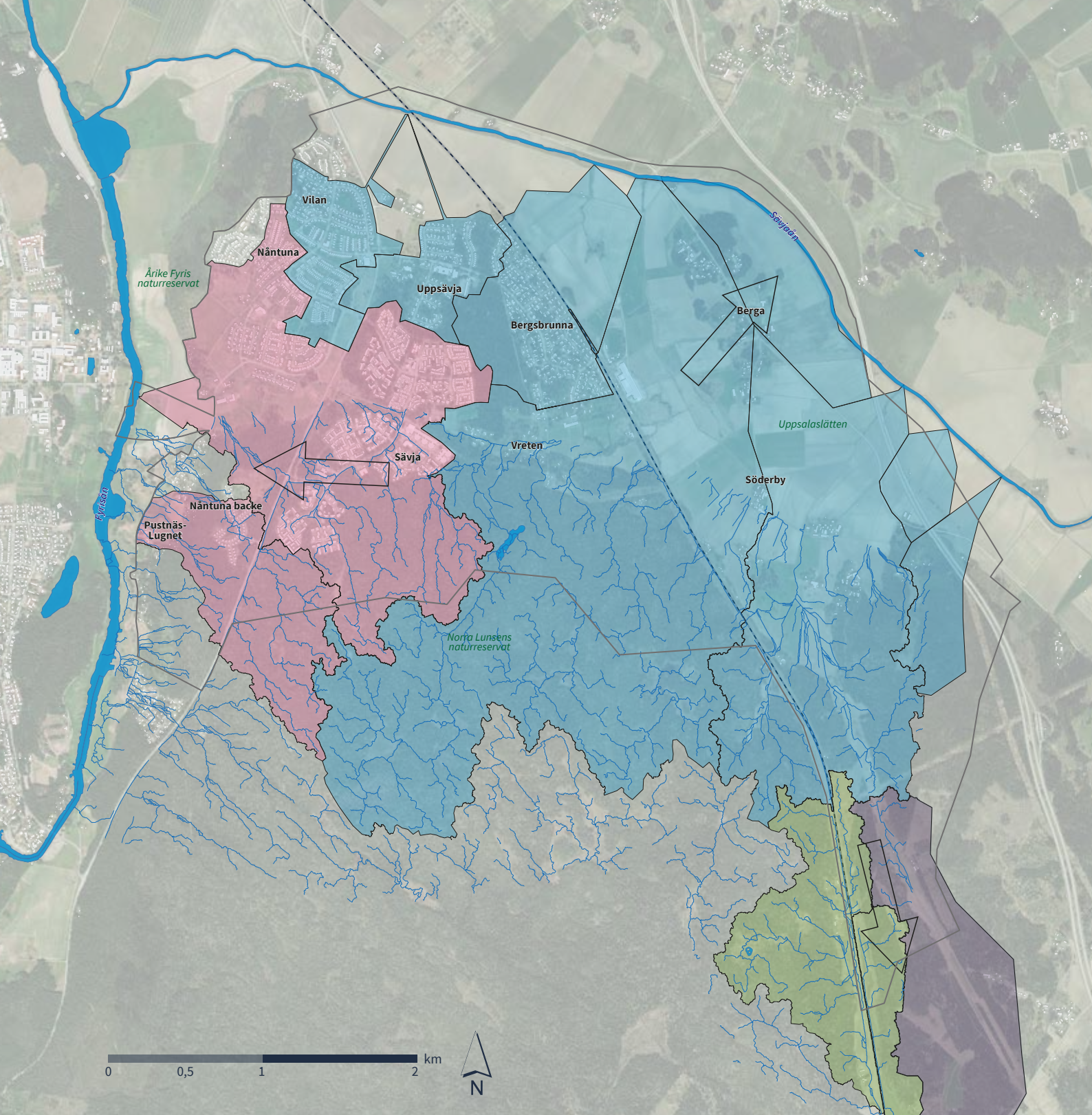
tential att långsiktigt försörja en växande befolkning i Uppsala. Stora delar av åspartierna inom stadsområdet är sedan lång tid bebyggda och den långsiktiga stadsutvecklingen enligt översiktsplanen bygger i hög grad på att stadsområdet förtätas och expanderar utåt i sammanhängande stadsbygd inom Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde.

Yt- och grundvatten








För att uppnå en bra vattenkvalitet har EU beslutat ett Vattendirektiv och ett gemensamt regelverk. Större vattendrag, sjöar och grundvatten är vattenförekomster och har tilldelats ett mål för framtida vattenkvalitet - en miljökvalitetsnorm, MKN. Miljökvalitetsnormer (MKN) för vattenförekomster är enligt svensk lag bindande och anger kvalitetsmål där det inte får ske en försämring. Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten är också ett styrinstrument inom

vattenförvaltning. Alla Sveriges vattenförekomster ska ha uppnått god status till 2015 och statusen får inte försämrats. I vissa fall har tidpunkten flyttats fram för när en god status ska vara uppnådd. Tidsfrist kan ges till 2021 eller som längst till 2027.

Miljökvalitetsnormer delar in vattenförekomster i olika status utifrån nuläge och statusen får inte försämrats.



AVRINNINGSOMRÅDEN INOM PLANOMRÅDET

- | | | | |
|---|----------------------------------|---|----------------|
|  | Avrinningsområde mot Fyrisån |  | Flödesriktning |
|  | Avrinningsområde mot Storån |  | Flödeslinjer |
|  | Avrinningsområde mot Sävjaån |  | Plangräns |
|  | Avrinningsområde mot Pinglaström | | |

Planområdet ligger inom tillrinningsområdet för Uppsalaåsen och intill grundvattenförekomsterna Uppsalaåsen-Uppsala och Sävjaån-Samnan. Uppsalaåsen-Uppsala omfattas av både ramdirektivet för vatten och grundvattendirektivet. Grundvattenförekomsterna Sävjaån-Samnan och Uppsalaåsen-Uppsala har god kvantitativ status och otillfredsställande kemisk status och ska enligt miljökvalitetsnormen uppnå god status 2027.

Miljökvalitetsnormerna för grundvatten avser både kvalitet och kvantitet. God kvantitativ status innebär att det råder balans mellan grundvattenuttag och grundvattenbildning.

Grundvattenbildning inom planområdet

Risakanalys för grundvatten

Uppsala kommun har tagit fram analys och strategi för grundvatten för Uppsala-Vattholmaåsarna med en samlad analys av markanvändningens påverkan på grundvattenkvaliteten. Utifrån analysen har Uppsala kommun beslutat om riktlinjer för markanvändning inom tillrinningsområdet för att minska riskerna för negativ påverkan på grundvattnet. Enligt riktlinjerna ska åtgärder som kan påverka grundvattnet negativt i mesta möjliga mån undvikas att lokaliseras i områden med extrem känslighet. En utveckling av de sydöstra stadsdelarna får inte medför oacceptabla risker för grundvattnet Uppsala- och Vattholmaåsarna som försörjer större delen av befolkningen i Uppsala kommun med dricksvatten.

Planområdet med föreslagen bebyggelse och tillhörande infrastruktur ligger huvudsakligen inom känslighetsklass Låg och Måttlig. Några mindre delar av bebyggelsen ligger inom känslighetsklass Hög. Den nordvästra delen av "utredningsområde för verksamhetsområde" ligger inom känslighetsklass Hög. Den nordöstra delen av "utredningsområde för ridskola" går delvis in på mark som är klassad Hög känslighet.

För att säkra grundvattenskyddet har Uppsala kommun genomfört "Riskanalys av Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde ur grundvattensynpunkt" samt beslutat om "Riktlinje för markanvändning inom Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde ur grundvattensynpunkt". För projektet "spårvägen" genomfördes en kompletterande riskanalys "Kunskapsspåret – Riskanalys spårväg, Riskanalys av Kunskapsspåret ur grundvattensynpunkt" (2018).

För den fortsatta planeringen av Sydöstra stadsdelarna har en särskild riskanalys tagits fram som är en komplettering till de tidigare genomförda riskanalyserna som baserades på markanvändning år 2050 enligt ÖP 2016. Syftet med den kompletterande riskanalysen är att inkludera de förändringar i markanvändning som föreslagits i Fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna (FÖP SÖS) jämfört med markanvändningen som antogs för planområdet i ÖP 2016.

Vattenskyddsområde

Uppsala- och Vattholmaåsarna

Vattenskyddsområdet anger skydd för de kommunala grundvattentäkterna i Uppsala-Vattholmaåsarna. Delar av västra planområdet ligger inom vattenskyddsområdet där större delen utgör sekundär skyddszon och där området för Ultuna bro berör de känsligaste ytorna i primär skyddszon.

Strandskydd

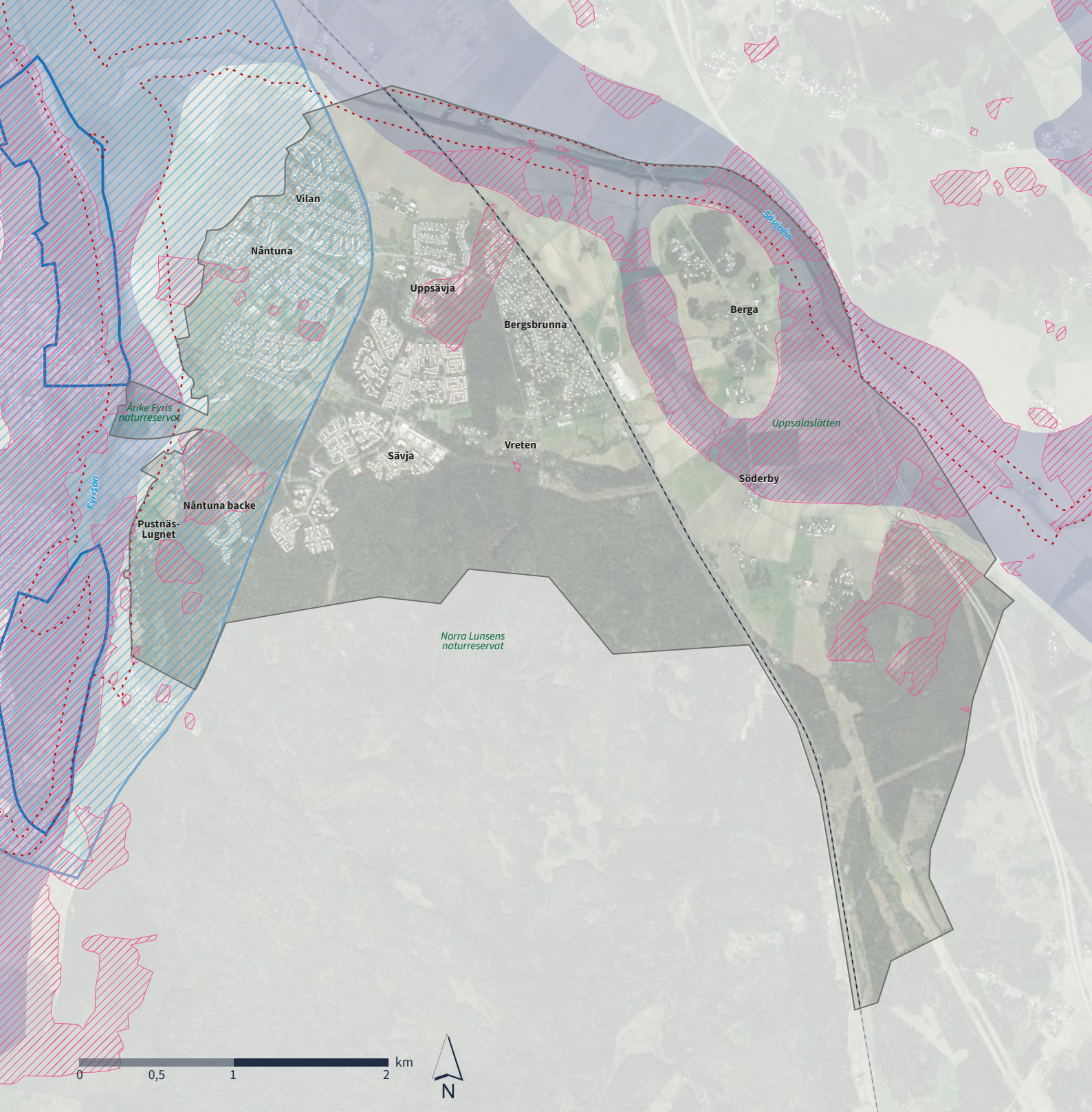
I Uppsala kommun omfattas endast utpekade vatten av strandskydd. Generellt gäller inte strandskydd för Stordammen eller andra småvatten inom planområdet. Strandskydd gäller däremot utmed Fyrisån och Sävjaån. Strandskyddet gäller 100 meter väster om Fyrisån, 100 meter på ömse sidor om Sävjaån och utökat strandskydd gäller 300 m öster om Fyrisån.

Vattenverksamhet

Vattenverksamhet innefattar olika vattenåtgärder som kommer att behöva genomföras inom planområdet. För att använda vatten och för att leda vatten behövs åtgärder som bortledning, grävning, markavvattning, byggande av dammar mm. I det kommande arbetet ska vattenåtgärder samordnas och planeras så att tillstånden inte begränsar eller försvårar de olika verksamheterna.

Markavvattningsföretag

Planområdet berör tre markavvattningsföretag – Bergsbrunna-Berga- Vallby vattenavledningsföretag av år 1932 Rosland -Orslätts torrlägningsföretag av år 1933 samt Funboåns vattenledningsföretag. För större åtgärder inom markavvattningsföretag krävs tillstånd som prövas av Länsstyrelsen och i vissa fall av Mark- och miljödomstolen.



VATTEN

- Vattenskyddsområde inre zon
- Vattenskyddsområde yttre zon
- Grundvattenförekomst
- Grundvatten, extremt hög och hög känslighet (markanvändningsstrategi för åsen)
- Strandskydd
- Plangräns

Trafik och kommunikationer

Inom planområdet eller i dess närhet förekommer fyra statliga vägsträckor. Dessa är E4, väg 255, väg 1060 och väg 649. Entréer och kopplingar in till planområdet finns framförallt via väg 255 i norr och söder och väg 649 i nordöst och väg 1060 i söder.

Ett cykelhuvudstråk sträcker sig från planområdet och i riktning mot Uppsala centrum, längs väg 255, se Figur 14. Detta cykelstråket är dock inte gent då cyklister behöver korsa vägen planskilt på flera platser. Cykelbanor finns framförallt i Sävja och Nåntuna. Ingen gång- och cykelkoppling finns västerut från planområdet.

Tre busslinjer (med stadsbussar) trafikerar planområdet. I de större bebyggelseområdena har majoriteten av invånarna som längst cirka 500–600 meter till en busshållplats.

Järnvägen som sträcker sig genom området i nord-sydlig riktning utgör en tydlig barriär mot jordbrukslandskapet med bara två passager. Det storskaliga jordbruket utgör i sig en barriär som begränsar rörligheten i landskapet till bilvägarna mellan fälten. Vid tre platser inom planområdet går det att korsa järnvägen och på en plats går det att korsa motorvägen.

Markägoförhållanden

Kommunen äger cirka 60 procent av den yta som är aktuell för den nya stadsbebyggelsen (industri- och logistikområdet oräknat). Staten äger 20 procent genom Sveriges lantbruksuniversitet (SLU). Resterande mark är i privat ägo. Kommunen har inlett samtal med SLU och en markägare vars mark är särskilt intressant för exploatering inklusive etablering av järnvägsstation.

Tekniska försörjningssystem

Avlopp

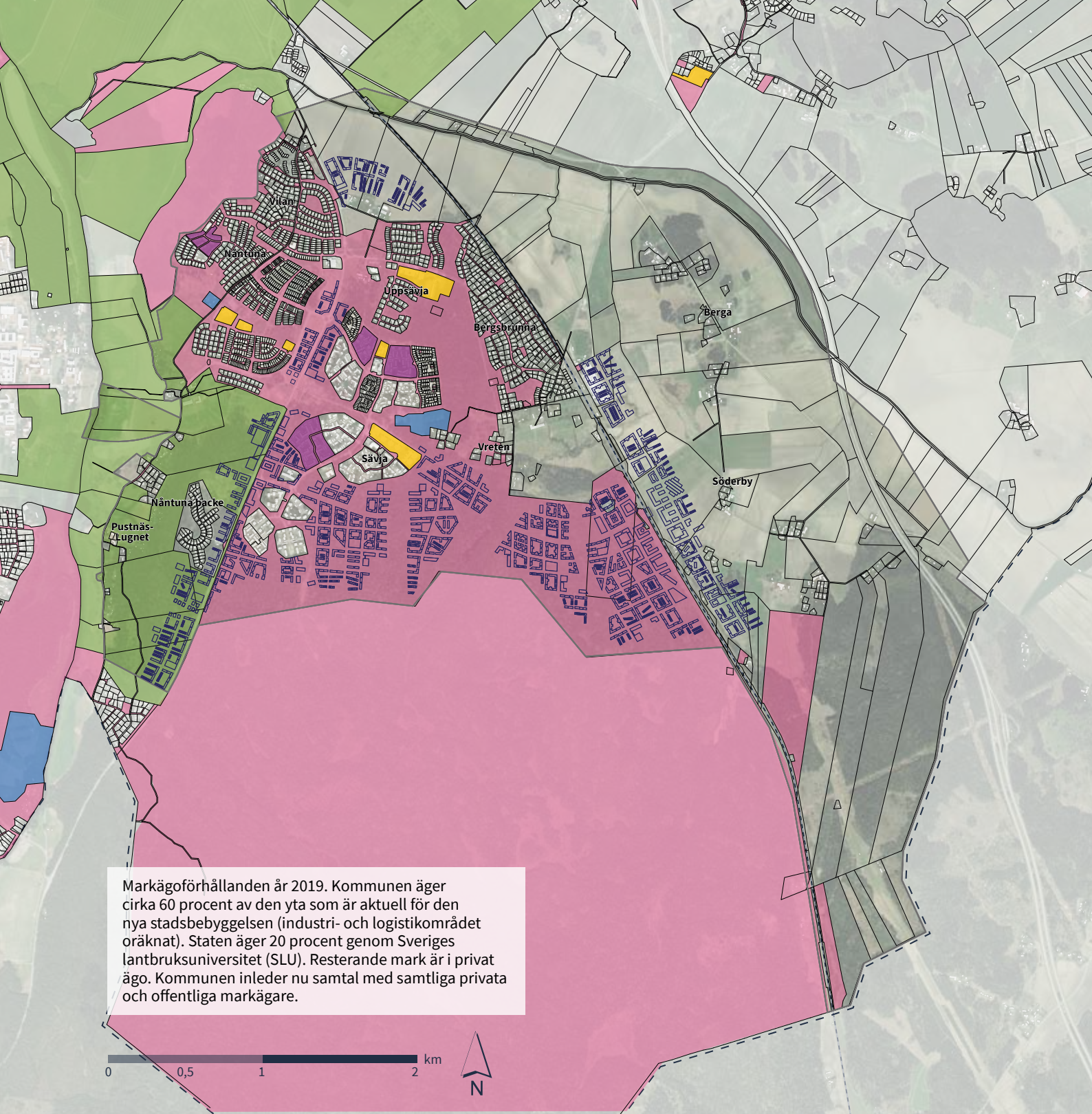
Kungsängsverket är Uppsalas största avloppsreningsverk och är beläget nära Fyrisån i området Kungsängen sydost om Uppsala centrum. Det renar cirka 20 miljoner kubikmeter avloppsvatten per år. Kungsängsverket är strategiskt placerat i stadens lågpunkt, dit alla stadens spillvattenledningar leder.

Det pågår en kapacitetsutbyggnad, modernisering och klimatanpassning av Kungsängsverket för att möta framtida behov och krav på rening. Om- och tillbyggnadsprojekten medför en klimatanpassning av verket som innebär mindre bräddat spillvatten samt en förbättrad möjlighet att separera spillvatten från åvatten vid höga nivåer i Fyrisån. Vidare kommer reningskapaciteten bli högre för att klara den framtida befolkningsökningen och slamhanteringen får bättre förutsättningar genom ökad rötningskapacitet. Genom komplettering med ytterligare ett processteg kommer avskiljning av mikroföroreningar, i synnerhet läkemedelsrester och PFOS, möjliggöras. Utbyggnaden uppskattas pågå till ca 2030.

Vidare har kommunstyrelsen tillsammans med Uppsala Vatten utrett hur Uppsalas avloppsförsörjning ska klaras på lång sikt. Kungsängsverket, som nu renar avloppsvatten från staden och några närbelägna tätorter, ska byggas ut för att klara utvecklingen fram till omkring år 2060. Därefter finns tre lokaliseringalternativ, utöver nuvarande plats: strax söder om nuvarande plats, sydost om Bergsbrunna eller väster om E4:an vid Fullerö.

I Kungsängsverket renas idag vattnet i flera steg. Innan vattnet släpps till Fyrisån passerar det en värmväxlare och under ett normalt år produceras totalt ca 50 GWh fjärrvärme av värmeenergin i det behandlade avloppsvattnet. Detta kan jämföras med den totala energiförbrukningen vid Kungsängsverket som är drygt 10 GWh.

Slammet som bildas rötas och bildar biogas vars huvudsyfte är att användas till fordonsgas. Årligen produceras ca 2,5 miljoner normalkubikmeter biogas.



MARKÄGARE

- Uppsala kommun
- Uppsalahem
- Uppsala kommun Sport- och Rekreativfastigheter AB
- Uppsala kommun skolfastigheter
- Sveriges lantbruksuniversitet
- Övriga ytor - enskilda fastighetsägare
- Illustrerad ny stadsstruktur
- Planområdesgräns
- Kommungräns

Kvalitetssystem för återvinnig av slam (REVAQ)
 Avloppsslammet behandlas och kontrolleras för att sedan spridas på åkermark som gödselmedel. Slammet uppfyller kraven i kvalitetssystemet Revaq, vilket krävs för att få spridas på åkermark.

Syftet är att recirkulera fosfor och kol men även det kväve och andra nyttoämnen som finns i slam. Under 2019 avses ca 90% av den fosfor som genom reningen av avloppsvattnet förhindrats från att släppas till Fyrisån istället cirkuleras till åkermark och kan ersätta gruvbruten fosfor. Samtidigt tas mullhalten i slammet tillvara och kommer jordbruksmarken till gagn, kol binds ned i marken istället för att eldas till koldioxid. Även kväve och mikronäringsämnen tas tillvara och återförs till jordbruksmarken genom slamspridningen.

Avfallshämtning hushållsavfall Uppsala kommun

Enligt nuvarande lagstiftning ansvarar kommunen eller den kommunen anlitar (UVAB) för hämtning och transport av det brännbara avfallet och matavfallet. För hämtning och transport av förpackningar och tidningar ansvarar förpacknings- och tidningsindustrin.

Uppsala Vatten & Avfall AB utför idag hämtning av brännbart avfall och matavfall från 96 400 bostäder, 200 verksamheter och 200 institutioner. Det utförs ca 170 000 kärltömningar varje månad. Hämtning av slam utförs från ca 10 000 hushåll. Slamhämtning utförs från de bostäder som inte ingår i verksamhetsområde för VA.

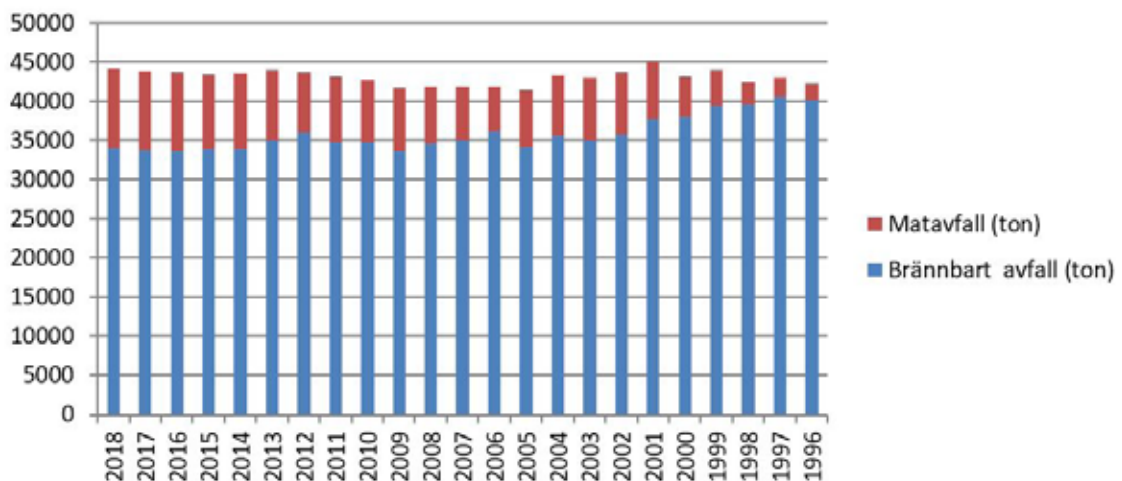
Grovavfall från hushåll lämnas på någon av våra åtta återvinningscentraler (ÅVC). Hämtning av förpackningar och tidningar utförs från 40 återvinningsstationer (ÅVS) i kommun av förpacknings- och tidningsindustrin.

Fordon och transporter

Fordonen är anpassade efter dagens uppdrag. Sopkärl med matavfall och brännbart avfall hämtas med 2-facksdelade sopbilar för att minimera transporter. Underjordsbehållare töms med kranfordon. Samtliga fordon som används regelbundet i uppdraget uppfyller emissionskraven i miljöklass Euro 6. Vidare drivs 1/3 av alla fordonen med biogas och år 2023 kommer samtliga fordon drivas med biogas. Slamhämtning utförs med hjälp av fem fordon/dag måndag till fredag. Slammet lämnas till Kungsängsverket för vidare behandling. Insamling av grovavfall sker vid ÅVC:erna. 2018 samlades det in 29 100 ton grovavfall av 590 000 besök.

Sortering och mängder

Mängden hushållsavfall är relativt konstant över tid, se fig.1. 2018 samlades 10 000 ton matavfall och 34 000 ton brännbart avfall in från hushållen. Det brännbara avfallet lämnas vid Vattenfalls förbränningsanläggning för energiåtervinning. Matavfallet lämnas till Uppsala Vattens biogasanläggning för produktion av biogas och biogödsel. 2/3 av det brännbara avfallet är felsorterat och innehåller 1/3 matavfall och 1/3 förpackningar.



Verksamheten i Uppsala



Bildtext

Energisystem i Uppsala kommun

Det nuvarande energisystemet i Uppsala utgörs till stor del av centraliserade, storskaliga energiomvandlingsanläggningar och fjärrvärmenät. Transportsystemet är exkluderat från denna summering. I Uppsala stad står Vattenfalls anläggningar för en stor del av den totala energiomvandlingen för den stationära energin genom leveranser av fjärrvärme, el, processånga och fjärrkyla:

Som grund för baslastproduktion i Vattenfalls anläggning under hela året ingår förutom tre avfallsförbränningspannor också värmepumpar. Värmepumparna tillvaratar restvärmen i spillvattnet från Uppsalas reningsverk. Mellan oktober och april är Vattenfalls kraftvärmeverk i bruk, liksom de hetvattenpannor som eldar träpellets, bioolja och fossil olja för att möta värmebehovet i staden (2).

Vattenfalls kraftvärmeverk eldas till och med år 2019 med en blandning av torv och träpellets. Från och med år 2020 läggs kraftvärmeverket ner och ersätts av en ny biobränsleledad anläggning. Den nya anläggningen Carpe futurum beräknas stå färdig år 2021. Det nya verket är förberett för elproduktion från kraftvärme men investeringsbeslutet för turbinen har inte tagits ännu. Om turbinen installeras kommer den att ha en effekt på 25-30 MW el (3) medan dagens kraftvärmeverk har turbin-effekt på 120 MW el (1).

El

Vattenfalls produktion av el genom kraftvärme varierar från år till år, då elproduktionen i Vattenfalls anläggningar baseras på Uppsalas värmebehov. Som ett exempel producerades år 2013 ungefär 19 % av det lokala elbehovet inom det kommungeografiska området

i dessa anläggningar (det lokala elbehovet var då totalt ca 1284 GWh). Utöver Vattenfalls elproducerande anläggningar har Uppsala kommun som geografiskt område flest solcellsanläggningar i landet, med strax över 11 MW installerad effekt (4) och en årsproduktion som beräknas till ca 11GWh per år.¹ I kommunen finns även två vindkraftverk som totalt producerar ca 0,7 GWh per år (2). Resterande elbehov täcks genom import från omkringliggande områden, exempelvis el från Forsmarks kärnkraftverk samt vatten- och vindkraft från norra Sverige.

Svenska Kraftnäts stamnätsledningar in till Uppsala har redan i dagsläget nått maxkapacitet för överföring av el, vilket också kan innebära vissa kapacitetsbrister i region- och lokalnät. För att bättre kunna möta det ökade behov av el som Uppsalas expansion innebär måste Svenska Kraftnät bygga nya stamnätsledningar. Arbetet med att förstärka stamnätet och frigöra kapacitet påbörjas nu och förväntas pågå till och med år 2030. Genom arbetet kommer Uppsala kommun att få en liten kapacitetsökning inom 5 år, men den stora kapacitetsökningen väntas närmare år 2030.

Vattenfall eldistribution äger regionnäten i kommunen, och det finns två lokalnätägare: Vattenfall eldistribution och Upplands energi. Delar av dessa nät kommer att byggas ut i och med att de sydöstra stadsdelarna expanderar. En förutsättning för utbyggnaden av elnätet i Uppsala är en välfungerande process för exempelvis markupplåtelseavtal och schakttillstånd.

¹Nyttjandegraden för solel (11,4% enligt tidigare beräkningar i (2)) gör att årsproduktionen för installerade solceller beräknas vara ca 11 GWh per år

Värme och kyla

Uppsala stad och Sävja är sammanlänkade i Vattenfall Värmes fjärrvärmenät på ca 520 km som tillgodoser värmebehovet hos majoriteten av stadens hushåll. Vattenfalls produktionsanläggningar har kapacitet att täcka värmebehovet som expansionen av de sydöstra stadsdelarna innebär. Merparten av hushållen utanför staden har egna värmelösningar baserade på el. Ungefär en femtedel av alla hushållen i tätorter och landsbygd använder ved och pellets för uppvärmning (2). I stadskärnan finns ett nät för fjärrkyla på 14 km (plus 10 km som förser Fyrislund, Akademiska sjukhuset, Ångström och Blåsenhusområdet) som förser Uppsala Konsert och Kongress (UKK) och de centrala delarna av innerstaden med 45 GWh fjärrkyla per år, samt i viss utsträckning fristående lösningar för absorptionskyla (1). Det finns också ett 2,6 km långt nät för ånga.

Gas

Uppsala Vatten producerar biogas genom rötning av organiskt avfall på Kungsängens gård samt genom rötning av avloppsslam från reningsverket i Kungsängen. År 2018 producerades 5,3 miljoner Nm³ (vilket motsvarar 32,9 GWh) biogas vid Kungsängens gård (5) och nästan halva denna volym - 2,55 miljoner Nm³ biogas - vid avloppsreningsverket (6). Huvuddelen av biogasen som produceras vid dessa anläggningar förs via ett rörsystem till Kungsängens gård för uppgradering till fordonsgas (2018 användes 87 % av biogasen från rötningen vid Kungsängens gård till fordonsbränsle, medan motsvarande siffra från reningsverket var 59 %) (5, 6). Uppgraderingsanläggningen på Kungsängens gård har sedan 2014 kapacitet att förse Uppsalas stadsbussar med 100% biogas (2).

Hälsa och säkerhet

Det förekommer följande risk- och hälsorelaterade frågor som behöver belysas i den fortsatta planeringen:

- Farligt gods på Ostkustbanan och E4
- Urspårning på Ostkustbanan
- Förorenad mark
- Översvämning
- Skred och ras
- Buller och vibrationer
- Elektromagnetiska fält från luftburna elledningar, transformatorstation, elledningar för järnväg och eventuell spårväg.
- Dricksvatten

Farligt gods

Genom planområdet löper Ostkustbanans två järnvägsspår och öster om planområdet passerar E4. Både järnvägen och E4:an är transportleder för farligt gods. Genom området går också länsväg 255 som är omledningsväg till E4:an. Väg 255 är del av omledningsnät till E4:an och kommer sannolikt att fortsätta vara det. Om trafik från E4:an omleds till väg 255 görs dock inga undantag från förbudet mot farligt gods utan transportörer av farligt gods hänvisas till annan rutt. Detaljplanering utmed väg 255 behöver således inte anpassas utifrån risker relaterade till transport av farligt gods

Urspårning

Risken för urspårning föreligger alltid vid järnväg. Risken för järnvägsolyckor och urspårning beror av faktorer som järnvägens längd, intensiteten i tågtrafiken, antalet vagnar och vagnaxlar på tågen, antalet växlar på järnvägen samt om plankorsningar förekommer. Höjdskillnaderna mellan järnvägsbanken och marken öster därom är uppemot tio meter vilket kan påverka vid en eventuell urspårning.

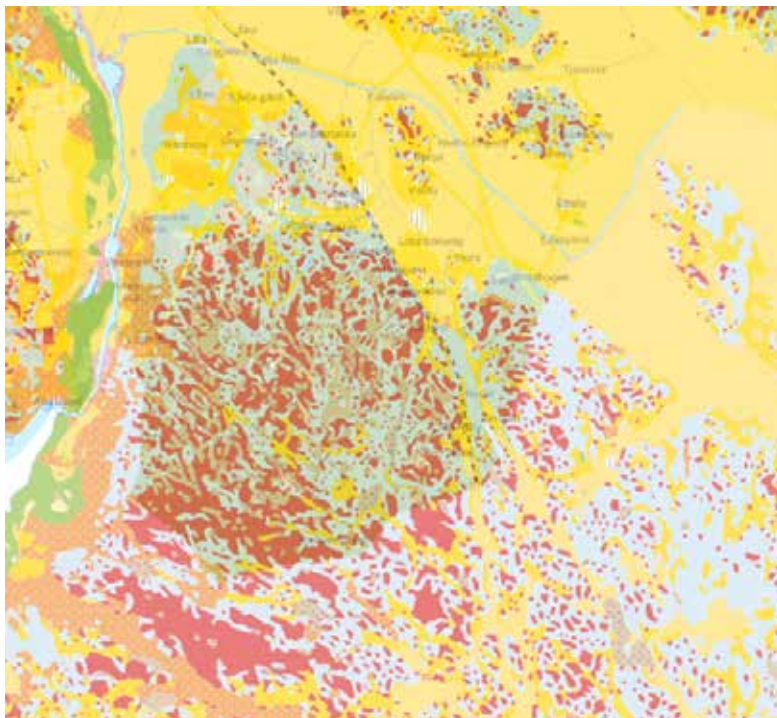
Förorenad mark

Förorenad mark förekommer främst i anslutning till de verksamheter som finns/funnits öster om järnvägen. Där finns flera före detta lertäkter. Inom planområdet finns också fyra deponier som ligger inom område som är aktuellt för bebyggelseutveckling.

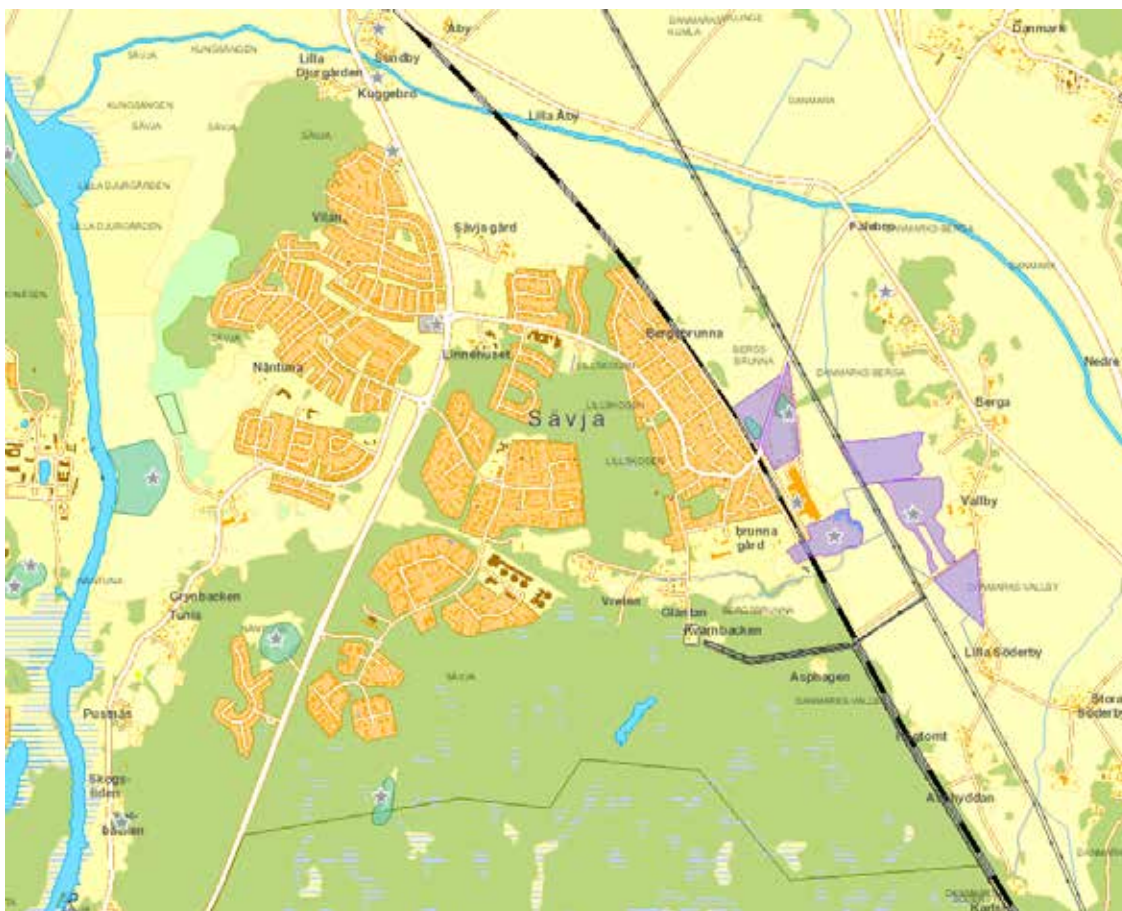
Geologi – skred och ras

Marken inom planområdet består av en kombination av urberg, sandig morän, olika typer av torv, lera och fyllnadsmaterial. Den del som är föremål för bebyggelseutveckling utgörs främst av morän med inslag av berg i dagen. Marken öster om järnvägen består nästan uteslutande av postglacial lera.

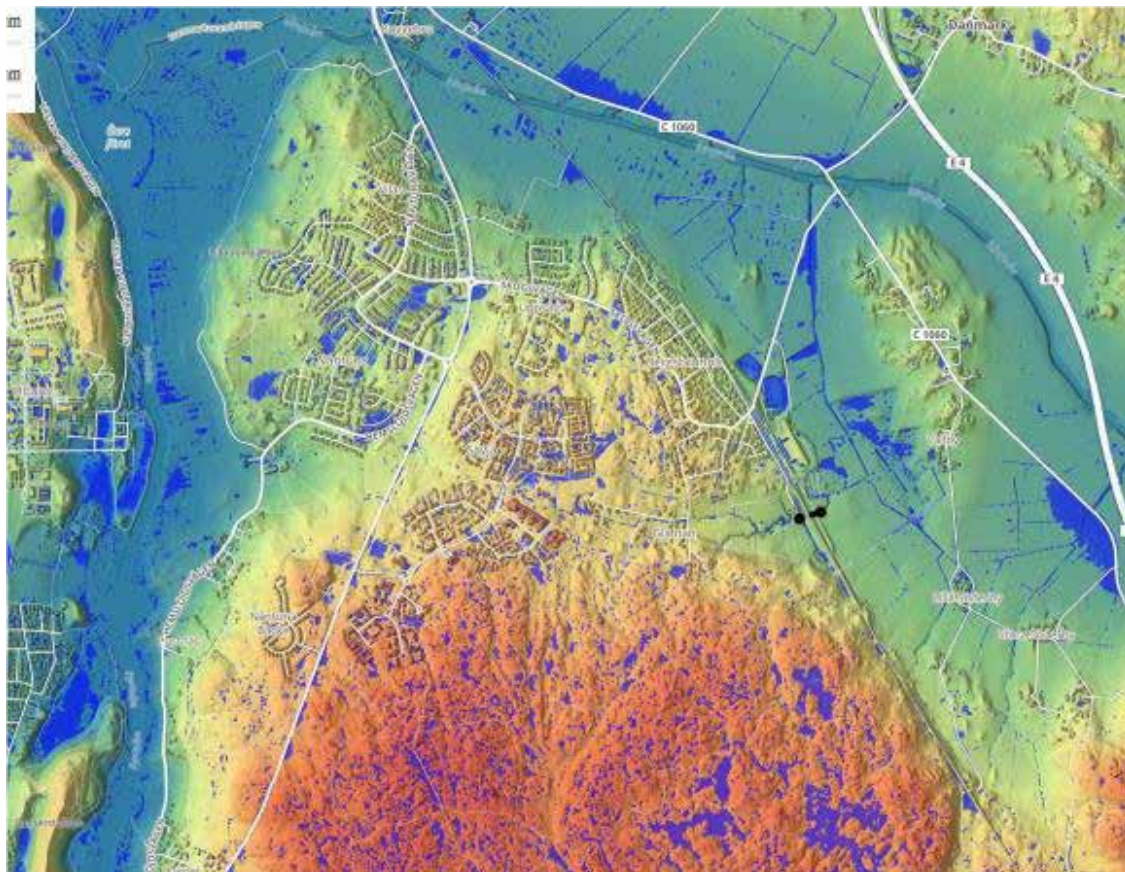
Järnvägsbanken är placerad på gränsen mellan det morän- och bergrika området och lermarken, något som måste tas i beaktande vid planering av passager under järnvägen och stationsområdet. Se karta på nästkommande sida.



Jordartskarta. Inom den del av planområdet som är mest aktuell för bebyggelseutveckling består marken i huvudsak av morän och berg i dagen samt en tunn rand av postglacial lera.



Karta som visar områden med förorenad mark. Lila=lerläkter, orange=fyllnadsmaterial, grön=deponier, stjärna=områden inventerade enligt MIFO-modellen.



Områden med risk för översvämning (mörkblå områden).

Elektromagnetiska fält

Förutom järnvägens luftledningar finns flertalet luftburna elledningar inom planområdet, främst öster om järnvägen. En transformatorstation finns också inom den del som är föremål för ny bebyggelse.

Inom planområdet finns flera källor till elektromagnetiska fält, bland annat Ostkustbanan. Flera luftburna kraftledningar finns, främst öster om järnvägen. Det finns även en transformatorstation på den västra sidan av Ostkustbanan, inom planområdet.

Runt alla elledningar finns två typer av fält, elektriska och magnetiska. Dessa har ett gemensamt namn; elektromagnetiska fält (EMF). I kraftledningar, järnvägens kontaktledningar och transformatorstationen flyter växelström.

Översvämning

Det finns en risk för översvämning inom planområdet och delar av området riskerar att översvämmas (över 30 mm djup) vid kraftiga skyfall.

Dricksvatten

Uppsalaåsen löper genom Uppsala stad och idag används grundvatten med konstgjord infiltration för dricksvattenproduktion till Uppsala stad. Fyrisån är den primära ytvattenresurs som ger infiltrationsvattnet. Under delar av året, för att bibehålla tillräckliga flöden i Fyrisån, tillförs vatten från sjön Tämnaren.

Infiltrationsvattnets uppehållstid i åsen är ungefär 6-8 månader. Den långa uppehållstiden innebär att naturliga processer efterliknas och vattnet får grundvattenkaraktär. Grundvatten har i regel en jämnare och mer stabil kvalitet och åsen fungerar som ett naturligt reningsfilter som gör att behovet av kemikalier och energi är mindre jämfört med en ytvattenbaserad dricksvattenförsörjning. Åsen har dessutom en stor magasineringsförmåga vilket bidrar till robusthet.

Det finns fyra brunnsområden där råvattnet tas ur åsen till vattenverken. Uppsalas dricksvatten produceras idag i två ordinarie vattenverk och ett reservvattenverk finns att tillgå vid planerade eller oplanerade händelser. I de två vattenverken produceras årligen ungefär totalt cirka 15 miljoner kubikmeter dricksvatten.

Vibrationer

Vibrationer är inte buller men störningen är starkt förknippad med buller. Vibrationer uppkommer ofta av samma källa som buller och har därför inkluderats i detta avsnitt. Byggnader vid vägar och järnvägar där markförhållandena är dåliga, till exempel lera riskerar att utsättas för vibrationer. Risken för vibrationsstörningar kan förhindras eller reduceras genom byggnadstekniska åtgärder vid nybyggnation, som till exempel olika typer av grundförstärkningsåtgärder. Att åtgärda störningar i efterhand är ofta svårt och dyrbart. Det bör därför framgå av planhandlingar om markförhållandena är sådana att det föreligger risk för vibrationsstörningar. Vibrationer i byggnaderna bör underskrida komfortriktvärde 0,4 mm/s (Svensk standard SS 460 48 61).

Buller och vibrationer

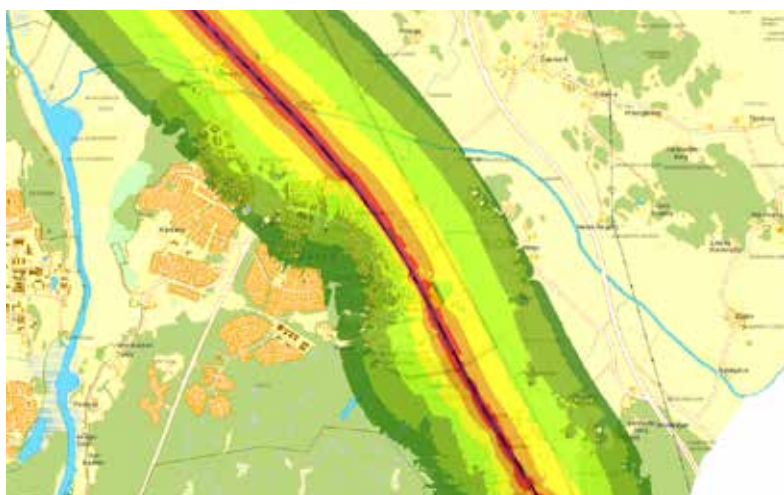
I Sverige finns flera olika riktlinjer för buller från trafik, byggarbetsplatser, industri och övriga externbullerkällor. Riktlinjer finns framförallt i plan- och bygglagen, miljöbalken, plan- och byggförordningen och förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216). Boverket har också tagit fram en vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder (2015:21).

Begreppet riktvärde är det värde som bedömts rimligt att eftersträva generellt eller i ett enskilt ärende. Detta skiljer sig från begreppet gränsvärde, vilket innebär att åtgärder måste tas för att klara gällande gränsvärde. Ett riktvärde är ett styrinstrument som inte är rättsligt bindande. Med den samordning av plan- och bygglagen och Miljöbalken som trädde ikraft 2015-01-01 blir däremot angivna ljudnivåer i detaljplan styrande för tillsyn.



I närheten av till exempel väg och järnväg kan även vibrationer från trafiken uppstå. Vid planering av områden invid större transportleder kan det krävas att vibrationer utreds i samband med detaljplanläggning och lovgivning.

Vägbuller (skärmdump från kommunens webbplats. Bör kompletteras med planområdesgräns och såklart teckenförklaring)



Järnvägsbuller (skärmdump från kommunens webbplats. Bör kompletteras med planområdesgräns och såklart teckenförklaring)

Kulturmiljö

Planområdet ligger mitt emellan två dalgångar, på västra sidan Uppsala stad med Fyrisåns dalgångslandskap och på den östra sidan Långhundraleden med Sävjaåns dalgång och slättbygd. De är båda delar av stora och värdefulla kulturmiljöer av riksintresse. Planområdet utgör de sydvästra delarna av Danmarks socken och har en historisk koppling till Danmarks by och kyrka.

Dalgångslandskapen bildades när inlandsisen smälte och landet sakta steg upp ur havet. Först blottades åsar och högre bergformationer och senare de flacka och bördiga slättområdena. Strategiska vattenvägar skapade förutsättningar för ett brett kontaktnät, inte bara i närområdet utan även internationellt. Tillsammans skapades mycket goda förutsättningar för ett framväxande samhälle under järnåldern och den efterföljande medeltiden, en utveckling av rikspolitisk betydelse med kungamakten i centrum. Den forna kultplatsen i "Gamla" Uppsala och kröningshögtiderna vid Mora stenar och senare i Uppsala stad är här viktiga delar av denna utveckling. Allt kan spåras i såväl landskapet som i byggnader, fornborgar, runstenar, fornlämningar, gravfynd och skatter.

Kyrkomiljöer och runstenar berättar om den begynnande kristendomen. Tillsammans med de tidiga medeltida bybildningarna börjar landskapet kring Uppsala ta den form som det till vissa delar fortfarande har. Särskilt tydligt är detta i planområdets östra delar som numera kallas delar av Långhundraleden.

Carl von Linné har satt tydliga spår inom planområdet. Sävja gård som ligger i planområdets norra delar var en av Linnés gårdar från mitten av 1700-talet. Närheten till Uppsala och universitetet gjorde att han här kunde skapa stadsnära egendomar. Såväl hans gård i Sävja som den i Hammarby, strax öster om planområdet, berättar om hans privatliv och vetenskapliga gärningar. Såväl byggnader och trädgårdar som Linnéstigar ingår i en internationell världsarvsansökan till UNESCO avseende Linnés vetenskapliga gärning.

Under 1800- och 1900-talen påverkas odlingslandskapet av nya skiftesreformer och brukningsmetoder. Samtidigt förändras byggnadsskick och stilideal. Nu börjar bebyggelsen i byarna att domineras av den faluröda kulören. Nya kommunikationer såsom järnvägen och ångbåtstrafiken till och från Uppsala var en viktig förutsättning för den kommande industrialiseringen av Uppsala med omnejd. Järnvägen var avgörande för utvecklingen av Bergsbrunna tegelbruk och järnvägsstation anlades på 1890-talet. Därefter följde en rad avstyckningar i området för egna hem och stationssamhället Bergsbrunna växte snabbt fram.

En omfattande villa- och radhusbebyggelse har sedan successivt vuxit fram i och kring Bergsbrunna, Vilan, Uppsävja och Nántuna under 1900-talet. Bebyggelseexpansionen nådde sin höjdpunkt med utbyggnad av framför allt flerfamiljshus i Sävja i olika etapper. Berättelsen om Bergsbrunna med omnejd sträcker sig således många tusen år bakåt i tiden. Men såväl landhöjningen som bebyggelseutvecklingen är ständigt pågående processer som fortsatt omformar och förändrar landskapet.

Fornlämningar

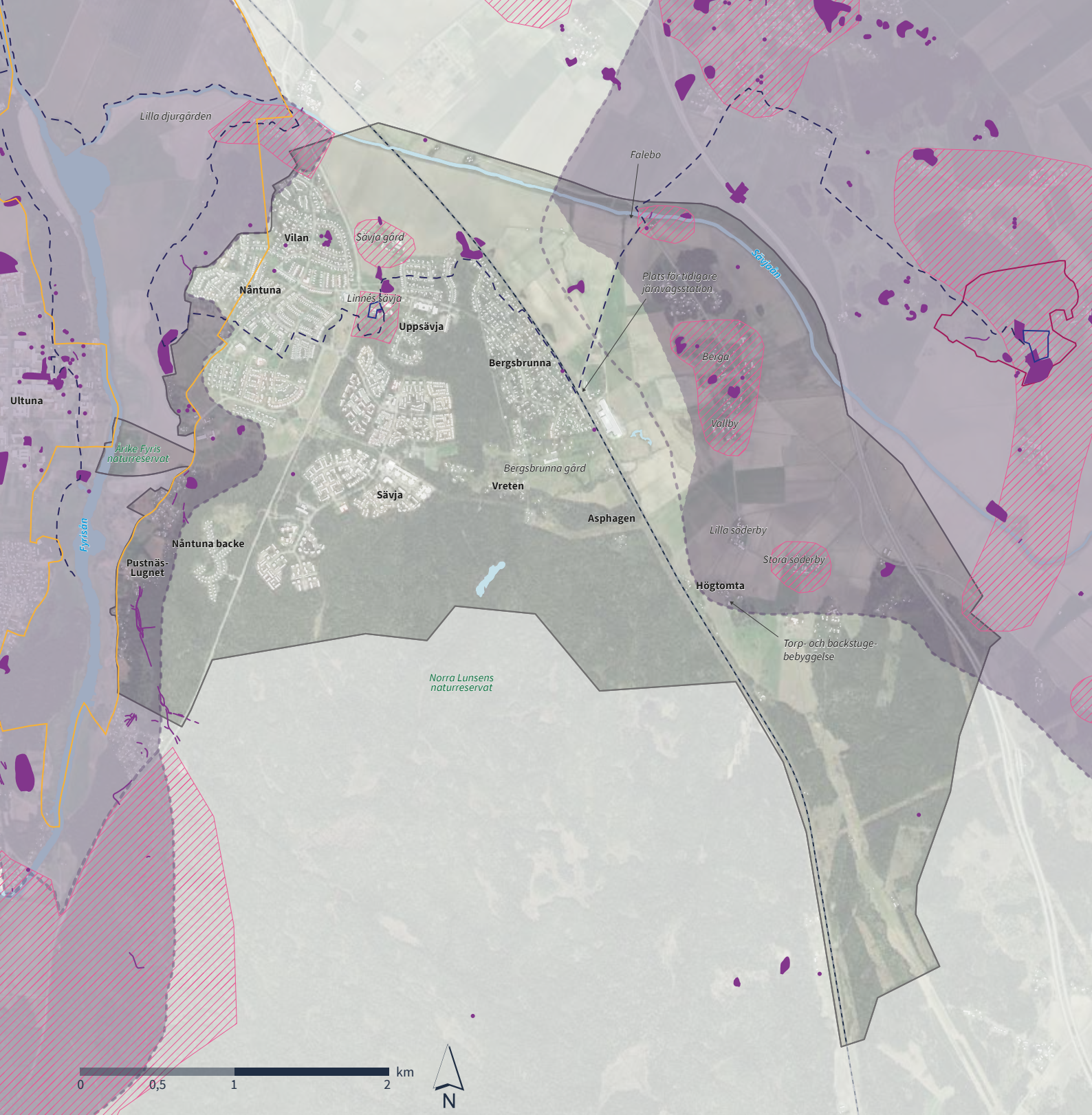
Planområdet är en del av ett historiskt kulturlandskap som på grund av det strategiska och viktiga läget mellan två betydelsefulla vattenleder, Sävjaån och Fyrisån/Föret, är rikt på fornlämningar. De flesta fornlämningarna utgörs av gravfält från järnåldern och tidig medeltid och ligger i anslutning till de historiska byarna.

Enligt Fornsök finns inom Nántuna ett gravfält vid Grynbacken (Danmark 120:1), ett gravfält öster om Nántuna gård (Danmark 115:1) samt ett gravfält vid Hasselbacken (Danmark 117:1). Av de registrerade fornlämningarna kommer planförslaget främst påverka de i norr och sydväst. Störst påverkan kommer det att vara på fornlämningsmiljön runt Sävja gård, där flera gravfält och även en boplatzlämning finns bevarade. Fornlämningarna är inte eller endast delvis undersökta och de många gravfälten i planområdet antyder att det är möjligt att idag okända boplatzlämningar kan påträffas i området vid exploatering.

Läs mer

Kulturhistorisk förundersökning inför fördjudad översiktsplan, Per Lundgren 2018-06-08, Uppsala stadsmuseum

Kompletterande kulturmiljöunderlag 2019-09-20
Fördjudad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna Uppsala kommun, WSP



KULTURMILJÖ

- Riksintresse för kulturmiljövård, Länsstyrelsen
- Riksintresse för kulturmiljövård, Uppsala kommun
- Kulturresevat
- Kommunala kärnkulturmiljöer
- Landskapsbildsskydd
- Byggnadsminnen
- Fornlämningar
- Linnéstigar



Riksintressen och andra nationella intressen

Riksintressen och andra nationella intressen

Kommunen ska

redovisa aktuella riksintressen i översiktsplanen samt redogöra för hur de tillgodoses vid beslut om mark- och vattenanvändning. Ställningstaganden i översiktsplanen ska underlätta detaljplanering och lovgivning. Om något riksintresse direkt kan komma att påverkas av förslag till förändrad mark- och vattenanvändning ska kommunen redogöra för hur negativ påverkan kan förhindras eller minimeras.

I Uppsala kommun finns många olika riksintresseområden. Den fördjupade översiktsplanen berör två områden av riksintresse för kulturmiljövården, två riksintressen för naturmiljö, två Natura 2000 områden samt ett område av riksintresse för det rörliga friluftslivet. Planområdet berör även riksintresse för försvaret och ett riksintresse för friluftsliv samt för transportinfrastruktur. Andra intressen av nationell betydelse som planen tar ställning till är brukningsvärd jordbruksmark och kraftledningsnät.

I Översiktsplan 2016 finns utförlig information om varje riksintresse i kommunen med värdebeskrivningar, redovisning av deras geografiska utsträckning, skyddsinstitut samt riktlinjer. Här redovisas kommunens ställningstaganden till de riksintressen som berörs av FÖPen samt hur kommunen ämnar att tillgodose dem. Hur riksintressen tillgodoses styrs genom planeringsinriktningar i respektive avsnitt. Några av dessa riksintressen har ändrats eller tillkommit sedan Översiktsplan 2016. Se aktuell information hos Länsstyrelsen i Uppsala län om riksintressenas värdebeskrivningar och de statliga anspråken på geografisk utbredning. Information finns även hos berörda ansvariga nationella myndigheter som Trafikverket, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet och Försvarsmakten. Boverket har det nationella samordningsansvaret för riksintressesystemet.

Områden av riksintresse för kulturmiljövården

Två områden av riksintresse för kulturmiljövården berörs av planen. Det är C40 Uppsala stad och C41 Långhundraleden.

Riksintresset Uppsala stad C40

Motivering

Stad starkt präglad av centralmakt, kyrka och lärdomsinstitutioner från medeltid till idag.

Uttryck för riksintresset

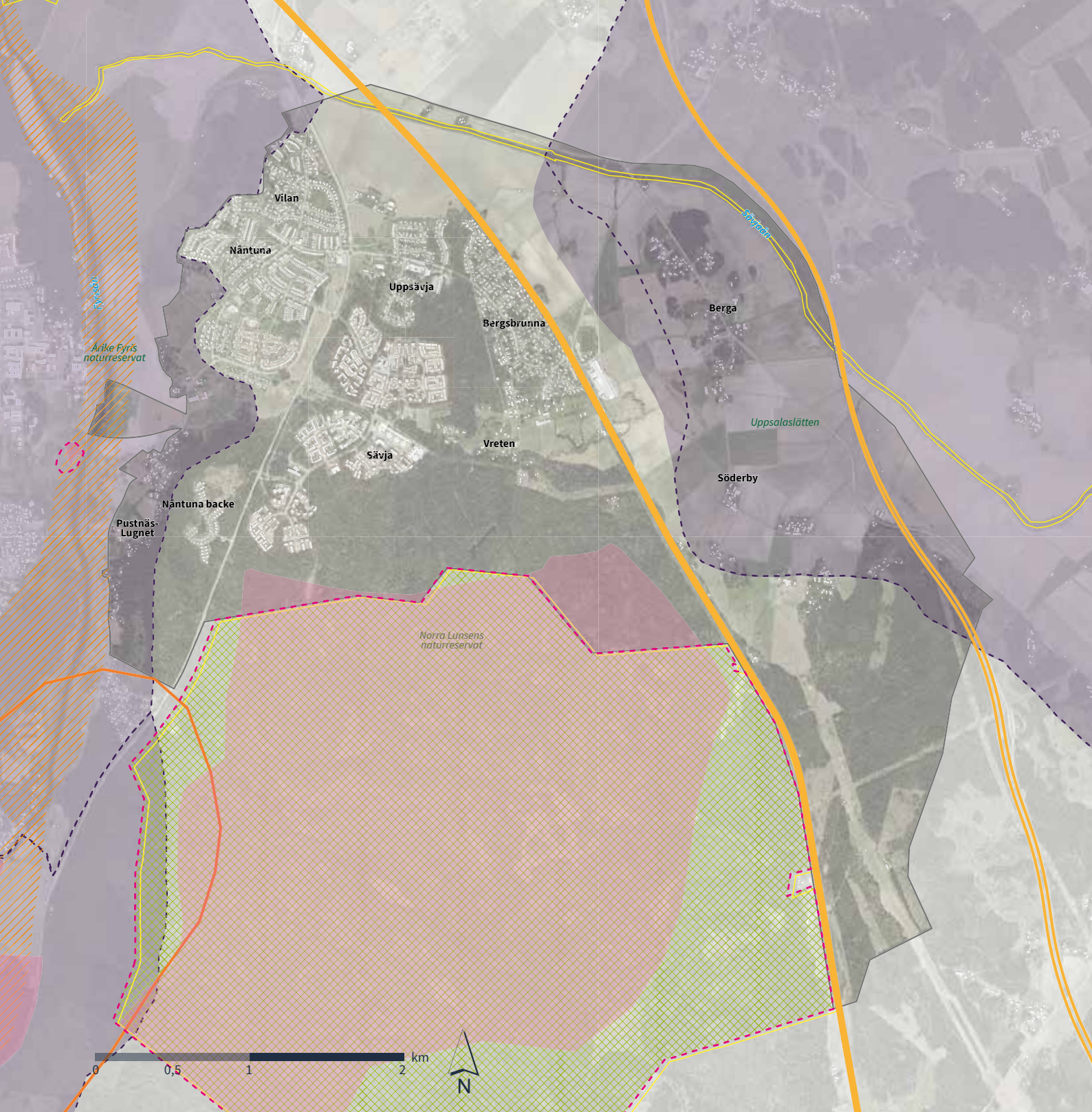
Centralmaktens, domkyrko- och lärdomsstadens bebyggelse och miljöer från medeltiden fram till idag. Kronogodsens med ängsmarker utmed Fyrisån. Miljöer och offentliga byggnader som hör samman med funktionen som residens-, förvaltnings- och regementsstad från 1600-talet till 1900-talet. Gatumönster med medeltida drag och rester av oregelbundna tomter från tiden före 1643 års reglering, gatunät enligt rutnätsplan med hörnslutet torg och långa raka tillfartsvägar från 1600-talet. Vetenskapshistoriskt intressanta trädgårdsanläggningar och parker från 1600-talet till 1900-talet. Bebyggelse-, kommunikations- och stadsplanestruktur som visar på stadens uppkomst och utveckling från medeltid till 1900-talet. Bebyggelsens utformning, placering och inbördes rumsliga samband. Den monumentala bebyggelsens dominans i stadsbilden genom siktlinjer och vyer längs gator, från torgrum och från Fyrisån. Stadens siluett från infarterna och vägar som passerar staden med domkyrkan, slottet och Carolina Rediviva som viktiga landmärken. Gatu- och platsnamn som anknyter till stadens kulturhistoriska utveckling.

Kommunens ställningstagande


De kulturhistoriska värdena påverkas av den fördjupade översiktsplanen i riksintressets södra del längs med Fyrisåns dalgång. Även särskilt värdefulla siktlinjer mot Domkyrkan, Carolina Rediviva och slottet påverkas. Genom medveten gestaltning och placering av


Läs mer


Läs mer i Översiktsplan 2016 och i PBL kunskapsbanken på Boverkets webbplats





RIKSINTRESSEN

 Natura_2000_Habitatdirektivet


 Riksintresse kulturmiljövård, Lst


 Riksintresse kulturmiljövård, Uppsala kommuns tolkning

 Riksintresse naturvård, Lst

 Riksintresse naturvård, Uppsala kommuns tolkning

 Riksintresse friluftsliv

 Riksintresse rörligt friluftsliv

 Riksintresse kommunikationer

 Plangräns

byggnader och infrastruktur bedömer kommunen att värdefulla siktlinjer kan tillgodoses.

I den fördjupade översiktsplanen pekas ett markreservat ut för trafikförbindelse. Det innebär att de öppna vyerna längs Fyrisåns dalgång och den visuella kopplingen mot staden och centralmakten påverkas. Genom att i kommande planering säkerställa att utformningen av broförbindelsen sker med stor hänsyn till de kulturhistoriska värdena bedömer kommunen att planen kan genomföras på ett sätt som tillgodoser riksintresset.

Riksintresset Långhundraleden C41

Motivering

Odlingslandskap utmed den under forntiden betydelsefulla Långhundraleden med ett rikt innehåll av monumentala fornlämningar samt medeltidsminnen av rikspolitiskt betydelse. Välbevarad socialhistoriskt intressant bebyggelsestruktur från tiden före 1800-talet.

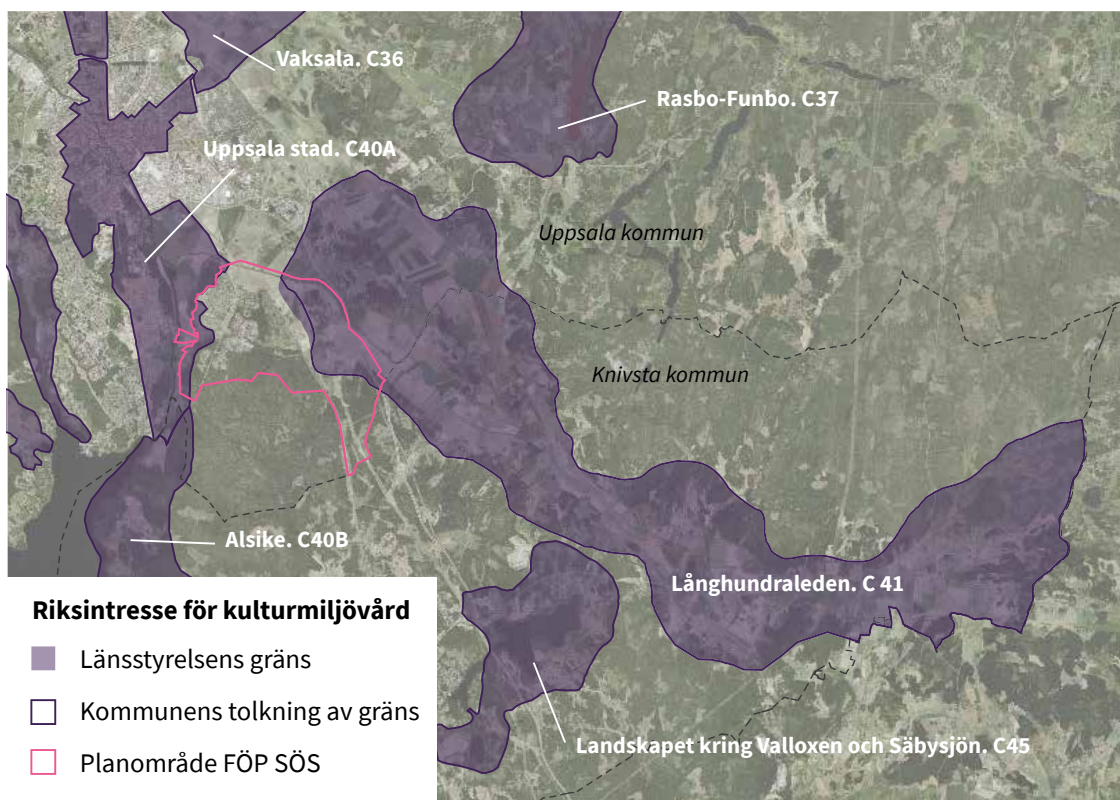
Uttryck för riksintresset

Ett flertal fornborgar, den största benämnd Broborg belägna vid åpassage med stora äldre järnåldersgravfält, flera med inslag av storhögar, runsten som omtalar brobygge vid vadstället Falebro med ett av Mälardalens lägst belägna gravfält, kungavalsplatsen Mora stenar, medeltida kyrkomiljöer, Linnés Hammarby samt bymiljöer med främst 1700- och 1800-tals bebyggelse.

Längs Ostkustbanan skiljer sig sedan tidigare kommunens tolkning av gränsdragningen för Riksintresset gentemot Länsstyrelsens.

Kommunens ställningstagande

De kulturhistoriska värdena påverkas av den fördjupade översiktsplanen genom att det planerade stationsläget med tillhörande stadsutveckling visuellt påverkar riksintresset. För att minimera negativ påverkan ska bebyggelsen och vegetationen i anslutning till riksintresset gestaltas med stor hänsyn till de kulturhistoriska värdena när det gäller arkitektoniskt uttryck, hus höjder, färg och material. Kommunen bedömer därmed att den fördjupade översiktsplanen kan genomföras på ett sätt som tillgodoser riksintresset.



Områden av riksintresse för naturvården

Två områden av riksintresse för naturvården berörs av utvecklingen av planområdet; Ultuna källor och Lunsen som också är ett Natura 2000-område.

Ultuna källor N78

Ultuna källor hör till de kraftigaste naturliga källorna i Uppland. Den geografiska gränsen omfattar både källdammen och utströmningsområdet i fuktängen.

Kommunens ställningstagande

Översiktsplan 2016 betonar att bebyggelse, anläggningar eller annan påverkan inte ska tillåtas inom riksintresset. Om åtgärder i omgivningarna vidtas ska försiktighetsåtgärder vidtas för att undvika påverkan på de hydrogeologiska förhållandena. Vid en eventuell framtida anläggning av planerad trafikförbindelse över ån i höjd med Ultuna ska kommunen säkerställa att anläggningarna inte påverkar källan eller vattenförande skikt som kan ha förbindelse med källan negativt. Detta kommer att säkerställas i arbetet med en detaljplan för den nya kapacitetsstarka kollektivtrafiken (Uppsala spårväg). Därför bedömer Uppsala kommun att planen kan genomföras utan negativ inverkan på riksintresset.

Lunsen N44

Område med framstående exempel på landskapstyper eller naturtyper, som särskilt väl visar landskapets utveckling samt naturlig utveckling i olika ekologiska system. Väsentligt opåverkat naturområde. Den geografiska gränsen följer Natura 2000 och reservatsgräns i norr.

Kommunens ställningstagande

Se ställningstagande under Natura 2000 för Lunsen 50.

Natura 2000-områden

Natura 2000-områden är av riksintresse. Verksamheter eller åtgärder får inte, varken var för sig eller i kombination med andra projekt försämra ekologiska värden. Föreslagna detaljplaner och verksamheter kan tillåtas endast om det inte på ett betydande sätt kan skada området eller närområdet. Processen med tillstånd för Natura 2000 kräver detaljerat underlag och utförs i detaljplanering. Norra Lunsen och Sävjaån-Funbosjön är skyddade som Natura 2000-områden och även skyddade enligt EU:s Art-och habitatdirektiv.

Lunsen 50

Planområdet för den fördjupade översiktsplanen gränsar till Lunsen som utgör både Natura 2000-område och riksintresse för naturvård. Området är även skyddat som naturreservatet Norra Lunsen.

Kommunens ställningstagande

Bevarandevärden och arter i Lunsens Natura 2000-område får inte påverkas. Norra Lunsen kommer inte att påverkas och avskiljs från föreslagna bebyggelse med en skyddszon.

Sävjaån-Funbosjön 61

Natura 2000-objektet inkluderar hela Funbosjön samt vattendrag uppströms och nedströms sjön.

Delar av Sävjaån löper genom planområdet och är mottagare av dag- och ytvatten från den fördjupade översiktsplanen.

Kommunens ställningstagande

Bevarandevärden och arter i Sävjaån - Funbosjöns Natura 2000-område får inte påverkas. Broar och andra ingrepp i riksintresset utformas med största hänsyn till riksintressets värden under anläggning och drift. Planförslaget säkerställer riksintressets värden genom föreslaget dagvattensystem och föreslagna hantering av ytvatten.

Riksintresse för rörligt friluftsliv

Mälaren med öar och strandområden (4:2 MB)

Mälaren med öar och strandområden är i sin helhet av riksintresse enligt 4 kap miljöbalken med hänsyn till områdets stora natur- och kulturvärdena och betydelse för friluftsliv och turism. Den fördjupade översiktsplanens område angränsar till riksintresset, som inom Uppsala och Knivsta kommun omfattar Ekoln med vikar och strandområden.

Kommunens ställningstagande

Riksintresset kommer inte påverkas negativt av den fördjupade översiktsplanen. Föreslagen bebyggelse utgör inget hinder för tillgängligheten till strandområden, utan har tvärtom potential att förbättra tillgängligheten för det rörliga friluftslivet genom förbättrad kollektivtrafik och infrastruktur.

Riksintresse för friluftsliv

Norra Mälaren samt nedre delarna av tillflödena Fyrisån och Hågaån FC 06

Riksintresseområdet utgörs av norra delen av Mälaren med nedre delarna av tillflödena Fyrisån och Hågaån samt omgivande stränder och landområden i utpekade värdekärnor kopplade till sjön. Delområdena i norra Mälarens vatten benämns, Ekoln, Lårstaviken, Gorran och Oxen. Områdets värdekärnor för friluftslivet utgörs av både sammanhängande stråk i vattenområdet och längs stränder samt mer avgränsade områden på land. Värdekärnor i form av stråk är det sammanhängande vattenstråket, med omgivande stränder kring Fyrisån, från centrala Uppsala söderut mot Stockholm samt Hågaån i Hågadal, en historisk farled som satt sin prägel på omgivningen. Den fördjupade översiktsplanens område berör riksintresset genom dess utbredning över den nedre delen av Fyrisån.

Kommunens ställningstagande

I samband med att Naturvårdsverket beslutade om riksintresset framhöll kommunen att utpekandet riskerar att komma i konflikt med kommunens intentioner om stadsutveckling. Denna invändning kvarstår. Riksintresset påverkas av den fördjupade översiktsplanen främst genom trafikförbindelsen över Fyrisån som pekas ut och som även finns utpekad i översiktsplanen.

Genom trafikförbindelsen över Fyrisån kommer tillgängligheten för friluftslivet i området öka. Detta tillsammans med att broförbindelsen utformas på ett sätt som inte medför negativ påverkan på riksintresset bedömer kommunen att den fördjupade översiktsplanen kan genomföras utan negativ påverkan på riksintresset.

Riksintresse för totalförsvarets militära del

Totalförsvarets riksintressen intar en särställning genom att de alltid har högsta prioritet vid avvägningar mellan olika riksintressen. Riksintressena är försvarsanläggningar med verksamheter och teknisk utrustning av olika slag. Försvarsmakten anger också influensområden som kan påverka bebyggelse och verksamheter. Till skillnad från andra nationella ansvarsmyndigheter anger försvarsmakten på egen hand gränser för riksintresseområden och influensområden. Det innebär att kommunen i sin översiktliga planering inte har möjligheter att påverka gränserna. Hela landet anges som influensområde för höga objekt, 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse (tätort) eller högre än 45 meter innanför sammanhållen bebyggelse. Sammanhållen bebyggelse definieras utifrån tätortsavgränsningen på Lantmäteriets översiktskarta.

Uppsala övningsflygplats

Uppsala övningsflygplats ligger vid Ärna ca 5 km norr om de centrala delarna av Uppsala stad. Flygplatsen har också förklarats vara av riksintresse för civil luftfart. Försvarsmaktens

syn på riksintresseområdets och influensområdenas utbredning framgår av en karta i översiktsplan 2016. Influensområdet för buller grundas på givna tillstånd avseende såväl den militära som den civila delen av flygverksamheten.

Kommunens ställningstagande

Riksintresseområdet ligger i direkt anslutning till Uppsala stad och det är därför angeläget med en fortsatt dialog med Försvaret. Försvarmaktens bedömningsgrund för vad som är sammanhållen bebyggelse utgår från Lantmäteriets kartuppdatering. Inom tätorter bör även en prövning kunna göras avseende initiativ till enstaka objekt som överstiger 45 meter. Därmed anser Uppsala kommun att riksintresset tillgodoses.

Riksintresse för kommunikationer

E4 Helsingborg–Haparanda

Riksintresset berörs av den fördjupade översiktsplanen då del av vägen löper genom planområdet. Planförslaget innefattar även en ny trafikplats utmed sträckan. Väg E4 sträcker sig genom hela Sverige, från Helsingborg till Haparanda. Genom Uppsala kommun sträcker sig vägen i tydlig nord/sydlig riktning, drygt 30 km.

Kommunens ställningstagande

Ny bebyggelse, anläggningar eller åtgärder bör inte medges som kan förhindra eller fördyra utbyggnad av vägen. Det gäller även uppförande av bostadsbebyggelse eller verksamheter i reservatets närhet som är känsliga för de störningar och risker som vägen kan ge upphov till. Kommunen bedömer därigenom att riksintresset tillgodoses i planen.

Ostkustbanan

Ostkustbanan är en 400 kilometer lång järnväg mellan Stockholm och Sundsvall, som bland annat passerar Uppsala och Gävle. Banan har fyra spår mellan Stockholm central och Skavstaby, där Arlandabanan ansluter. Mellan Skavstaby och Uppsala löper Ost[1] kustbanan med dubbelspår. En anslutning till Arlandabanan finns även i Myrbacken. Sträckan som berör FÖP:en är den mellan Solna och Uppsala C.

Vid planeringa av markutnyttjande i relation till Ostkustbanans funktion och utveckling såsom riksintresse enligt miljöbalken ska följande tas i beaktning:

- Dagens funktion
- Framtidssäkring
- Buller
- Vibrationer
- Säkerhet över spåret
- Utbyggnad nära spåret
- Utformning av föreläggande.

Kommunens ställningstagande

Genom att bebyggelse inte planeras på ett sätt som försvårar för riksintresset att fylla sin funktion bedömer kommunen att riksintresset inte påverkas negativt av planen.

Planen innefattar ett nytt stationsläge längs Ostkustbanan och en kapacitetsökning genom utbyggnad till fyra spår vilket bidrar till att stärka och utveckla riksintresset.

Uppsala vattenförsörjningsanläggning

Havs- och vattenmyndigheten har bedömt att Uppsalas vattenförsörjningsanläggning uppfyller kriterierna för att utgöra riksintresse, avseende följande delar:

- Brunnsområden: Storvad, Galgbacken, Stadsträdgården/Kronåsen, Sunnersta. Brunnsområdena levererar råvatten i tillräcklig mängd, som efter beredning, försörjer Uppsala med dricksvatten.
- Infiltrationsområden: Tunåsen, Stora Vallskog. Vid infiltrationsanläggningarna kan ytvatten på konstgjord väg tillföras grundvattenmagasinet. Med den konstgjorda infiltrationen kan skadliga grundvattensänkningar undvikas.
- Vattenverk: Gränby, Bäcklösa, Galgbacken (reserv). Vattenverken utgör den del i vattenförsörjningsanläggningen där dricksvatten bereds så att nödvändiga kvalitetskrav för dricksvatten uppnås. Vattenverken svarar också för att dricksvatten i tillräcklig mängd kan distribueras till hushåll och olika verksamheter.

- Distributionsanläggningar: Stynsbergs pumpstation, överföringsledning från Tämnaren till Fyrisån, samt råvattenledningar som förbinder vattentäkterna med något av de tre vattenverken.

Kommunens ställningstagande

En förutsättning för det föreslagna riksintressets långsiktiga nyttjande är att den grundvattenresurs –Uppsalaåsen - som förser anläggningen med råvattnet har god kvalitet och tillräckligt stor kapacitet. Som lagstiftningen är utformad är det endast områden för anläggningar för vattenförsörjningen som kan utgöra riksintresse, inte själva vattenresursen.

Något som påtagligt kan försvåra möjligheten att nyttja de anläggningar som ingår i Uppsalaåsens dricksvattenanläggningar är försämring av vattenkvaliteten och vattenkvantiteten i vattentäkten. Verksamheter som kan utgöra potentiella risker inom området är miljöfarliga verksamheter, flygplats, vägar/trafik, järnväg, bebyggelse, spillvattenledningar, dagvatten, förorenade områden och jordbruk. En verksamhet som medför utsläpp till vatten eller luft i närheten av anläggningen kan påverka vattenintag och reningsprocesser. En bedömning av en verksamhets påverkan behöver göras från fall till fall. Miljöstörande verksamhet som medför utsläpp till vatten eller luft i närheten av anläggningarna skulle kunna påverka vattenintag och reningsprocesser negativt.

Även verksamheter utanför själva området av riksintresse kan innebära påtaglig skada på det föreslagna riksintresset och bör omfattas av bedömningen. Det handlar då om vattenresursen Uppsalaåsen som formellt inte är del i riksintresset. Generellt är det tre saker som kan försvåra nyttjandet av vattenförsörjningssystemet: förekomst av miljögifter, energiutvinning i akvifärlagret och underliggande berg samt exploatering av infiltrationsytor.

Anläggningarna ligger inom eller i direkt anslutning till Uppsala stad, med hög täthet av aktiviteter och markanvändning som kan medföra risk för främst föroreningar. Vid bedömning om andra intressen påverkar riksintresset kan skyddsföreskrifterna för vattenskyddsområdet ge vägledning.

Genom att riktlinjer för markanvändning inom Uppsala- och Vattholmaåsarna tillämpas säkerställs skyddet av grundvattnet. Därmed bedömer Uppsala kommun att riksintresset tillgodoses.

Andra intressen av nationell betydelse

I detta avsnitt behandlas intressen av nationell betydelse, jordbruksmark samt kraftledningar i stamnätet. Båda relaterar till Miljöbalkens kapitel 3. Motivet för att dessa intressen behandlas är dels att de bedöms vara av särskild vikt, dels att Uppsala kommun här vill framhålla sina egna förhållningssätt gentemot staten.

Kraftledningar i stamnätet

Kraftledningar som ingår i stamnätet för elöverföring är av nationellt intresse. I planområdets sydöstra hörn passerar en luftburen stamnätsledning för 220 kV. Stamnätet är av vital betydelse för den svenska elförsörjningen. Enligt Miljöbalken (3 kap 8 §) ska mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för energidistribution så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar.

Kommunens ställningstagande

Befintliga ledningar i stamnätet har skydd genom ledningsrätt. I den del av planområdet som ledningen går föreslås ingen bostadsbebyggelse. I närområdet föreslås ett verksamhetsområde och trafikplats för E4.

Brukningvärd jordbruksmark

I Miljöbalkens 3 kap. 4§ anges att jordbruk är en näring av nationell betydelse och att ”brukningvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk”. Väsentliga samhällsintressen kan vara att tillgodose bostadsförsörjningsbehovet, att kunna lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra, att skapa väl fungerande och lämpliga tekniska försörjningssystem och att säkerställa viktiga rekreativintressen. (prop. 1985/86:3 s. 53).

I översiktsplaner och i fördjupade översiktsplaner ska kommun föra ett resonemang kring den brukningsvärda jordbruksmarkens kvalitet, huruvida det exploaterande intresset verkligen är ett väsentligt samhällsintresse samt redogöra för varför förutsättningarna att ta annan mark i anspråk inte är tillfredsställande.

Jordbruksmark är nödvändig för försörjnings-säkerheten i ett växande och föränderligt samhälle. Ökad lokal och global efterfrågan på mat, foder och energi, en minskad biologisk mångfald och en klimatförändring ställer stora krav på hänsyn till brukningsvärd jordbruksmark.

Kommunens ställningstagande

Den fördjupade översiktsplanens utpekade områden för bebyggelseutveckling och transportinfrastruktur ligger till viss del på jordbruksmark. I översiktsplanen samt i samband med det nu aktuella arbetet med den fördjupade översiktsplanen har analyser och avvägningar skett på en överordnad nivå som landat i ställningstagandet att delar av berörd jordbruksmark kan exploateras, med hänvisning till väsentliga samhällsintressen och platsernas lägesegenskaper.

Kommunen har formulerat sex grundläggande ställningstaganden om exploatering och bevarande av brukningsvärd jordbruksmark inom planområdet.

1.

Kommunen behöver en långsiktig stadsutveckling

Kommunens strategi för långsiktig stadsutveckling enligt ÖP 2016 har utformats för att kunna ta hand om en omfattande ökning av befolkning och verksamheter. År 2050 ska gång-, cykel- och kollektivtrafik tillsammans utgöra minst 75 procent av resandet inom staden. Med de stora volymer människor och aktiviteter det handlar om under perioden fram till 2050, kan staden inte växa enbart inom sin befintliga byggda miljö för att få en tät och grön stad med fungerande hållbart transportsystem och god tillgänglighet lokalt och regionalt. Ny bebyggelse och anläggningar behöver därför kanaliseras på ett ändamålsenligt sätt, inom stadsstrukturens ram.

Strategin tar till vara de möjligheter som en ökad kapacitet på Ostkustbanan ger. Uppsala resecentrum, och trafiksystemet som leder dit, behöver avlastas genom en ny tågstation vid Bergsbrunna.

2.

Alternativ lokalisering vid Ostkustbanan är inte möjlig

Enligt Miljöbalkens 3 kap 4 § ska det utredas om inte en lokalisering av det väsentliga samhällsintresset kan ordnas på ett tillfredsställande sätt på annan mark med betydelsen att "tillfredsställande" avser att lokaliseringen av en exploatering ska vara tekniskt och funktionellt lämplig samt ekonomiskt rimlig. Ostkustbanan är en pulsåder för resenärer och godstrafik till och från mellersta och norra Sverige. Dagligen reser 18 000 resenärer till och från Uppsala på Ostkustbanan. Sträckan Uppsala-Arlanda är en flaskhals redan idag vilket medför sämre nytta för både gjorda och planerade investeringar norr om Uppsala.

En ny tågstation med anslutning till kapacitetsstark kollektivtrafik mot Södra staden är även nödvändig för att avlasta Uppsala resecentrum. Föreslagen utveckling är därför en nyckel för att klara stadstillväxten och tillgängligheten regionalt och lokalt. Det innebär framförallt ett stort tillskott av nya bostäder, offentlig service med både lokal och regional målpunkt samt arbetsplatser. Ny trafikplats vid E4:an behövs för att fullt ut ge den nya tågstationen en funktion som regional omsättningspunkt. Tidsvinsterna för resande med kollektivtrafik blir betydande.

3.

Bostadsförsörjningen behöver säkerställas

Kommunens medverkan till ett stort bostadstillskott säkrar fyrspårsinvesteringen i Ostkustbanan mellan Uppsala och Arlanda, liksom en ny tågstation är avgörande för att ett så stort bostadstillskott ska vara möjligt. En utbyggnad enligt planförslaget innebär investeringar inte bara lokalt för planområdet och centrala Uppsala utan bidrar till en regional samhällsnytta med ökad turtäthet på sträckan. Från järnvägsstationen vid Bergsbrunna kommer man år 2050 att kunna nå cirka 1,3 miljoner arbetsplatser inom 60 minuter med

kollektivtrafik mot endast 88 000 arbetsplatser idag. Omvänt kan stationen vid Bergsbrunna nås av cirka 0,9 miljoner arbetstagare inom 60 minuters restid med kollektivtrafik jämfört med 74 000 arbetstagare idag.

I området finns höjdbegränsningar för ny bebyggelse på grund av försvarsmaktens intressen. Det innebär att alternativet att bygga högre till förmån för att spara mer jordbruksmark utan att göra avkall på antalet bostäder inte är möjligt.

4. Ianspråktagandet av jordbruksmark ska minimeras

Planförslaget utgår från att i möjligaste mån minimera ianspråktagandet av värdefull jordbruksmark. Vid stationsläget vid Bergsbrunna och längs Ultunalänken är viss utbyggnad på åkermark motiverad. Kommunens bedömning är att jordbruksmark i det redovisade exploateringsområdet kan tas i anspråk med hänvisning till väsentliga samhällsintressen och platsernas lägesegenskaper. Exploatering med hög täthet i dessa områden ska också vägas mot att ta större delar av jordbruksmark i stadens omland i anspråk, där bebyggelsestrycket är fortsatt högt, men förutsättningarna för tätt stadsbyggande och långsiktigt hållbar transportinfrastruktur lägre. Merparten av den markyta som kan användas ligger på skogsmark och tidigare täkter.

5. Uppsala resecentrum behöver avlastas i närtid

En bärande tanke är att tidigt satsa kring stationsläget på ostkustbanan för att tidigt åstadkomma en avlastning av innerstaden och resecentrum. Den höga lokala, regionala och storregionala tillgängligheten vid järnvägsstationen är en stark attraktionsfaktor för lokalisering av såväl servicefunktioner som andra arbetsplatser som bör nyttjas. På samma sätt ger den höga storregionala tillgängligheten vid järnvägsstationen särskilda förutsättningar för näringslivsutveckling.

6. Stora vinster genom begränsad förlust av jordbruksmark

Sammanfattningsvis bedöms att cirka 20 000 bostäder öster om Fyrisån kan tillkomma med direkt ianspråktagande av endast cirka 60 ha hektar jordbruksmark invid stationsområdet och ca 15 ha vid norr om Sävja gård. Därutöver kommer en mindre del jordbruksmark att tas i anspråk för Ultunalänken, vägkopplingen till E4, lokalgata till verksamhetsområdet i söder, cykelväg mot Alsike (Knivstas befintliga vägar, impedimentområden och befintliga avgränsningar mellan åkrar används så långt det är rimligt). I en avvägning mellan olika allmänna intressen samt mellan privata och allmänna intressen bedöms bostadsbehovet tillsammans med nödvändig infrastruktur i relation till den jordbruksmark som tas i anspråk vara motiverad.

Skogsbruk av nationell betydelse

I Miljöbalkens 3 kap. 4§ anges att skogsbruk är av nationell betydelse. Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra ett rationellt skogsbruk.

Kommunens ställningstagande

Skogsbruket inom planområdet är inriktat på naturvård och tillgänglighet. Inom vissa partier skog finns överståndare från ett tidigare rationellt skogsbruk. Planförslaget utgår från att spara skog som skyddszon för Natura 2000 och i spridningskorridorer inom området. Kommunens bedömning är att skogsmarken i det redovisade exploateringsområdet kan tas i anspråk med hänvisning till väsentliga samhällsintressen och platsernas lägesegenskaper. Exploatering med hög täthet i dessa områden ska också vägas mot att istället ta större delar av jordbruksmark i stadens omland i anspråk. Merparten av markyta med föreslagen byggnation ligger på skogsmark och tidigare täkter.



**Behov av social
infrastruktur vid
fullt utbyggd stad**

Behov vid fullt utbyggd stad

(Vid framtagande av planförslaget har dessa behov beaktats)

Kommunens behov av bostäder och lokaler beskrivs i kommunens bostads- och lokal-försörjningsplaner. Avstämningar av behov behöver göras kontinuerligt.

Bostadssociala resurs

I begreppet bostadssocial resurs inkluderas här socialnämndens och arbetsmarknadsnämndens behov av lägenheter. Det är hushåll som hyr i andrahand genom kommunen, exempelvis hushåll som har bostadssocialt kontrakt eller är anvisade enligt bostättningslagen. Vid årsskiftet 2019/2020 fanns det cirka 700 bostäder för nyanlända och 530 bostadssociala kontrakt. Behovet är svårt att bedöma på lång sikt och är beroende av bland annat migrationsströmmar. För målgrupperna behöver det planeras för hyresrätter med relativt lägre boendekostnader och kriterier för förstahandskontrakt som hushållen kan uppnå.

Särskilt boende för äldre

Med äldreboenden eller vårdboenden menas särskilt boende för äldre, en biståndsbedömd boendeform där kommunen har ett ansvar att det finns tillräckligt med platser i kommunen. Fram till 2050 skulle det, om andelen äldre i behov av särskilt boende är detsamma som 2014 – 2018, behöva tillskapas ca 1700 nya platser i kommunen (korttidsplatser ej inräknat). En utbyggnad av 21 500 lägenheter samt med hänsyn till nuvarande spridning tyder på ett ytterligare behov av ca 500 lägenheter för särskilt boende och korttid i de sydöstra stadsdelarna. Utifrån dagens planering motsvarar det 6–8 vård- och omsorgsboenden. Det förutsätter fortsatt drift av redan befintliga vård- och omsorgsboenden både i Sävja – Bergsbrunna och övriga staden. Behovet kan dock komma att ändras genom exempelvis andra satsningar på bostadsformer för äldre så som seniorbostäder. Det finns således även ett behov av bostäder för äldre som inte är biståndsbedömda. Fastighetsägare som kan bidra med såväl biståndsbedömda som icke biståndsbedömda bostäder för målgruppen bör prioriteras. Samlokalisering med andra samhällsfunktioner är viktigt för båda bostadsformerna.

Bostäder för personer med funktionsnedsättning

Bostadsbehovet för personer med funktionsnedsättning bedöms utifrån socialtjänstlagen (SOL) och lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS). Behovet skiljer sig mellan individer och efterfrågan finns av både täta gruppboenden och lägenheter knutna till en bas. Behovet av bostäder med särskild service enligt LSS har ökat i högre takt än befolkningsutvecklingen och i nuläget (2020) bedöms ett ökat behov av 15–20 lägenheter per år i kommunen (motsvarar cirka 3 gruppboenden á 6 platser per år). Behovet av bostäder med särskild service socialpsykiatri SOL uppskattas ligga stabilt och följa befolkningsutvecklingen. Då stor utbyggnad ska ske i Sävja – Bergsbrunna behöver bostäder för målgruppen planeras in. Fastighetsägare med vilja att bygga bostäder med särskild service bör prioriteras. För målgruppen är det också av betydelse att det möjliggörs för bostäderna med relativt lägre boendekostnader då flera i målgruppen har begränsad inkomst.

Behov av lokaler för vård

Ett vårdcentrum bestående av en hälso/vårdcentral i grunden, men som integreras med röntgen, laboratorium, närvårdsavdelning (innebär verksamhet dygnet runt samt inneiggande vår), lokaler för mobila team, annan öppen specialistvård av olika slag tex inom psykiatri, gynekologi, geriatrik, barn.

- Behovet av ett framtida vårdcentrum ska stämmas av mot en långsiktig planering av vårdcentrum i regionen som Region Uppsalas ansvar för.
- Ur tillgänglighets synpunkt bör vårdcentraler placeras i bottenvåningar.
- Ca 4-5 hälso/vårdcentraler (10 000 invånare motsvarar en vårdcentral)
- Ca 35 behandlingsrum för tandvård fördelade på ca 3–4 kliniker (tandvårdskliniker drivs både privat och inom offentligt regi, vilket innebär att antalet kliniker kan bli ett annat antal).
- Total yta cirka 20 000 m². Regionen ser gärna möjligheter till samlokalisering med kommunens verksamheter exempelvis mobila team, SÄBO mm. Samlokalisering även med andra aktörer så som familjecentrum samt statliga myndigheter är önskvärt.

Behov av skollokaler

Med angiven utbyggnadstakt, färdigbyggda bostäder tom år 2050, beräknas preliminärt som mest behövas ca 4 900 förskoleplatser och ca 6 700 grundskoleplatser. Dessa siffror är baserade på att alla byggnader byggs specifikt för respektive funktion, det vill säga hänsyn har inte tagits till samutnyttjande eller flexibel användning över tid. Men fler bedömningar behöver tas fram successivt under utbyggnadsperioden. Behovet ser just nu ut att bli som störst ca år 2050. Innan och efter blir behovet lägre. Därtill kommer ett behov av gymnasieplatser på ca 1 500 – 2 000 platser.

Andra verksamhetsutövare än kommunen själv kan komma ifråga för både byggande och drift av pedagogiska lokaler.

Avstämningar för behov av lokaler för vuxenutbildning behöver ske regelbundet.

Riktlinjer för lokaler för förskolor och grundskolor

Riktlinjer för kommunala förskolor:

1 avd. = 18 platser, 4 avd. = 72 platser, 8 avd. = 144 platser.

Förskolor i fristående hus bör byggas i två våningar. Mindre förskolor kan byggas i en våning. I Uppsala finns för närvarande inte högre förskolebyggnader än två våningar.

Förskolor i bottenvåningen kan planeras som komplement för att tillgodose behovet när det är som störst men är inte en långsiktig hållbar lösning. Det är då bättre att bygga skollokaler så generella som möjligt så att byggnaderna kan växla användning under utbyggnadsperioden. En förskola i bottenvåningar kan rymma tre till fyra avdelningar.

Riktlinjer för grundskolor

Ca 420 – 630 elever eller fler per enhet Grundskolor kan byggas i kluster så att samutnyttjande av lokaler kan ske mellan skolenheterna. Enheter för låg- och mellanstadium, för mellan- och högstadium eller för förskoleklass till årskurs nio är möjligt att planera för. Grundskolor kan byggas i upp till 4 våningar. Det är en fördel om skolgårdarna angränsar till park/grönområde. Dock förut-

sätter ett eventuellt samutnyttjande av park- och grönområden att det finns en tydlig och väl fungerande modell för samutnyttjande mellan skolan och dessa platser.

Riktlinjer för utemiljö för förskola och grundskola

Kommunstyrelsen väntas fatta ett nytt beslut om Riktlinje för utemiljö vid förskolor och grundskolor. För sydöstra staden är förslaget att minimikravet för förskola ska vara 30 kvadratmeter per barn. För grundskola föreslås minimikravet vara 20 kvadratmeter per elev. För båda föreslås den minsta sammanhållna friytan vara 3 000 kvadratmeter.

Övrigt

Både lokaler och uteytor ska planeras för samutnyttjande. Både förskolor och grundskolor ska placeras så att de utgör naturliga mötesplatser för boende i de sydöstra stadsdelarna.

En diskussion om angöring och P-tal parkeringstal kopplat till förskole- och skolverksamheten bör föras i detaljplaneskedet för att stimulera föräldrar och personal till cykel- och kollektivtrafikåkande.

Både förskolor och grundskolor ska ligga på gångavstånd från hållplatser för kollektivtrafik.

Gymnasieskola

Den stora utbyggnaden leder även till ett behov av platser i gymnasieskola. Bedömningen när området är färdigbyggt är cirka 1 500 till 2 000 platser, som motsvarar 1–2 gymnasieskolor.

Gymnasieskolan bör placeras så att de nås med få byten i kollektivtrafiken. Placeringen ska ses i ett regionalt sammanhang med övriga delar av Uppsala stad samt med Knivsta kommun, som på sikt också ser ett behov av ett nytt gymnasium. Ett nytt gymnasium i Knivsta skulle utgöra en resurs även för de sydöstra stadsdelarnas ungdomar på samma sätt som ett nytt gymnasium i stadsnod Bergsbrunna skulle utgöra detsamma för Knivstas ungdomar.

Behov av olika anläggningar och ytor för idrott och hälsa

Nedan följer en behovsbedömning baserat på nyckeltal och policies i förhållande till befolkningsökning.

Allaktivitetsplats

Allaktivitetsplatser är en relativt ny företeelse. En allaktivitetsplats ska främja fysisk aktivitet och umgänge och spontanidrottandet. Platsen är inte bokningsbar. En allaktivitetsplats kan anläggas på en idrottsyta, R-yta eller i parkområde i anslutning till bostadsområden, i närheten av en idrottsplats eller nära en skola för att skapa en kombinerad resurs för skola, idrott-, fritids-, och föreningsaktiviteter samt boende.

I de sydöstra stadsdelarna behövs minst en allaktivitetsplats.

Konstgräsplan fullstor (11 spelare) med belysning och omklädningsrum

Idag finns en konstgräsplan i Bergsbrunna. Det rekommenderade antalet är sammanlagt sju stycken när området är fullt utbyggt. Konstgräsplaner kan ersätta befintliga planer av grus eller naturgräs men även nyetableras. Konstgräsplaner ger en betydligt längre fotbollssäsong och kan nyttjas betydligt mer då återhämtningstiden jämfört med naturgräs är obefintlig. Konstgräsplanen kan förses med planvärme som ger möjlighet till spel året runt. Placering av konstgräsplaner bör samordnas med dagvattenutredningar då grannulatat från konstgräset kan påverka natura-2000 området Sävjaån.

Idrottshallar

I Uppsala råder brist på fullstora hallar. Utbyggnaden av idrottshallar behöver följa utbyggnaden av skolor med en prioritering mot fullstora idrottshallar för att möta även föreningslivets behov. Idrottshallarna bör placeras invid skolorna så att de kan fungera för både skolans och föreningslivets behov. Idrotts- och fritidsnämnden har tagit ett rikttningsbeslut som säger att enbart fullstora idrottshallar ska byggas, dvs hallar med golvyta 42*23 meter (delningsbar). Mindre hallar begränsar användandet och minskar antalet möjliga idrotter.

Simhall

För att möta befolkningsökningen i de sydöstra stadsdelarna behöver minst en simhall byggas. En viktig funktion som simhallen har är skolornas simundervisning men även som mötesplats för stadens invånare. För att stödja hållbara transporter bör därför simhallen lokaliseras i anslutning till cykelstråk och kollektivtrafik. Knivsta har i tidigare planer identifierat att när kommunen nått 25 000 innevånare bör en ny simhall kunna byggas. För största möjliga resurseffektivitet är fortsatt dialog mellan kommunerna i denna fråga angelägen.

Gymnastikanläggning

Liksom många andra kommuner har Uppsala ett mycket lågt nyckeltal för gymnastikanläggningar. Den stora utbyggnaden enligt planförslaget tillsammans med att gymnastiken växer starkt och att behovet sedan lång tid tillbaka är stort gör att en satsning på en anläggning för gymnastik är extra angeläget. Gymnaster finns i hela kommunen och många behöver resa till träningen. En lokalisering av en gymnastikanläggning här skulle då nå flera syften, dels att resorna till träningen kan ske hållbart på grund av den höga kapacitet som kollektivtrafiken har här, dels att anläggningen skulle kunna ge de nya stadsdelarna en profil, en identitet och starkt karaktärsvärde.

Ishall

Minst en ishall behövs i de sydöstra stadsdelarna. Uppsala har ett ganska bra utbud av ishallar (precis på snittet jämfört med andra kommunen i landet) dock är denna utökning rimlig avseende utbyggnadens omfattning men också strategiskt för kommunen då övriga ishallar i kommunen är koncentrerade till kommunens nordöstra delar.

Motionsspår

Antalet motionsspår behöver utökas med minst sju stycken inom området. Dessa kan med fördel anläggas både inne i stadsmiljön och ut i omgivningarna. De sk accesspunkterna bör planeras medvetet och strategiskt så att de stimulerar till användning. Motionsspåren bör kopplas samman med befintliga spår. Motionsspår är en viktig kategori för fysisk aktivitet, motion och hälsa i ett livslångt perspektiv. Viktig är också att införliva utegym och bänkar kopplat till motionsspåret.

Utegym

Antalet nya utegym som behöver anläggas till 2050 är sju stycken och de behöver följa utbyggnaden av motionsspår och nya parker. Även här är bänkar för vila och rast viktigt att planera in. Utegymsen bör utformas så att de möter behoven hos olika åldrar, olika kön och funktionsnedsättningar.

Specialanläggningar

Med en så pass stor utbyggnad som planförslaget innebär uppstår också ett behov av ett antal specialanläggningar som en friidrottsanläggning samt en större anläggning med sammanlagt 10-15 st banor för racketsport för sporterna tennis, badminton, squash och padel. Boulebanor är också efterfrågat.

Kommunal Ridanläggning

Planområdet har många aktiva ridklubbar dock saknas det i nuläget en kommunalt driven ridanläggning. Med den förväntade befolkningsökningen till området bör behovet utredas vidare. I det fortsatta arbetet ska Folkhälsomyndighetens rekommendationer om minst 200 meter mellan förskola/skola och stall/hage följas.

Behov av olika lokaler och ytor för kultur och fritid

I en stadsdel av denna omfattning bör det finnas:

- Fritidsklubbar - i eller i närhet av de skolor som har undervisning för elever 10-12 år.
- Fritidsgårdar för åldrarna 13-18 år
- Kulturskoleverksamhet för barn och unga – företrädesvis i samnyttjande med skolornas lokaler
- Bibliotek dimensionerat efter stadsdelens storlek
- Lokaler för Träffpunkter som riktar sig till den äldre befolkningen
- Scener för teater, dans, musik, litteratur och övriga uttryck.
- Utställningslokaler.

Behov av brandstation

Med nuvarande stationsplacering och vägnät bedöms det att insatstiden på 10 minuter från Fyrislund brandstation till utbyggnaden i de sydöstra stadsdelarna klaras. En utredning inom brandförsvaret om ett eventuellt behov av en ny brandstation pågår.

Behov av polisstation

Vid ett antagande av FÖP SÖS ska kontakter med Polisen återupptas för att säkerställa eventuella behov i de kommande etapperna.



Sammanfattning av trafikutredning

Trafiksimuleringar, ett urval

En ny trafikanalys har gjorts av utställningsförslaget (WSP 2019-10-25). Här följer nu en sammanfattning av utredningen. Analyserna presenteras i ett större geografiskt utsnitt än i samrådshandlingen. Dag Hammarskiölds väg, Kungsängsleden med omgivningarna finns nu med i materialet.

För att förstå hur trafiken blir i den nya stadsmiljön görs trafiksimuleringar med hjälp av en trafikmodell. Modellen är en makromodell vilket innebär att trafikflöden på vägar prognosticeras på en övergripande nivå. Modellen kan bl a svara på hur stora trafikflöden som kommer att uppstå i de olika gatorna och på vägarna, och om det blir kapacitetsproblem, framför allt i huvudgatunätet. Däremot ökar osäkerheten i modellen när man tittar på flöden och kapacitetsproblem på mindre lokalgator. Av det skälet, och för att förenkla läsningen, redovisas trafikflödena i kartorna endast på huvudgatorna som summan av

rörelser i båda riktningarna. Om färre än 500 bilrörelser per dygn sker på en gata finns siffran inte med på kartorna. Förståelse motsvarar det antalet rörelser på Skogsvägen genom Sävja idag.

Materialet används dels som kunskapsunderlag vid framtida utformningar av gator, cykelvägar och kollektivtrafik men kan också användas för att testa hur olika övergripande utformningar av ett större utbyggnadsområde kan tänkas påverka människors färdmedelsval.

Här presenteras ett utdrag ur de trafiksimuleringar som gjort inom ramen för arbetet med den fördjupade översiktsplanen. Fler studier kan komma att göras till antagandehandlingen och dessutom studeras vidare i kommande detaljplaneprocesser.

Planförslagets trafiklösning får följande konsekvenser

Utförda trafiksimuleringar av planförslagets personresor visar på att fördelningen mellan gång-, cykel-, kollektivtrafik- och bilresande år 2050 väntas bli förhållandevis lik Uppsala stad i övrigt. Skillnader finns, andelen bilresor är 1,5 - 4% lägre i FÖP-området än i övriga Uppsala enligt analyserna beroende på sk styrmedelspaket. Andelen resor med kollektivtrafik är klart högre i Bergsbrunna än i övriga staden, skillnaden varierar mellan 12,5% och 15,1 % mellan scenarierna. När det gäller gång och cykel är förhållanden de motsatta, gång- och cykeltrafikandelarna är högre i övriga Uppsala än i FÖP-området, ca 7 % gällande cykelresor och cirka 3% när det gäller gång. Det är inte oväntat eftersom avstånden till övriga delar av Uppsala stad är rätt stora och därmed blir kollektivtrafik ett attraktivare alternativ jämfört med cykel och gång.

Förslaget till fysisk struktur för de sydöstra stadsdelarna bidrar till att dels hålla nere biltrafikarbetet och därmed göra det lättare att nå den fördjupade översiktsplanens mål om färdmedelsandelar. Det är främst planförslagets mobilitetshusanläggningar och

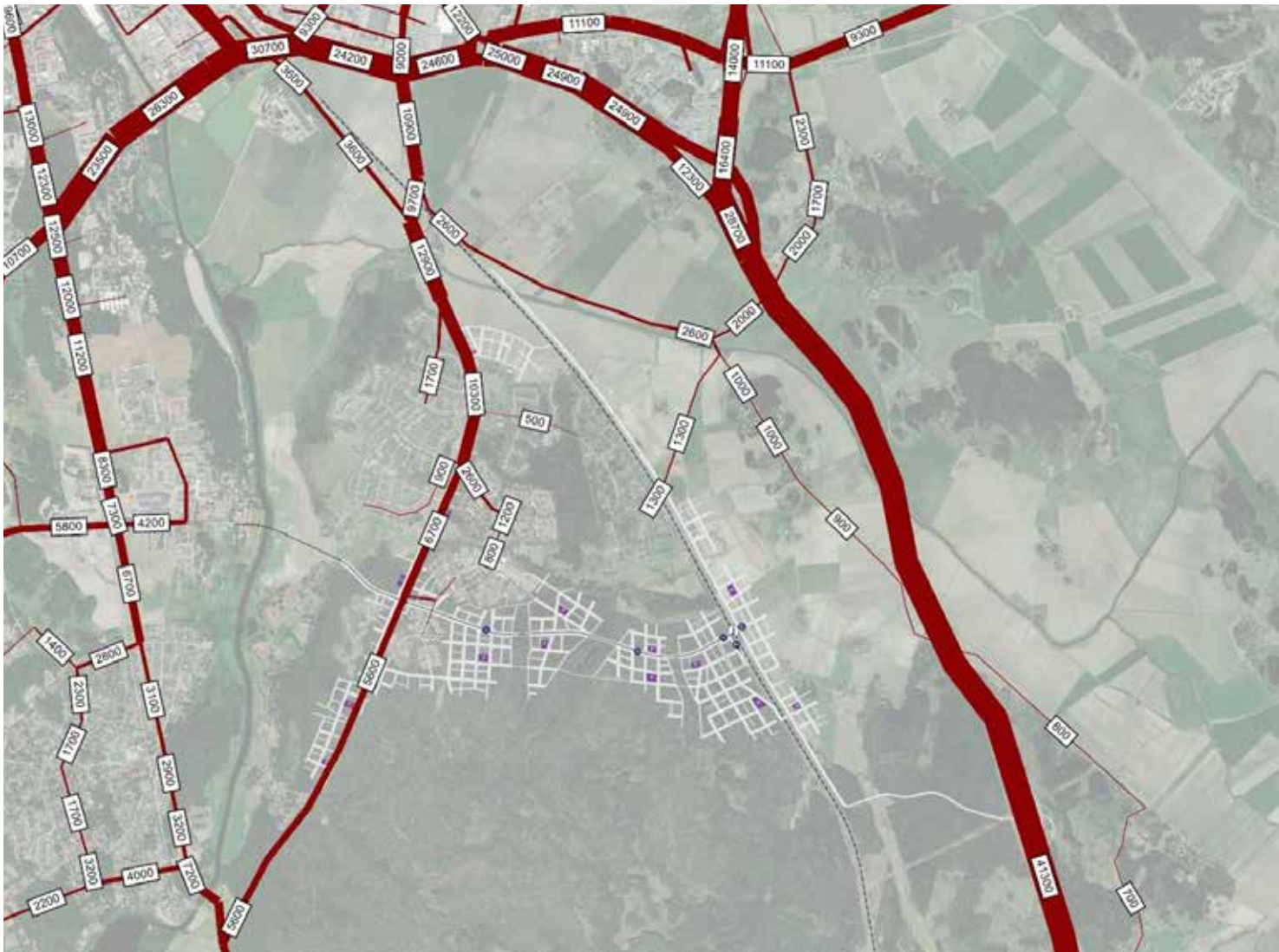
gatustruktur som bidrar till detta. Men också att en stor andel av bostäderna finns i flerfamiljshus, där andelen bilresor alltid är lägre. Planens mål om 80% andel resor med gång, cykel och kollektivtrafik nås dock inte om kommunen tillsammans med staten inte agerar med olika typer av styrmedel (se förklaring under "Olika styrmedel år 2050 på s 36).

Planförslaget kommer att medföra ökad trafik på väg 255 (gamla Stockholmsvägen), samt väg 1060 (gamla Norrtäljevägen). Planförslagets struktur gör att biltrafiken till och från övriga Uppsala stad kommer att fördela sig så att ungefär hälften av trafiken använder väg 255 och hälften använder den nya vägen öster om järnvägen samt väg 1060:s. Väg 1060s funktion och utformning kommer att behöva uppmärksammas i kommunens fortsatta arbete.

Flaskhalsar i högtrafik har identifierats på väg 255 norr om korsningen med Skogsvägen samt i infarten till den nya stadsmiljön från öster, efter passage under järnvägen. Dessa vägsträckor och korsningspunkter behöver särskilt uppmärksammas i det fortsatta arbetet.

Nuläge

Trafikmodellen visar att de större biltrafikflödena i nuläget sker på E4:an och på väg 255.



Trafiken år 2050

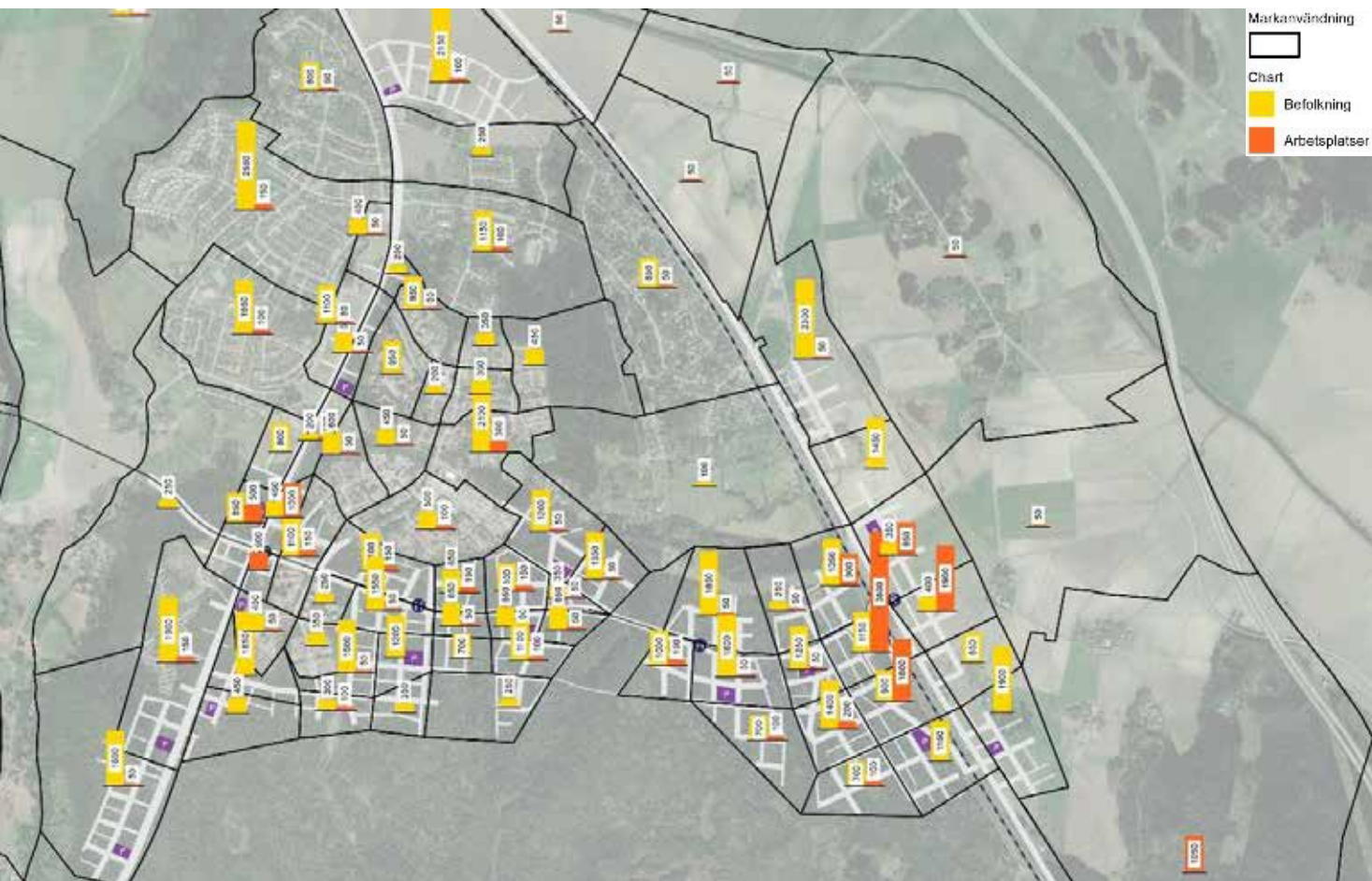
De framtidsscenarioer för trafikmängder som presenteras här gäller år 2050. Planeringsunderlag är planförslaget med sina 21 500 nya bostäder motsvarande en befolkningsökning med 46 000 personer, ca 13 600 nya arbetsplatser, skolor, och en ny järnvägsstation. Från järnvägsstationen ansluter en ny kapacitetsstark kollektivtrafik. Även en ny trafikplats med avfart till området från E4 ingår i simuleringarna. Planförslaget innehåller också EN genomfartsgata.

I enlighet med planförslaget utgår simuleringarna från att all bilparkering sker i parkeringshus, dvs. att ingen parkering i gatunivå

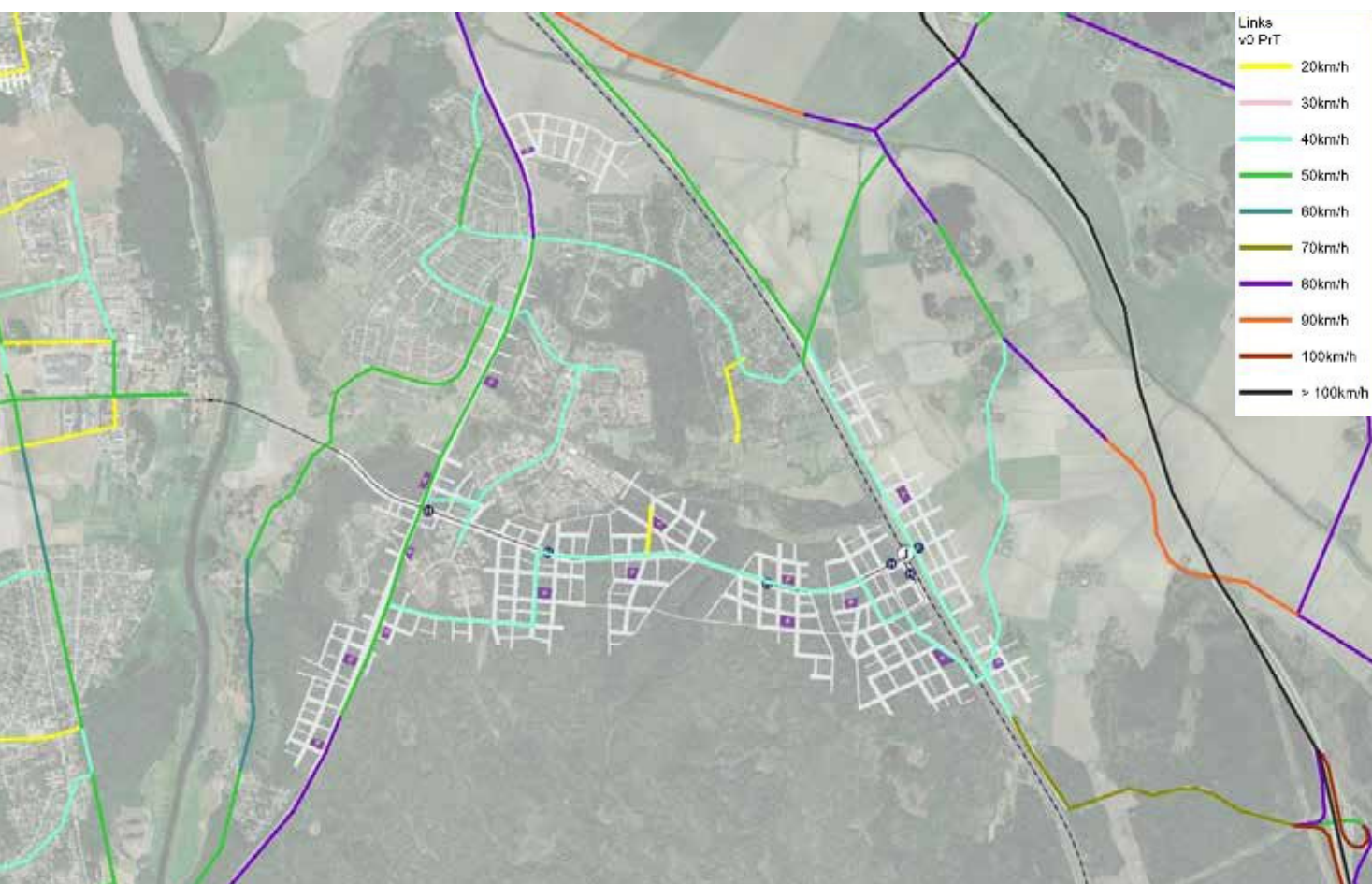
kommer vara tillåten. Alla resenärer med bil behöver därför promenera mellan parkeringsgaraget och sin destination.

Kartbilden här intill visar beräkningsunderlaget för simuleringarna, dvs ungefärligt antal arbetsplatser och bostäder utspridda över planområdet.

Den nedre kartbilden på nästkommande sida visar de skyltade hastigheterna inom planområdet som trafiksimuleringarna utgår ifrån. Väg 255 som går genom områdets västra del har sänkt hastighet till 50 km/h då den förslås byggas om till stadsgata. På gatorna inne i stadsmiljön är hastigheten begränsad till 40 km/h.



Beräkningsunderlag



Skyltade hastigheter

Olika styrmedelspaket år 2050

För att kunna nå den fördjupade översiktsplanens mål om hållbart resande behöver kommunen arbeta med styrmedel, till exempel parkeringsavgifter på allmän platsmark och stöd till olika typer av bilpoolsystem samt andra typer av innovationsprogram för hållbar mobilitet.

I trafikutredningens genomförda simuleringar har samma styrmedelspaket och förutsättningar använts som i de simuleringar som låg till grund för framtidanalysen (med utblick fram till år 2050) av Uppsala kommuns Översiktsplan 2016.

Styrmedelspaket är följande:

Trend:

Är ett alternativ som speglar framtida trafikutveckling utan styrmedel.

S2:

Innebär att kommunen höjer parkeringsavgifter på allmän platsmark respektive främjar nyttjande av bilpooler, så att 10 % av alla hushåll i staden är anslutna till en bilpool.

S4:

Detta styrmedelspaket utgör målskenario i översiktsplanen och innebär att kommunen höjer parkeringsavgifter på allmän platsmark respektive främjar nyttjande av bilpooler (25% av alla hushåll i staden är anslutna till en bilpool) och att kostnaderna för att köra bil ökar, det vill säga att olika typer av skatter på till exempel drivmedel höjs. Det antas också finnas ett gemensamt månadskort för kollektivtrafiken i Stockholms och Uppsala län.

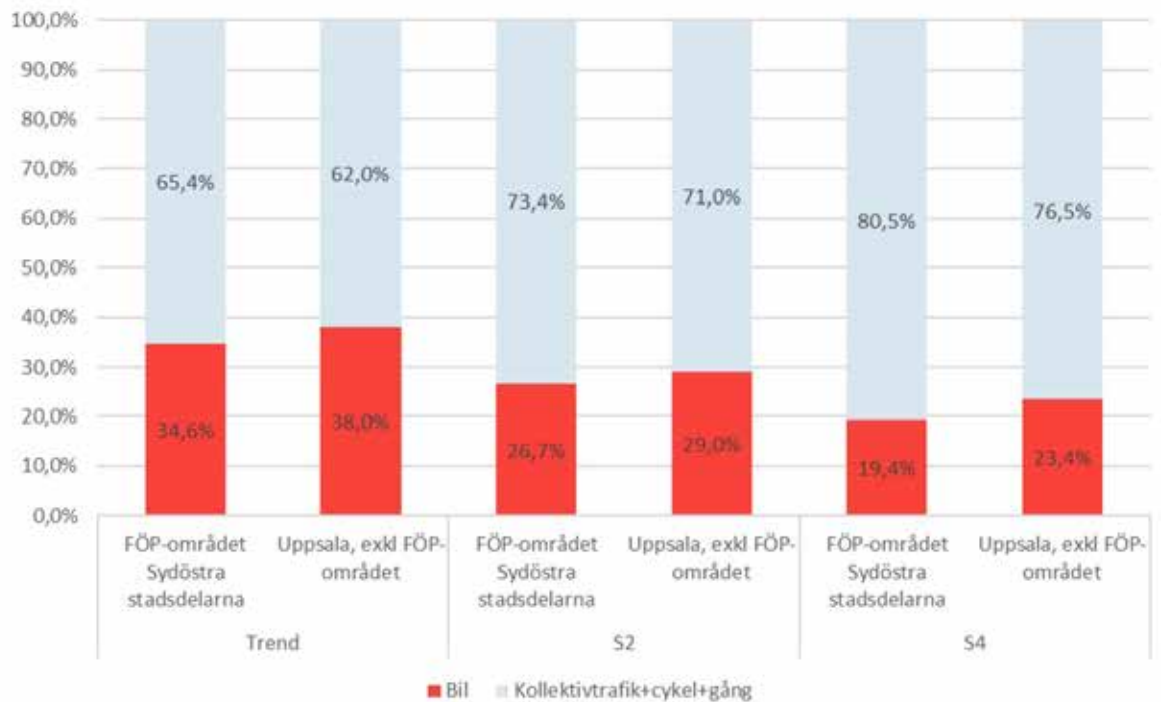
| | Parkering | Bilpool | Milkostnad (bil) | Kollektivtrafiktaxa |
|----|---------------|-----------------------|----------------------------|----------------------------------|
| S0 | + 10 kr/timme | 10 % lägre bilinnehav | Realt oförändrad | Realt oförändrad |
| S2 | + 18 kr/timme | 25 % lägre bilinnehav | Realt oförändrad | Realt oförändrad |
| S4 | + 18 kr/timme | 25 % lägre bilinnehav | Följer inkomstutvecklingen | Gemensam taxa med Stockholms län |

Färdmedelsanalys av andel gång, cykel och kollektivtrafik

Följande stapeldiagram testar om planförslaget föreslagna trafiklösningar når målet om 80% hållbart resande. Diagrammet visar hur de som bor i området kommer att färdas vid olika scenarier (styrmedelspaket

Slutsats

För att nå hållbarhetsmålen är trendscenariot inte ett rimligt alternativ. Styrmedelspaket S2 når inte heller målen enligt analyserna vilket är en förändring i förhållande till samrådsförslaget. Men för att inte ändra styrmedelsscenario mellan samrådshandling och utställningshandling visas trafikmängder i scenario styrmedelspaket S2 i sammanfattningen här. För vidare läsning hänvisas till hela utredningen. Vidare analyser av analyserna pågår.



Färdmedelsandelar som startar i området.

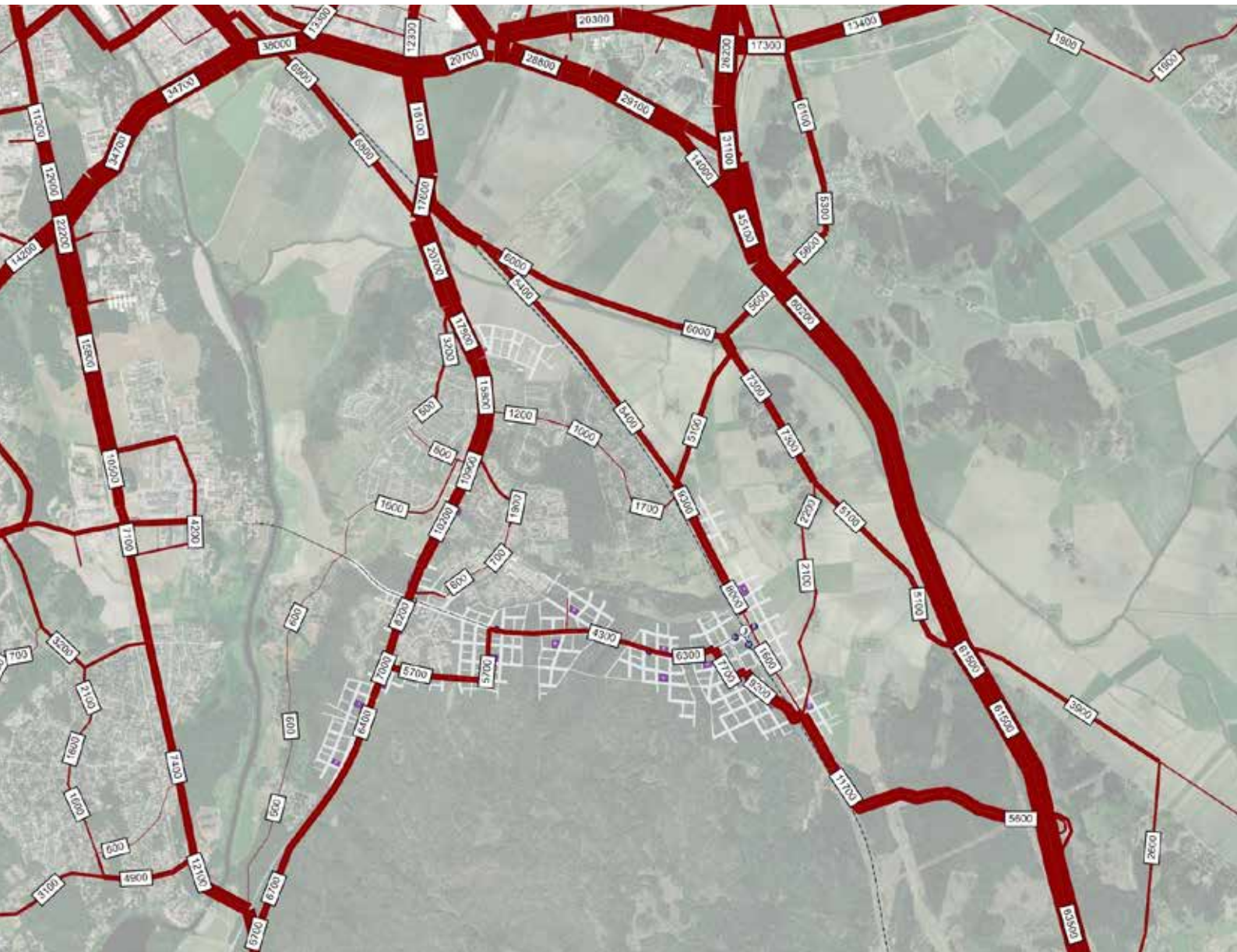
Trafikflöden enligt planförslaget med styrmedelspaket S2

För att lättare förstå vilken mängd bilar kartbilden visar och för att få en bättre uppfattning av vad det innebär i verkligheten kan det jämföras med befintliga gator i Uppsala. Till exempel trafikerar ungefär 4000 bilar per dygn Ekebyvägen vid fotbollsplanerna (Ekeby bruk). Drottninggatan mellan Fyrisån och Nedre Slottsgatan trafikerar av cirka 5000 bilar per dygn och vid Fyrisvallsgatan vid Seminariegatan passerar ungefär 6000 bilar per dygn. Höga trafikmängder så som 16 500 fordon per dygn finns till exempel på Vårdsätravägen vid Dag Hammarskjölds väg. Ett annat exempel på höga trafikmängder är Sveavägen i Stockholm där det rör sig 23 657 fordon per dygn.

Här nedan presenteras enbart resultat av trafiksimuleringar med styrmedelspaket 2. Det innebär att kommunen höjer parkeringsavgifter på allmän platsmark respektive främjar nyttjande av bilpooler.

Exempel:

Trafiksimuleringen visar att det passerar kring 11 500 fordon per dygn på den tillkommande södra infarten till och från E4:an. Huvuddelen går in under järnvägen och vidare in i stadsnoden, mindre än 10% av infartstrafiken rör sig vidare på östra sidan om järnvägen. Efter passagen under järnvägen in mot stadsnoden

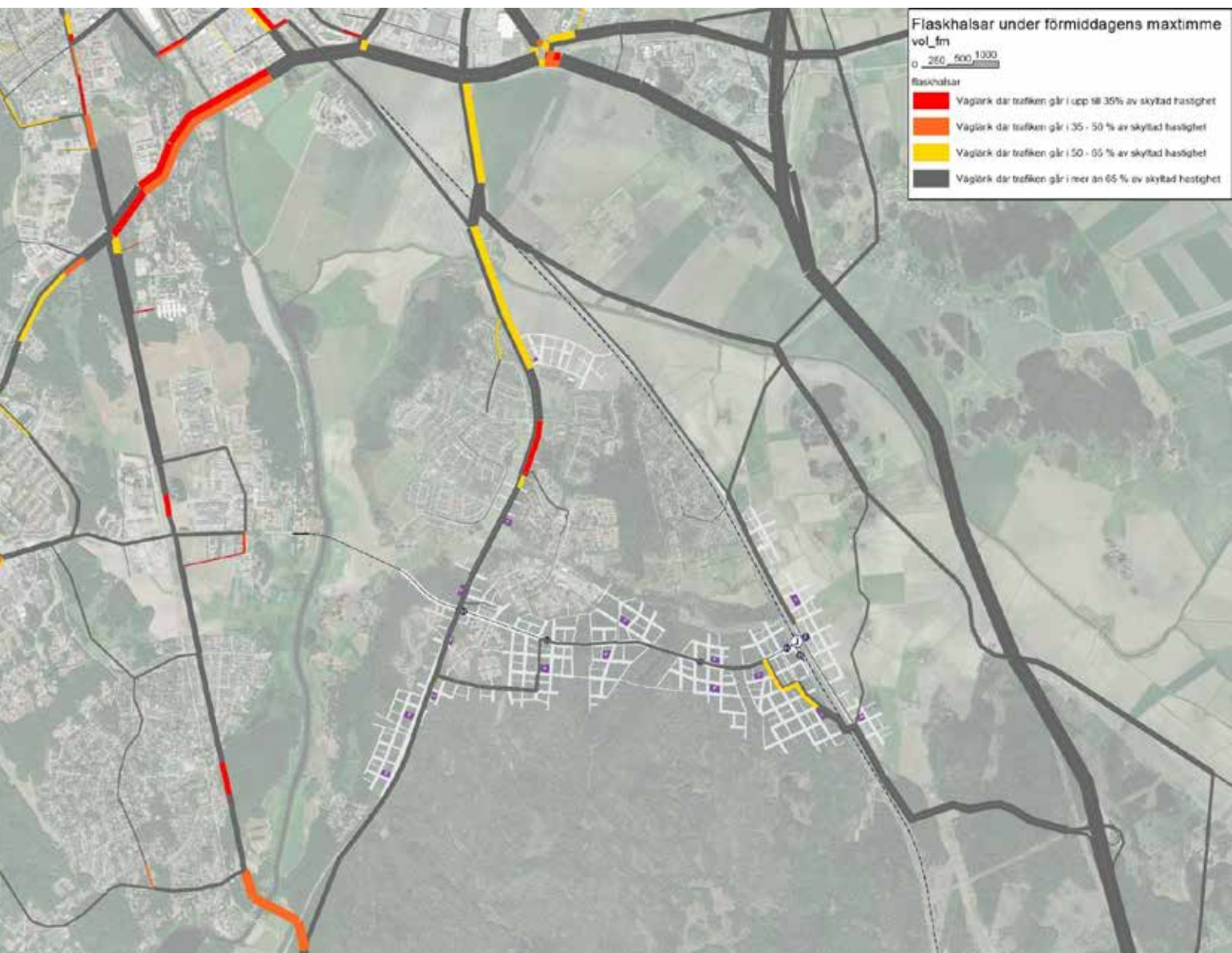


minskar flödet successivt till 4200 fordon i passagen över Stordammsstråket. Det illustrerar den stora mängden målpunkter som finns i stadsdelsnoden. Störst trafikmängd inom hela planområdet uppstår längst norrut på väg 255. Här passerar enligt simuleringarna drygt 17 000 fordon per dygn, den är som högst över Sävjaån med nära 21500 fordon per dygn. 7000 fordon bedöms passera väg 1060 vid Berga by vilket är en ökning i förhållande till nuläget med 6000 fordon per dygn. Med styrmedelspaket 4 minskar den beräknade trafikmängderna med 45% genom Berga by, ca 25% över Stordammstråket och med ca 16 % på väg 255 i höjd med bron över Sävjaån.

Flaskhalsar, köbildning

Följande kartbild visar var köbildning kommer att uppstå i trafiksystemet.

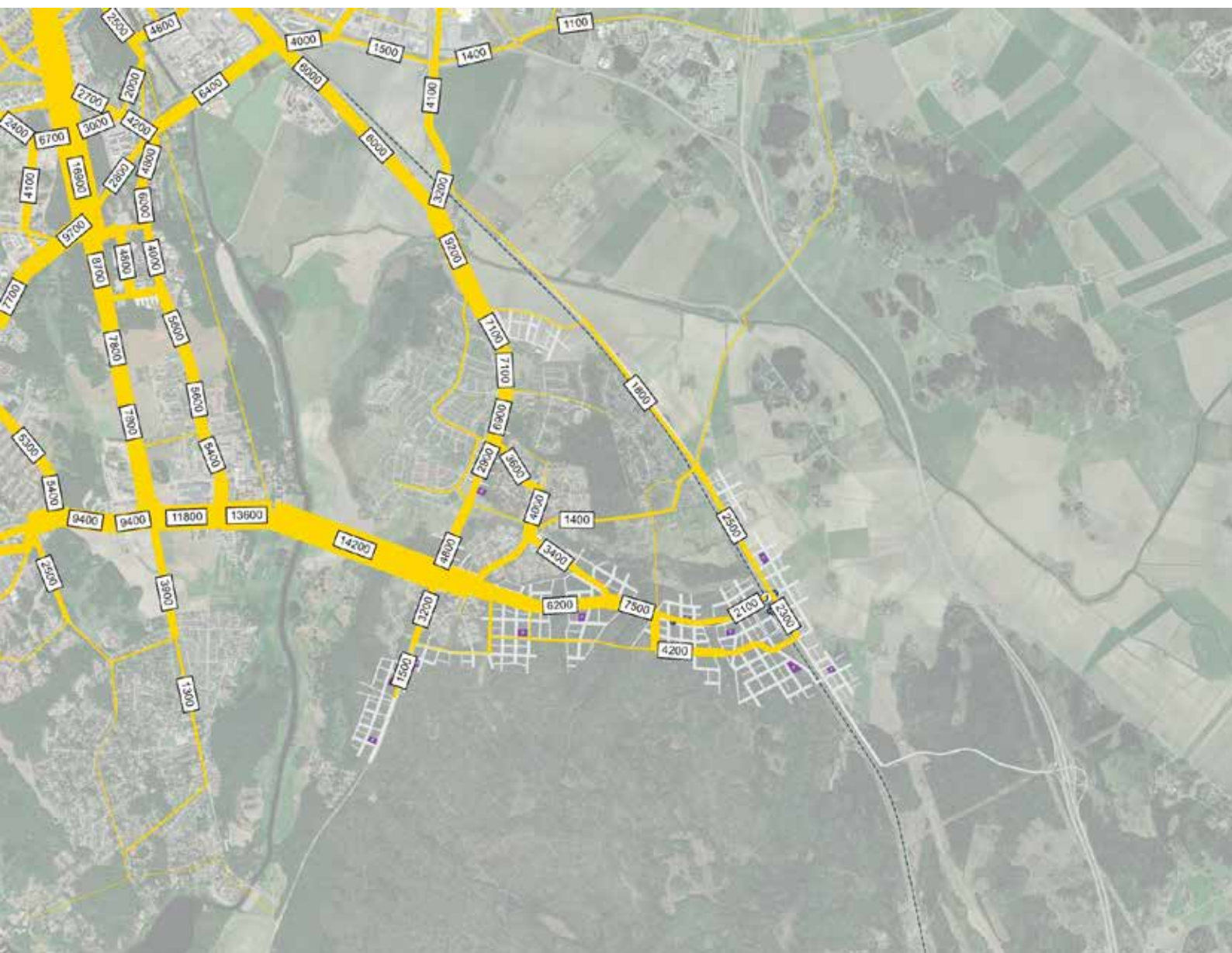
I scenariot nedan syns det att det främst är vid norra delen av väg 255 samt huvudleden inom planområdet intill järnvägen som flaskhalsar uppstår, dvs att trafiken får en minskad hastighet på grund av köbildning. Detta innebär i praktiken att det på vissa vägar under förmiddagens maxtimme går relativt långsamt att ta sig fram. På norra delen av väg 255 där den skyltade hastigheten ligger på c:a 50km/h är hastigheten under maxtimme c:a 17km/h och norr om skogsvägen 30 km/h. Vid utfarten från området till E4:an uppstår också en flaskhals som innebär att hastigheten ligger på mellan c:a 25 km/h.



Cykeltrafik

Antalet cykelresor visas i bild nedan och det kan konstateras att 16 400 förväntas passera på bron över Fyrisån vid styrmedelspaket S2. Det är fler cykelrörelser per dygn än något annat stråk i det presenterade geografiska utsnittet. Skillnaden mellan styrmedelspaket S2 och S4 är endast 200 st. Mellan styrmedelspaket trend och S2 är skillnaden 2000 passager på cykel. (Visas inte i bild)

För övriga trafikslag hänvisas till trafikutredningen som finns att tillgå på web.



Alternativa tester på genomfart

Två alternativ avseende genomfartstrafik har testats för att bredda kunskapsunderlaget och öka förståelsen för hur olika grader av framkomlighet kan påverka trafikmängderna. Testerna ger indikationer på hur trafiken påverkas.

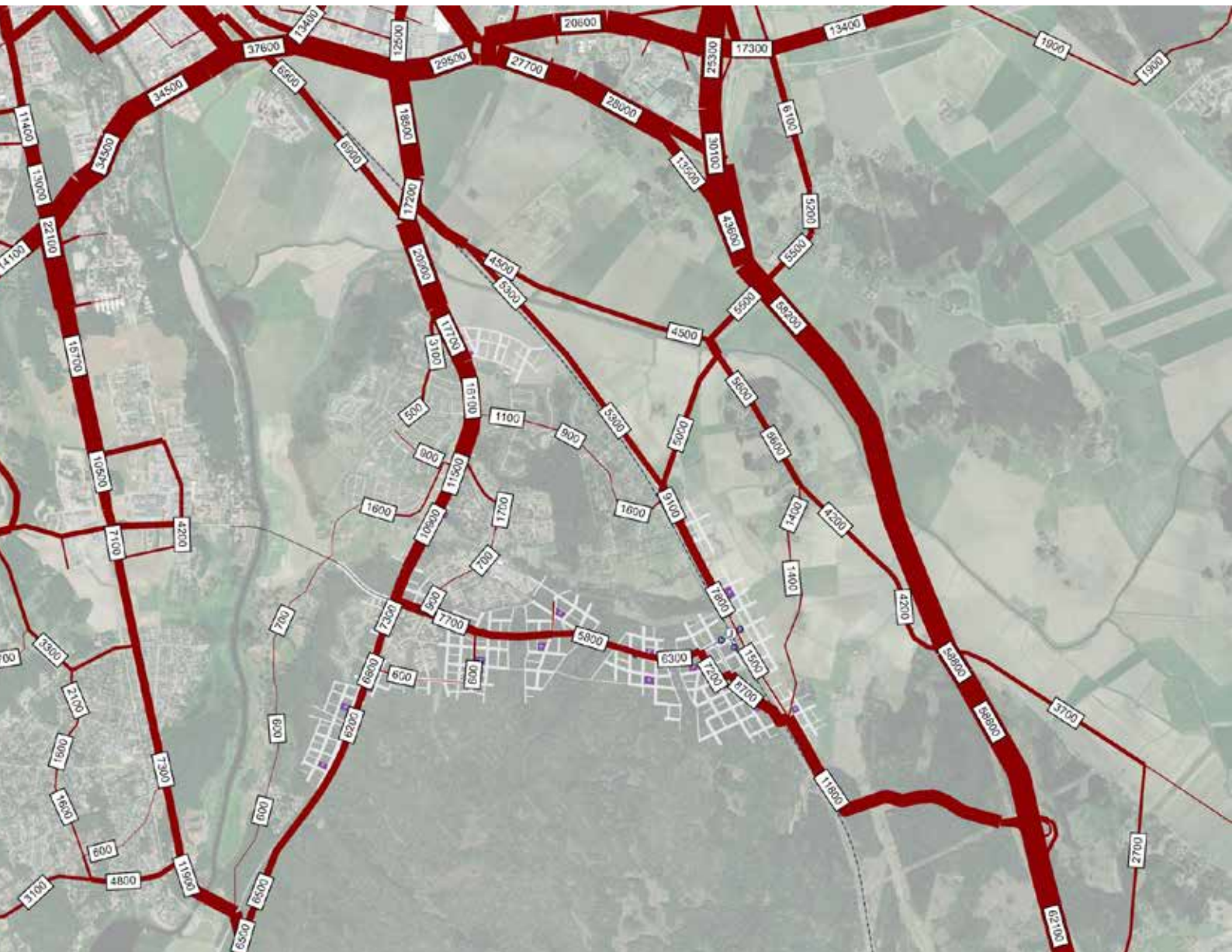
Test 1: En genare genomfartsgata

Simuleringen nedan visar hur trafikflödena i planområdet förändras när genomfartsgatan görs mer rak och framkomlig. Testet bygger på att kollektivtrafikboulevarden trafikeras med bil i högre grad än i planförslaget

utformning av genomfartsgata och därmed uppstår en mer effektiv koppling mellan väg 255, järnvägsstationen och E4:an.

Slutsats:

Trafiksimuleringen visar att trafikflödena förändras något i förhållande till huvudalternativet. Några exempel är en ökning centralt i stadsmiljön, på landskapsbron över Stordammstråket ökar med 1500 fordon per dygn. Genom Berga by minskar genomfarten med 1300 fordonsrörelser. Viktigaste förändringen uppstår i korsningen mellan v 255 och kollektivtrafikboulevarden.



Test 1

Test 2: Utan genomfart

Simuleringen visar hur trafikflödena i planområdet förändras utan genomfartstrafik.

Några exempel på effekter:

Landskapsbron över Stordammstråket kan minskas i bredd till gagn för de ekologiska funktionerna i stråket och de rekreativa värdena i stråket.

Trafiken genom Berga by ökar. Infarten till den nya stadsmiljön blir nästan oförändrad från v 255 och in i den nya stadsmiljön på den i förslaget utpekade genomfartsgatan. Trafiken på infarten från E4:an minskar med 1500 fordonrörelser enligt simuleringarna. På v 255 ökar trafikrörelserna med ca 1000 fordonrörelser.

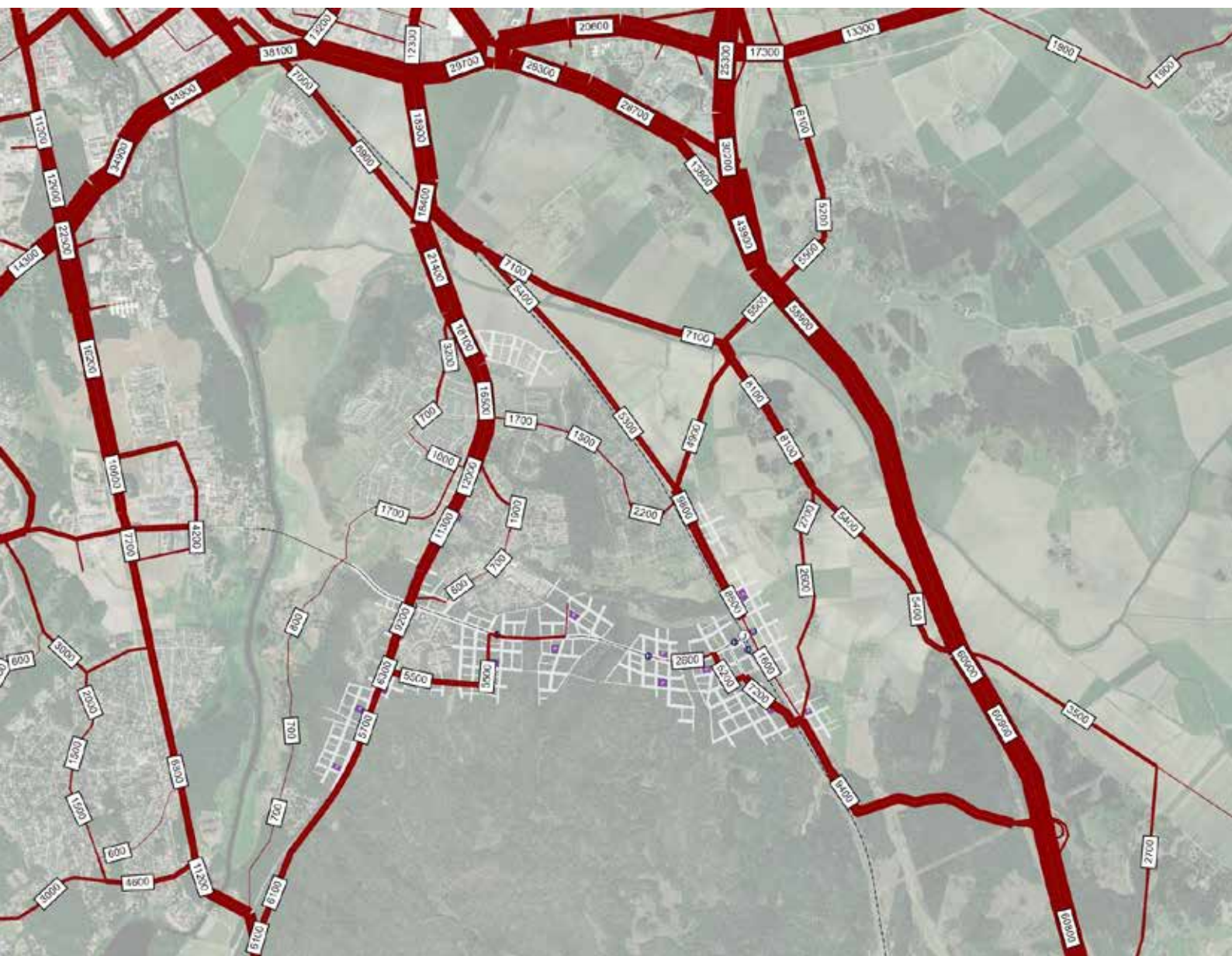
Test 3: Ultunabron öppen för genomfart med bil

(i strid med både översiktsplan och det sk fyrspårsavtalet med staten)

Några exempel på effekter:

Bron över ån behöver breddas vilket får effekter på riksintressena i området.

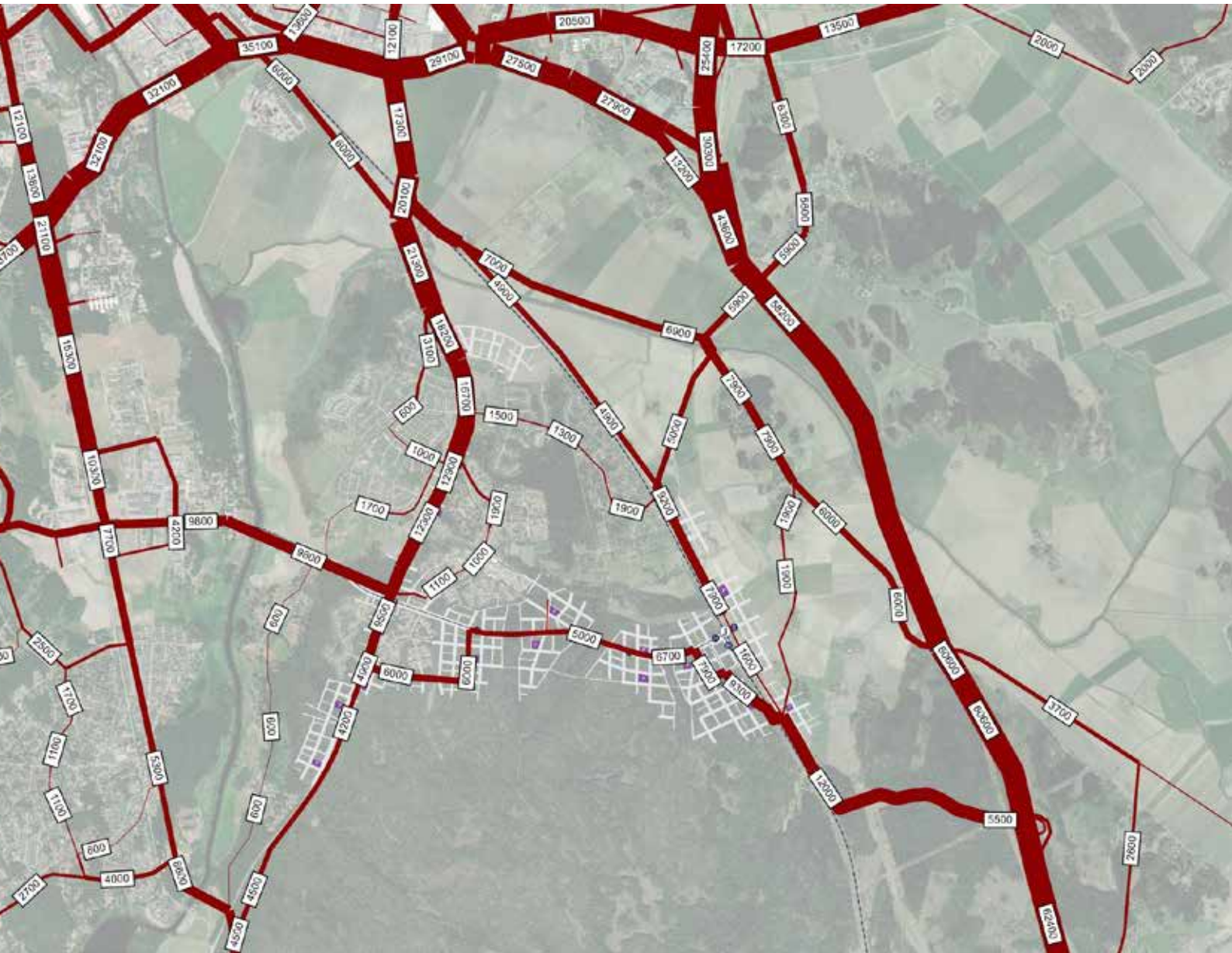
Om biltrafik adderas till övriga trafikslag på bron över Fyrisån beräknas 9600 fordonrörelser ske där vilket får effekt i hela systemet, det totala antalet bilrörelser tycks öka inom planområdet med runt 500 fordonrörelser på de olika gatorna och störst effekt får åtgärden på v 255. Norrut ökar trafikmängderna med drygt 2000 i höjd med den planerade stadsparken men minskar med motsvarande på v 255 söderut. Störst effekt får åtgärden på



vägar utanför planområdet. Några exempel, på Kungsängbron sjunker antalet med flera tusen fordonrörelser, likaså genom Sunnersta med drygt 1500 fordon och över Flottsundbron minskar trafiken från 11 100 till 8600 fordonrörelser per dygn.

Test 4:

även regionaltågsstopp vid Uppsala Södra, presenteras inte i denna sammanfattning utan läsare hänvisas till utredningen.



Test 3

Sammanfattning:

De viktigaste slutsatserna från analyserna är:

Låga bilandelar

Relativt få resor sker med bil, och lägre andelar än för Uppsala stad i övrigt. Ett viktigt skäl är att mobilitetshuset gör bilen mindre tidseffektiv jämfört med andra färdmedel. Det är också viktigt att poängtera att en stor del av bostäderna finns i flerbostadshus, där bilanvändningen generellt är lägre.

Högre andelar kollektivtrafik och lägre cykelandelar

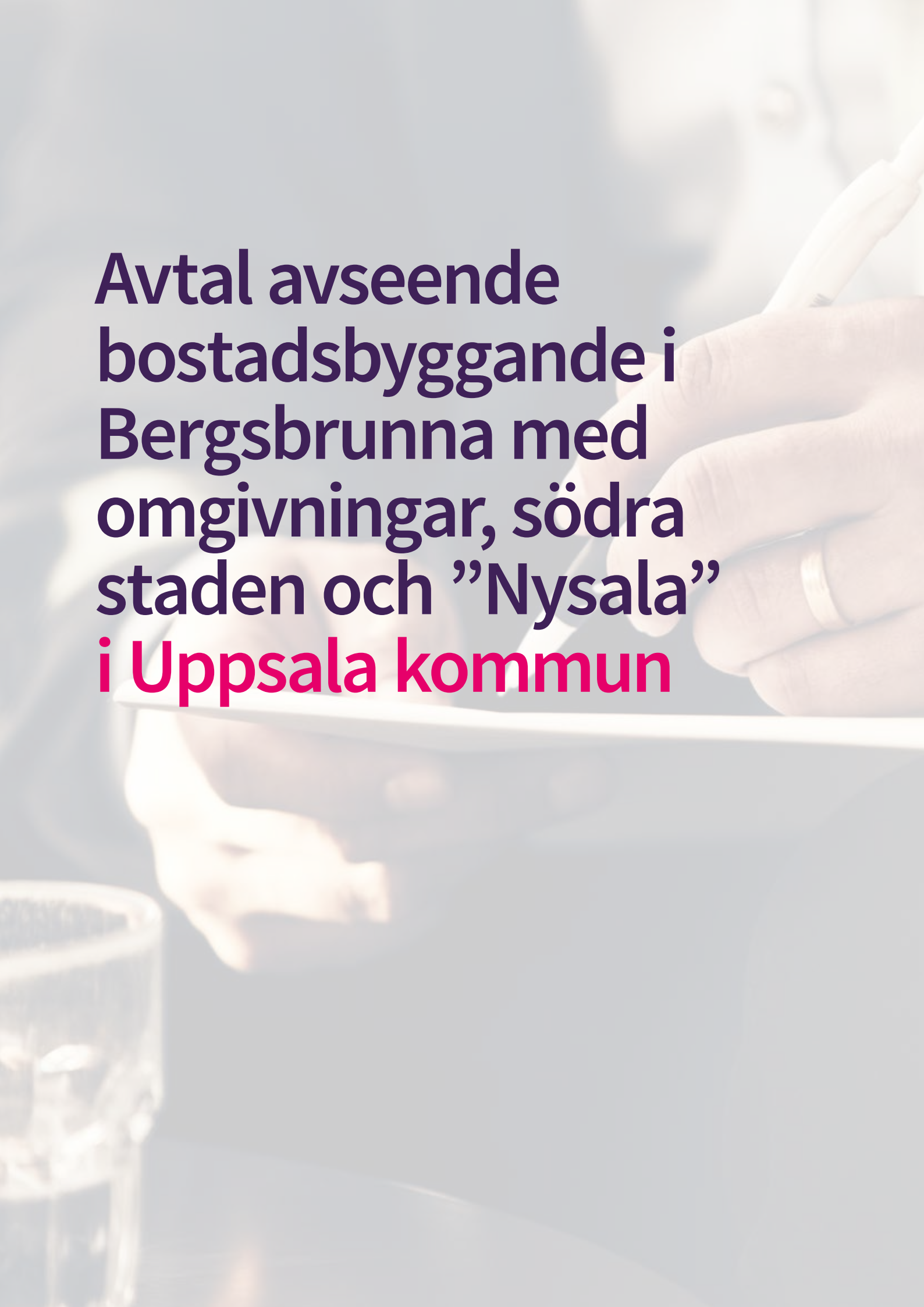
Den relativt sett största skillnaden jämfört med Uppsala stad i övrigt är att cykelandelarna är lägre och kollektivtrafikandelarna högre. Det beror på att de flesta invånare i de sydöstra stadsdelarna har väsentligt längre till olika besöksmål inom staden än vad som är genomsnittet för staden i övrigt. Från kommunens resvaneundersökningar kan man utläsa att cykelandelarna är som högst för resor runt 2-4 kilometer.

Liten genomfartstrafik till E4

Få bilresor rör genomfartstrafik från västra sidan av Fyrisån till E4, även om biltrafik tillåts på Ultunabron. Det finns två skäl till det. För det första är det totala antalet bilresor mellan sydvästra Uppsala och E4 relativt litet, för det andra finns små tidsvinster att ta vägen över de sydöstra stadsdelarna.

Ultunabrons integrerande effekt

Det är tydligt hur Ultunabron underlättar resor mellan de sydvästra och de sydöstra delarna. Uppemot 16 000 cyklister i båda riktningarna per dag. Det finns inga cykelvägar i övriga staden som har sådana flöden, ens i prognoser för 2050. Skälet är att bron ger ny tillgänglighet, vilket på sikt gör att människor kommer att välja nya målpunkter, vare sig det handlar om var man arbetar, går i skolan eller deltar i olika fritidsaktiviteter. Många av dessa målpunkter kommer med bronns hjälp att ligga inom 2-6 kilometers avstånd, där cykel är ett konkurrenskraftigt alternativ. Att flödet blir så högt beror på att cykelvägsnätet i övrigt är finmaskigt och det finns många alternativa vägar att välja, medan det bara finns ett alternativ att ta sig förbi Fyrisån.

A close-up, slightly blurred photograph of a person's hands writing on a document with a white pen. The person is wearing a gold ring on their left hand. The background is out of focus, showing a glass of water and a dark surface.

**Avtal avseende
bostadsbyggande i
Bergsbrunna med
omgivningar, södra
staden och "Nysala"
i Uppsala kommun**



Utredningen för att samordna
större samlade exploateringar
med hållbart byggande (N2016:G)

Avtal avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivningar, Södra staden och "Nysala" i Uppsala kommun

1. Parter

1. Staten genom Samordnaren
2. Uppsala kommun
3. Region Uppsala

Staten, genom Samordnaren för större samlade exploateringar med hållbart byggande, Uppsala kommun och Region Uppsala benämns i det följande enskilt för "part" och gemensamt för "parterna". Uppsala kommun benämns i det följande för "kommun(en)". Region Uppsala benämns i det följande som "region(en)".

2. Bakgrund

- 2.1. Regeringen vill medverka till ökat bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling och har därför tillsatt en samordnare med uppdraget att identifiera kommuner där det finns framtagna planer på samlade exploateringar för en större mängd bostäder men där planerna av något skäl inte har kunnat genomföras, till exempel på grund av att det saknas relevant statlig infrastruktur eller lämplig kompetens. Enligt utredningsdirektivet (N2016/07177/PBB) har det också ingått att identifiera områden som inte finns med i befintliga planer, men där det på längre sikt finns möjlighet till helt nya större bostadsexploateringar.

Handwritten signatures and initials

- 2.2. Uppdraget utökades i juni 2017 med att samordnaren bland annat fick ett utvidgat uppdrag att även ingå överenskommelser med aktuella kommuner där exploateringar planeras (N2017/04380/PBB). Den 31 augusti 2017 redovisade samordnaren nio områden för större samlad exploatering i sex olika kommuner. Under hösten 2017 har förhandlingar om åtaganden och finansiering med berörda kommuner och andra berörda parter genomförts. Detta avtal är ett resultat av dessa förhandlingar.
- 2.3. Uppdraget innebär ett nytt sätt att arbeta över sektorsgränser. Genom samplanering av bostadsbyggande och infrastruktur, liksom samordning av statens och kommunernas planeringsprocesser kan större nyttor uppnås. Det nya arbetssättet kan innebära att inriktningsbeslut behöver fattas utifrån antaganden i avvaktan på att underlag tas fram. Detta avtal reglerar därför även en process för avstämning av gjorda antaganden så att planerna vid behov kan anpassas.
- 2.4. Syftet med regeringens uppdrag har varit att medverka till väl genomtänkta och långsiktigt hållbara stadsdelar och städer som påtagligt bidrar till att ett ökat bostadsbyggande kommer till stånd. Innovativa lösningar som kan bidra till goda livsmiljöer och såväl minskad klimatpåverkan som anpassning till ett förändrat klimat är av särskilt intresse. Exploateringarna ska kunna utgöra förebilder för hållbar stadsutveckling och medverka i en serie större bomässor.
- 2.5. Detta avtal omfattar områdena Bergsbrunna med omgivningar och Södra staden i Uppsala kommun, samt på längre sikt "Nysala" i Uppsala och Knivsta kommuner. De aktuella exploateringarna i Uppsala kommun beskrivs mer ingående i kommunens *Promemoria om större samlade exploateringar i Bergsbrunna med omgivningar och Södra staden i Uppsala kommun*, se bifogad bilaga.

3. Villkor för uppfyllande av parternas åtaganden

- 3.1. Avtalet träder i kraft och blir bindande mellan parterna under de förutsättningar som anges i punkt 12. Oaktat detta är parterna överens om att respektive parts åtaganden enligt avtalet blir gällande under de förutsättningar som anges i denna punkt 3.

- 3.2. Statens åtaganden avseende avtalet ingås med förbehåll för efterföljande rättsliga prövningar samt villkorat regeringens och i förekommande fall riksdagens godkännande.
- 3.3. Innan villkoren i punkt 3.1 är uppfyllda har inte heller övriga parter någon skyldighet att utföra några av sina åtaganden enligt avtalet.
- 3.4. Åtagandena ingås under nuvarande kända förutsättningar. Om större oförutsedda händelser som parterna inte råder över och som jämfört med tidpunkten för ingåendet av detta avtal väsentligen försvårar parternas möjligheter att genomföra sina respektive åtaganden enligt vad som följer av detta avtal ska parterna i god anda omförhandla sina respektive åtaganden enligt detta avtal. Utgångspunkten för sådan förhandling är att de intentioner och åtaganden som parterna enades om vid ingående av avtalet ska kvarstå oförändrade så långt som möjligt, dock med beaktande av sådana ändrade förutsättningar rörande till exempel tidsplan som kan uppkomma.

4. Definitioner och avtalsstruktur

- 4.1. I detta avtal ska följande begrepp ha den innebörd som framgår nedan:

| | |
|---------------|--|
| Avtal | Avser detta avtal |
| Uppföljningen | Partsammansatt organ som svarar för avtalets efterlevnad |

- 4.2. Till detta avtal biläggs kommunens promemoria. Promemorian beskriver de intentioner som kommunen har för de större samlade exploateringarna som legat till grund för åtagandena enligt detta avtal.
- 4.3. Vid eventuella motstridigheter mellan vad som avses i avtalet och dess bilaga ska vad som anges i avtalet äga företräde.

5. Syftet med avtalet

- 5.1. Syftet med detta avtal är att reglera parternas åtaganden för att möjliggöra större samlade exploateringar med hållbart byggande i Bergsbrunna och Södra staden samt på längre sikt i "Nysala".



- 5.2. Planläggning avseende bostäder, vägar och järnväg kommer att ske enligt gällande lagstiftning.

6. Beskrivning av åtgärder och parternas åtaganden

Fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm

- 6.1. Åtgärden avser utbyggnad av järnvägen till fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm. De nya spåren förutsätts anläggas parallellt med befintliga spår. Vidare förutsätts att spårutbyggnaden påbörjas från Uppsala. Åtgärden påbörjas år 2024-2026. Hela spårdragningen ska planeras för att vara klar år 2032-2034. Åtgärden har utretts i åtgärdsvalsstudie *ABC-stråket Uppsala, Sigtuna och Knivsta kommun. Uppsala och Stockholms län (TRV 2017/30977)*.
- 6.2. Åtgärden avser färdigställande av stationsläge i Bergsbrunna för resandeutbyte. Stationen och omgivande system kommer att utformas så att de trafikupplägg som efterfrågas i största möjliga mån kan möjliggöras, med hänsyn till samhällsekonomisk effektivitet. Åtgärden utformas i enlighet med grundutförande, vilket beskrivs i Trafikverkets riktlinje *Ägarskap, förvaltningsansvar och fördelning av kostnader inom Trafikverkets ansvarsområde på stationer (TDOK 2015:0085)*. Avstämning av tidpunkt för färdigställandet av stationsläget sker år 2021 och därefter årligen fram till färdigställandet.
- 6.3. Åtgärder vid Uppsala station och järnvägsanläggningen i övrigt i anslutning till Uppsala krävs för anpassning till ytterligare två anslutande spår. Anläggningen kan därtill tas i anspråk för fler funktioner, däribland anslutning till godsanläggningar. Samtidigt är det viktigt att kommunens ambitioner med stadsutvecklingen för innerstaden och resecentrums knutpunktfunktion vägs samman med statens avsikter med utvecklingen av ostkustbanan så att båda intressena kan förenas. Därför behöver fortsatta utredningar genomföras innan utformning och utbyggnadsordning kan bedömas. Åtgärderna samordnas med utbyggnaden av fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm.

Ultunalänken – Spårväg mellan Bergsbrunna och Södra staden

- 6.4. Åtgärden avser färdigställande av kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Bergsbrunna och Södra staden. Åtgärden är en förutsättning för

by

VB

JE

kommunens bostadsåtagande enligt punkt 6.14.-6.16. Bostadsåtagandet är i sin tur en förutsättning för utbyggnad av järnvägen till fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm.

- 6.5. Ultunalänken är ett gemensamt åtagande av regionen och kommunen. Ansvarsfördelning och finansiering rörande infrastruktur och trafikering regleras enligt separat överenskommelse mellan regionen och kommunen. Den tekniska lösningen förutsätts vara spårväg och ska inte inkludera vägdragning över jordbruksmark.
- 6.6. Regionen ska söka medel för stadsmiljöavtal i enlighet med förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Ansökan ska uppfylla villkoren i förordningen. Samordnaren avser att föreslå regeringen att reservera medel för stadsmiljöavtal avseende 50 procent av kostnaden för Ultunalänken eller högst 900 miljoner kronor.
- 6.7. Om medel för stadsmiljöavtal inte beviljas enligt förordningen kan regionen och kommunen välja annan teknisk lösning som uppfyller villkoren för en kapacitetsstark kollektivtrafiklösning.
- 6.8. Regionen åtar sig att trafikera Ultunalänken med kollektivtrafik samt tillse att det finns god kollektivtrafikförsörjning av områdena Bergsbrunna och Södra staden.
- 6.9. Regionen åtar sig att tillse att det finns erforderliga medel i *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2018-2029* för att angöra Bergsbrunna, Södra staden och på sikt "Nysala" med gång- och cykelvägar.

Övrigt relaterat till fyra spår och Ultunalänken

- 6.10. Åtgärden avser färdigställande av en ny trafikplats för anslutning av Bergsbrunna till E4:an. Avstämning sker år 2021 för att trafikplatsen ska kunna läggas in som del i Trafikverkets genomförande av kommande planer. Trafikplatsen finansieras av kommunen eller regionen. Finansiering kan ske genom exploateringsvinster. De regler som återfinns i plan- och bygglagen om värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur kan då tillämpas. Reglerna trädde ikraft den 1 april 2017 (prop 2016/17:45). Om trafikplatsen ansluts till regional väg kan finansiering ske via länstransportplanen.



- 6.11. Samordning mellan parterna och Trafikverket ska ske så att färdigställande av Ultunalänken, Bergsbrunna station och trafikplatsen för anslutning till väg E4 genomförs inom en snäv gemensam tidsram. Syftet är att underlätta för hållbart resande med kollektivtrafik vid genomförande av Södra staden och Bergsbrunna med omgivning.

Exploatering i "Nysala"

- 6.12. Uppsala kommun åtar sig att på längre sikt planera för en potentiell större samlad exploatering av markområdet på östra sidan av järnvägen på kommungränsen mellan Uppsala och Knivsta benämnt "Nysala". Kommunen åtar sig att säkerställa marktillgång för "Nysala" i Uppsala kommun för framtida bostadsexploatering liksom att utrymmet längs järnvägsspåret kan användas för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Området finns i Uppsala kommuns översiktsplan från 2016.
- 6.13. Parterna är överens om att behovet av bostadsexploateringen och möjligheten till stationsläge i "Nysala" ska utvärderas år 2021. Om parterna finner att bostadsbehov och möjligheter till trafikering finns ska exploatering och stationsläge förberedas. Banvallar och andra nödvändiga förberedelser för att möjliggöra en senare etablering av stationsläge ska beaktas i arbetet med järnvägsplan.

Bostadsbyggande

- 6.14. Kommunens åtagande är att utbyggnaden av bostäder i större samlade exploateringar genomförs i de utpekade områdena i enlighet med intentionerna i kommunens promemoria i bilaga.
- 6.15. Kommunen åtar sig att själv eller genom annan markägare eller exploatör och på egen bekostnad (i förhållande till övriga parter) uppföra 33 000 bostäder i områdena Bergsbrunna med omgivning och Södra staden till och med år 2050. Minst 30 procent av bostäderna ska vara hyresrätter. Andelen bostäder med maximal hyra, normhyran, om 1450 kr/m² (indexregleras) ska vara minst 3 procent av det totala beståndet. Om det statliga investeringsstödet förändras genom att det höjs/sänks/uteblir, ska omräkning av normhyran ske efter de nya förutsättningarna. Exploateringarnas täthet ska genomföras i enlighet med kommunens promemoria i bilaga.

by
JE
UB

Plan för att säkerställa vissa kvalitéer

6.16. I syfte att säkerställa vissa kvalitéer och höga ambitioner åtar sig kommunen att ta fram detaljerade planer utifrån vad som beskrivs i kommunens promemoria i bilaga avseende:

- Plan för variation i upplåtelseformer.
- Plan för hur områdena ska planeras utifrån gång-, cykel-, och kollektivtrafik som norm.
- Plan för fossilfria transporter på områdesnivå.
- Plan för att säkerställa funktionsblandning och tillgång till kommersiell och offentlig service.
- Plan för klimatneutral energianvändning i bebyggelsen på områdesnivå.
- Plan för att undvika att bygga på värdefull jordbruksmark.
- Plan för anpassning till ett förändrat klimat.
- Plan för att bevara gröna kilar och spridningskorridorer.
- Plan för säkerställande av kommunal marktillgång. För att områdena ska få de kvalitéer som kommunen beskriver i promemorian i bilaga, ska kommunen snarast säkerställa en hög andel kommunalt ägd mark.

7. Användande av innovativa lösningar

Samordnaren avser att i slutrapporten som ska lämnas senast den 31 december 2017 föreslå ett statligt innovationsstöd till nya stadsdelar och tätorter. Risk kan delas mellan kommun, stat, näringslivsaktörer med flera.

Under förutsättning att ett sådant stöd införs och sedan beviljas ska fler innovativa lösningar, såväl tekniska som sociala, användas i exploateringarna. Hög grad av innovation, synergier och transformativa lösningar ska användas.

8. Uppföljning av avtalets efterlevnad

8.1. För att möjliggöra åtagandena enligt detta avtal krävs att samtliga parter bemannar sin organisation med resurser i den omfattning som krävs för genomförande.

- 8.2. Ett partssammansatt organ svarar för efterlevnaden av avtalet.
Respektive part utser en representant till detta organ, *Uppföljningen av efterlevnaden av avtal för större samlade exploateringar*, i fortsättningen benämnt *Uppföljningen*.
- 8.3. *Uppföljningen* som anges i punkt 8.2. svarar för årlig rapport till regeringen om utvecklingen i exploateringsområdena. *Uppföljningen* ska hantera eventuella förändringar i förhållande till vad som reglerats i detta avtal.
- 8.4. Den samordningsfunktion som regeringen föreslår i prop. 2017/18:1 (utgiftsområde 18) ska bistå *Uppföljningen* med sekretariat och vara sammankallande i uppföljningen av efterlevnaden av avtal för större samlade exploateringar.

9. Särskilt om planer och tillstånd

- 9.1. Parterna är medvetna om att kommunens beslutande organ beslutar om att anta översiktsplaner, fördjupade översiktsplaner och detaljplaner. Beslut om dessa planer ska enligt lag föregås av samråd med de som berörs av planerna. Parterna är medvetna om att sakägare har rätt att överklaga beslut om antagande av detaljplan och att beslut kan komma att prövas enligt gällande lagstiftning, vilket kan påverka tidsplanen för infrastrukturutbyggnad och bostadsbyggande.
- 9.2. Parterna är medvetna om processerna för järnvägsplaner, vägplaner och eventuell tillåtlighetsprövning samt eventuella andra erforderliga prövningar och tillstånd. Trafikverket beslutar om att fastställa järnvägs- och vägplaner. Beslut om att fastställa järnvägs- och vägplaner ska föregås av samråd med de som berörs av planen enligt gällande lagstiftning. Parterna är medvetna om att sakägare har rätt att överklaga Trafikverkets fastställelsebeslut och att fastställelsebeslut då prövas av regeringen, vilket kan komma att påverka tidsplanen för fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm samt bostadsbyggandet.

10. Avtalstid och uppsägning

- 10.1. Avtalet gäller från dess ikraftträdande och intill dess att respektive parts åtaganden enligt avtalet fullgjorts.

bgr

ullb

JE

10.2. Avtalet kan inte sägas upp eller frånträdas av part med mindre än att samtliga parter enas därom.

11. Ändring av avtalet

Samtliga ändringar och tillägg till detta avtal ska vara skriftliga och godkända av samtliga parter för att gälla.

12. Avtalets giltighet

Detta avtal träder ikraft när det har undertecknats av samtliga parter och under förutsättning att nedanstående beslut har fattats och vunnit laga kraft:


- Uppsala kommuns kommunfullmäktige godkänner avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft;
- Region Uppsalas regionfullmäktige godkänner avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft;
- Regeringen beslutar om Nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029 som innehåller fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm, med nytt stationsläge i Bergsbrunna.

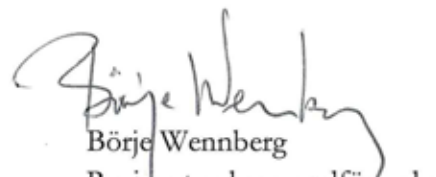
13. Ändrade förutsättningar


Om något villkor enligt punkt 12 inte kan uppfyllas, någon del av fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm inte kan genomföras på grund av att planer, tillstånd eller liknande inte erhålls, kraftigt försenas eller erhålls med innehåll som i viss mån avviker från vad som förutsattes vid detta avtals ingående, ska parterna i god anda och med utgångspunkt i villkoren i avtalet diskutera hur detta ska påverka avtalet och förutsättningarna för dess uppfyllande. Detta gäller även övriga åtgärder på sträckan Stockholm-Uppsala som krävs för att uppnå godtagbar trafikering av de nya stationerna. Utgångspunkten för en sådan diskussion ska vara att enas om sådana anpassningar av avtalet som krävs för att så långt som möjligt vidmakthålla de principer som legat till grund för ingående av detta avtal (dock med beaktande av de förhållanden/ändrade förutsättningar som föranlett sådan diskussion/justering). Vad som anges i denna punkt ska gälla parterna emellan oberoende av om villkoren för ikraftträdande av avtalet i punkt 12 är uppfyllda.

Detta avtal är upprättat i tre exemplar varav parterna tagit var sitt.

Stockholm 2017-12-18


Marlene Burwick
Kommunstyrelsens ordförande
Uppsala kommun


Börje Wennberg
Regionstyrelsens ordförande
Region Uppsala


Johan Edstav
Staten genom Samordnaren för
större samlade exploateringar
med hållbart byggande

Bilaga:

PM - om större samlade exploateringar i Bergsbrunna med omgivning och
Södra staden i Uppsala kommun



Promemoria om större samlade exploateringar i Bergsbrunna med omgivningar och Södra staden i Uppsala kommun

Detta PM ersätter och fördjupar tidigare PM, daterat 2017-06-21, från Uppsala kommun.

Vi föreslår två nya stora områden för bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling. Dessa är Bergsbrunna med omgivningar samt Södra staden och Gottsunda. Områdena bedöms rymma 33 000 bostäder och 10 000 – 20 000 arbetsplatser.

Områdena ska:

- fungera som modellområden för hållbart stadsbyggande och utgöra testbäddar för byggsektorn
- understödja hållbart resande lokalt och regionalt
- bebyggas med stora volymer på ny mark
- utvecklas med helt nya stadsdelar med fokus på innovativa lösningar
- ingå socialt och fysiskt i sammanhängande stadsbygd
- kvalitetssäkras och följas upp från idé till genomförande.

För att dessa nya områden ska bli verklighet krävs en kapacitetshöjning på Ostkustbanan, en tågstation vid Bergsbrunna som kan avlasta Uppsala resecentrum och en länk för kapacitetsstark kollektivtrafik över ån till Södra staden. Dessutom behövs en ny trafikplats vid E4:an för att fullt ut ge den nya tågstationen vid Bergsbrunna en funktion som regional omstigningspunkt.

Tidsvinsterna för resande med kollektivtrafik blir betydande. Områdena och nämnda investeringar i transportinfrastruktur är avgörande för Uppsalas fortsatta utveckling inom ramen för en långsiktigt uthållig fysisk samhällsstruktur.

Innehåll

| | |
|---|----|
| Promemoria om större samlade exploateringar i Bergsbrunna med omgivningar och Södra staden i Uppsala kommun | 1 |
| Övergripande sammanhang | 3 |
| Uppsala har en viktig roll i huvudstadsregionen | 3 |
| 3 000 bostäder per år | 3 |
| Uppsala i framkant med hållbart stadsbyggande och innovationer | 3 |
| Fyra spår på Ostkustbanan är avgörande och ger stora mervärden | 4 |
| Uppsalas stadsbyggnadsstrategi | 5 |
| Två nya områden i Uppsala med 33 000 nya bostäder | 6 |
| Område 1: Bergsbrunna med omgivningar | 7 |
| Område 2: Södra staden och Gottsunda | 8 |
| Utvecklingsinriktning | 9 |
| Etappindelning och tätheter | 9 |
| Hållbara transporter | 11 |
| Funktionsblandning och tillgång till kommersiell och offentlig service | 13 |
| Klimatneutrala tekniska försörjningssystem – med integrerade och förnybara lösningar på områdesnivå | 14 |
| Begränsad exploatering på jordbruksmark | 16 |
| Anpassning till ett förändrat klimat | 17 |
| Gröna rörelsestråk och ekologiska spridningssamband | 18 |
| Uppsalamodellen och andra särskilda genomförandefrågor | 19 |
| Tågstationen vid Bergsbrunna – placering och trafikering | 22 |
| Nordligt läge | 22 |
| Sydligt läge | 22 |
| Trafikering och utformning | 22 |
| Ultunalänken – länkar samman och avlastar Uppsala resecentrum | 23 |
| Statens investeringar och aktiva roller | 26 |
| Källor | 28 |

Övergripande sammanhang

Uppsala har en viktig roll i huvudstadsregionen

Uppsala är Sveriges fjärde storstadskommun med drygt 200 000 invånare. En växande regional arbets- och utbildningsmarknad, tillsammans med tillgång till spetskompetens, främjar nytänkande och innovationer. Detta ökar trycket på bostadsmarknaden och efterfrågan på mark och lokaler för arbetsplatser. Idag reser cirka 18 000 personen dagligen till och från Uppsala med tåg på Ostkustbanan. En resa från Uppsala till Arlanda tar cirka 20 minuter.

3 000 bostäder per år

Uppsala har en hög planberedskap. På mindre än ett decennium har bostadsbyggandet närmast tredubblats. Vi har idag nått målet om 3 000 nya bostäder per år. Genom mångfald i utbudet, i blandade miljöer och nära till hållbara transporter. Dessutom finns goda förutsättningar och plats för ett breddat näringsliv. Vi når därmed även målet om 2 000 nya jobb per år. Kommunens planering siktar på att vi ska ha beredskap för ytterligare 135 000 invånare och 70 000 arbetsplatser fram till år 2050.

Uppsala i framkant med hållbart stadsbyggande och innovationer

Uppsala kommun har höga ambitioner när det gäller långsiktig uthållighet, klimat och en inkluderande stadsutveckling. Flera stora och nydanande projekt planeras och genomförs. Syftet är att identifiera och tillämpa innovativa lösningar över sektorsgränserna. Med fokus på vad som är globalt hållbart på sikt.

Mycket sammanhängande mark gör att de föreslagna områdena i Uppsala kan fungera som modellområden för långsiktigt hållbar stadsplanering, byggande och förvaltning. Områdenas stora inslag av kommunal och statlig mark gör det dessutom möjligt att skapa socialt blandade stadsdelar och att bygga bostäder till överkomliga priser. Kommunen utvecklar även tydliga, transparenta och effektiva stöd för beslutsprocesser med verktyg och uppföljning inom stadsutveckling.

Sedan flera år tillbaka tillämpar kommunen ”Uppsalamodellen” för markanvisning. Modellen innebär att kommunen i samband med markanvisningstävlingar portionerar ut små och stora markområden utifrån önskade stadskvaliteter. Syftet är att öka bostadsbyggandet, säkra önskade kvaliteter, få en prisvariation på bostäder, skapa hållbara och variationsrika miljöer och stimulera nytänkande. Uppsalamodellen är en viktig förklaring till den stora ökningen av bostadsbyggandet i Uppsala.

Kommunen samarbetar aktivt med näringsliv, myndigheter och forskningsorgan inom och utom landet, exempelvis inom Uppsala Klimatprotokoll och i utvecklingsprojekt. Två exempel nämns nedan:

Mistra Carbon Exit: Syftet är att visa hur försörjningskedjor för byggnader, infrastruktur och transporter kan transformeras och därmed uppnå klimatmålen.

Solarcharge 2020 inom EU's program Horizon 2020 – ERA-Net Smart Grid+: Här länkas laddning av elbilar samman med produktion av solenergi och större system för solladdning. Uppsala är testbädd för storskaliga lösningar, utbyggnad av laddningsinfrastruktur och produktionsvolym av solceller.

Kommunens målsättning är att utvecklingen inom de föreslagna områdena också ska skapa mervärden i intilliggande, befintliga stadsdelar. Det handlar bland annat om Gottsunda, som idag domineras av hyresrättslägenheter och få arbetsplatser. Här arbetar Uppsala kommun sedan många år intensivt med förebyggande socialt arbete. Nyligen pekades Gottsunda ut som ett av Sveriges 23 särskilt utsatta områden.

Ett verktyg för att bryta polarisering och öka sammanhållningen är att skapa socialt blandade och väl sammanlänkade boende- och vistelsemiljöer. Fler arbetsplatser och målpunkter av regional karaktär inom socialt utsatta stadsdelar är en annan välbehövlig åtgärd. Genom att koppla samman befintliga stadsdelar inom och vid Södra staden och Bergsbrunna skapas alltså förutsättningar för ett välbehövligt tillskott av nya bostäder och arbetsplatser och ett mer sammanlänkat och integrerat Uppsala. Här fyller Ultunalänken en viktig funktion.

Fyra spår på Ostkustbanan är avgörande och ger stora mervärden

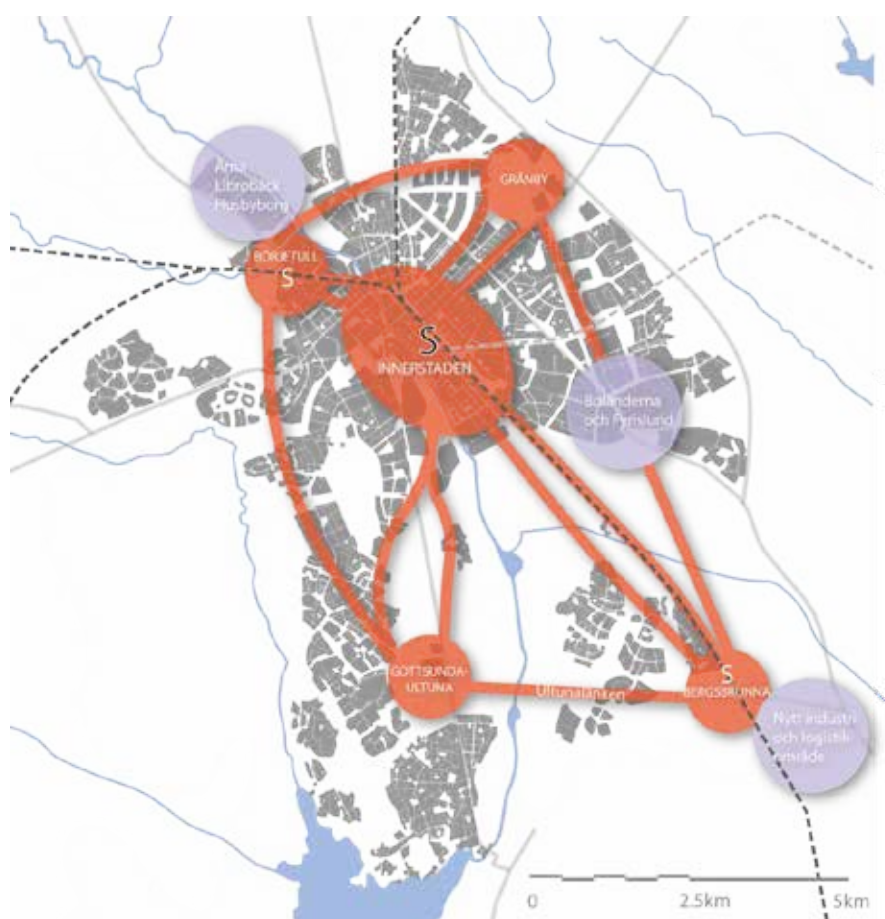
Ostkustbanan är en pulsåder för resenärer och godstrafik till och från mellersta och norra Sverige. Sträckan mellan Uppsala och Arlanda är en flaskhals redan idag. Det medför sämre nytta för dels gjorda och dels planerade investeringar norr om Uppsala.

Fyra spår på Ostkustbanan skulle bidra positivt till de transportpolitiska målen. Framförallt genom en ökad tillgänglighet och ökad kapacitet för resenärer. Därmed ger fyra spår stora förutsättningar för ett omfattande bostadsbyggande och en stadsutveckling i Uppsala. Men utan tillräcklig kapacitet på Ostkustbanan bromsas hela Uppsalas utveckling och utbyggnaden av Bergsbrunna samt Södra staden och Gottsunda omöjliggörs.

Uppsalas stadsbyggnadsstrategi

Strategin för Uppsalas långsiktiga stadsutveckling tar till vara de möjligheter som en ökad kapacitet på Ostkustbanan ger. Uppsala ska vara fysiskt och socialt sammanhållet, uppbyggd kring noder och stråk med närhet till såväl daglig service som en stor regional arbetsmarknad. År 2050 ska gång-, cykel- och kollektivtrafik tillsammans utgöra minst 75 procent av resandet inom staden. Uppsala resecentrum, och trafiksystemet som leder dit, behöver avlastas genom en ny tågstation vid Bergsbrunna. Men detta förutsätter två nya spår på Ostkustbanan och kollektivtrafik som kopplar samman den flerkärniga staden (se figur 1 nedan).

Den ökade tillgängligheten kopplat till den nya tågstationen vid Bergsbrunna och den ökade kapaciteten på Ostkustbanan mellan Uppsala–Arlanda–Stockholm, skapar förutsättningar för att bygga ut i två nya större områden (se figur 2, sidan 5).



Figur 1. Fysisk framtidsbild enligt översiktsplan 2016.

Fyra stadsnoder med hög koncentration av verksamheter och boende kopplas samman med varandra och med innerstaden genom snabb, kapacitetsstark och turtät kollektivtrafik. Även större verksamhetsområden (lila) är markerade.

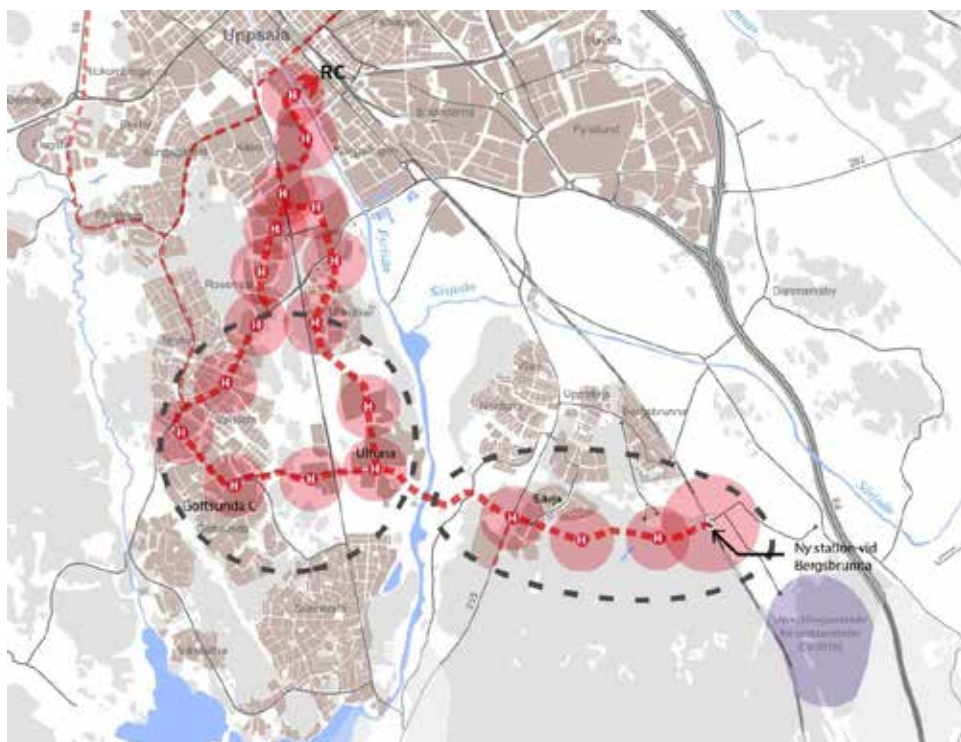
Strukturen ger en kostym för staden att växa i fram till 2050-talet. Tågstationen vid Bergsbrunna och kollektivtrafik över ån till Gottsunda-Ultuna är nyckelfunktioner för utvecklingen efter cirka 2030.

Två nya områden i Uppsala med 33 000 nya bostäder

Två områden ingår i förslaget (se figur 2). Utbyggnadspotentialen bedöms ligga på cirka 33 000 bostäder och cirka 10 000 – 20 000 arbetsplatser. För detta krävs, förutom ytterligare två spår på Ostkustbanan mellan Uppsala och Arlanda, följande tilläggsinvesteringar:

- En ny tågstation vid Bergsbrunna.
- En länk från Bergsbrunna med turtät, snabb, gen och kapacitetsstark kollektivtrafik över ån till Södra staden (Ultunalänken). Detta ger en förstärkt tillgänglighet och nödvändig avlastning av trafiksystemet i och till/från innerstaden och Uppsala resecentrum. Därmed blir det möjligt att fortsätta utveckla även stadsdelarna i Södra staden med ytterligare nya bostäder och arbetsplatser.
- En ny trafikplats vid E4:an för att fullt ut ge den nya tågstationen vid Bergsbrunna en funktion som regional omstigningspunkt.

En avlastning av trafiksystemet ökar möjligheterna att bygga ut och utveckla övriga delar av Uppsala stad. Tester i trafikmodeller visar att en avlastning av Uppsala resecentrum kan bli betydande och att andelen personer som reser med kollektivtrafik och cykel ökar markant. Kort sagt är en kapacitetshöjning på Ostkustbanan, en tågstation vid Bergsbrunna och en Ultunalänk avgörande för Uppsalas framtida utveckling.



Figur 2. Uppsala kommuns två föreslagna områden, och skisserad sträckning för Ultunalänken (öst-västlig) samt för Kunskapsspåret (två nord-sydliga sträckor från resecentrum). Streckade cirkeln till höger är Bergsbrunna med omgivning. Streckade cirkeln till vänster är Södra staden och Gottsunda.

Område 1: Bergsbrunna med omgivningar

I februari 2017 gav kommunstyrelsen uppdrag om att påbörja arbete med en fördjupad översiktsplan (FÖP) för Bergsbrunna med omgivningar. Planarbetet handlar bland annat om att klargöra platser för samhällsbyggande, läget för en tågstation och en trafikplats vid E4:an samt sträckning och typ av kollektivtrafik för Ultunalänken. Planarbetet väntas komma igång under 2018. Det som nämns nedan bygger på tidiga, grova bedömningar.

Bergsbrunna ligger i anslutning till befintliga stadsdelar med cirka 10 000 invånare. Därifrån kan viss infrastruktur byggas ut och den nya bebyggelsen kan inledningsvis dra fördel av service med mera som redan finns. Marken består av skog, betesmark, åker, lertäkter samt några mindre bebyggelsegrupper. Söderut ligger ett stort naturreservat (Lunsen). I väster pågår naturreservatsbildning för landskapet runt Fyrisån. I norr och öster breder Uppsalaslättens goda åkermarker ut sig.

I området bedöms cirka 20 000 nya bostäder och 5 000 – 10 000 nya arbetsplatser kunna etableras. Stora ytor för industri och logistik kan tillkomma i söder, med koppling till järnvägen. Merparten av den markyta som kan användas ligger på skogsmark och tidigare täkter. Exploateringsgraden och bebyggelse typerna i området kommer att variera beroende på tillgänglighet till hållplatser på Ultunalänken och till tågstationen.

Den lägsta nivån av exploatering handlar om blandad bebyggelse med små flerbostadshus, friliggande radhus och småhus. Vid hållplatserna dominerar flerbostadshus och servicefunktioner samt arbetsplatser/kontor. Allra närmast stationen, på bekvämt gångavstånd (600 meter), förutsätts hög exploateringsgrad motsvarande Uppsalas innerstad.

Kommunen äger cirka 60 procent av den yta som är aktuell för den nya stadsbebyggelsen (industri- och logistikområdet oräknat). Staten äger 20 procent (Sveriges lantbruksuniversitet). Resterande mark är i privat ägo. Kommunen har inlett samtal med SLU och en ägare av mark som är särskilt intressant för exploatering inklusive etablering av tågstation.

Med nämnda investeringar i transportinfrastruktur bedöms möjligheterna till genomförande i termer av efterfrågan som hög. Den ökade tillgängligheten kommer att höja Bergsbrunnas attraktivitet för bostadsbyggande och verksamhetsetableringar. Från tågstationen vid Bergsbrunna kommer man år 2050 att kunna nå cirka 1,3 miljoner arbetsplatser inom 60 minuter med kollektivtrafik (idag når man endast 88 000 arbetsplatser). Omvänt kan tågstationen vid Bergsbrunna nås av cirka 0,9 miljoner arbetstagare inom 60 minuters restid med kollektivtrafik (idag är räckvidden endast 74 000 arbetstagare).

Det här blir restiden från tågstationen vid Bergsbrunna till:

Stockholm C: 35 minuter (nu cirka 54 minuter)

Uppsala C: cirka 5 minuter (nu cirka 21 minuter)

Gottsunda Centrum (via Ultunalänken): cirka 9 minuter (nu cirka 38 minuter).

Område 2: Södra staden och Gottsunda

För Södra staden kommer en fördjupad översiktsplan att antas våren 2018.

Inriktningen enligt FÖP:en är att Södra staden ska vara en drivande kraft i Uppsalas utveckling där det syns att Uppsala är en stad fylld av idéer och mångfald. Södra staden ska vara förstahandsval för människor och företag från hela världen och utvecklas till en miljö med en mångfald av människor och intressanta miljöer. En prioriterad fråga är att skapa ett brett utbud av bostäder för att öka möjligheterna till integration och möten mellan människor.

I södra delen av Södra staden finns stora arealer obebyggda områden som kan länka samman befintliga stadsdelar och bidra till en god sammanhållen stadsbygd på västra sidan om Fyrisån. I den angränsande stadsdelen Gottsunda pågår ett programarbete. Nybyggnation bedöms kunna ske bland annat på oexploaterade marker som delvis skär rakt genom stadsdelen.

Kapacitetsbegränsningar i trafiksystemet gör att den utbyggnadspotential som finns i Gottsunda och de södra delarna av Södra staden inte kan realiseras förrän paketet med Ultunalänk, station i Bergsbrunna och ökad kapacitet på Ostkustbanan finns på plats. Tillgänglighetsförstärkningen som detta paket ger till arbetsplatser i närområdet och längs Ostkustbanan söderut är dessutom viktig för att höja attraktiviteten i bland annat Gottsundaområdet.

De delar vi lyfter fram här som nybyggnadsområde är beroende av ökad kapacitet på Ostkustbanan. De bedöms kunna rymma cirka 13 000 nya bostäder (varav 3 000 på tidigare oexploaterad mark i Gottsunda) och 5 000 – 10 000 arbetsplatser, främst genom expansion av Green Innovation Park vid Ultuna¹ och Gottsunda centrum.

De områden som är föreslagna ligger i anslutning till flera befintliga stadsdelar, med knappt 30 000 invånare. Infrastrukturen från stadsdelarna kan byggas ut och viss service kan delas. Stadsnoden Gottsunda-Ultuna utvecklas och befintliga stadsdelar sammanlänkas. Tre nya kapacitetsstarka kollektivtrafikstråk kopplas samman med Ultunalänken. Utbyggnaden av bostäder och arbetsplatser kopplar till dessa stråk.

Stadsnoden ligger till del inom riksintresset ”Uppsala stad” för kulturmiljövården. Hela stadsnoden ligger vidare inom ett influensområde till riksintresset ”Uppsala flygplats” för totalförsvaret. Det så kallade stoppområdet för höga objekt runt

¹ Green Innovation Park samlar kunskapsintensiva företag inom hela den gröna sektorn, från jordbruk till Life Science och Clean Tech.

flygplatsen ger höjdbegränsningar för ny bebyggelse (i detta läge 45 meter = cirka 15 våningar). Givet att inte riksintresset för kulturmiljövården sätter ytterligare höjdbegränsningar bedömer vi att tillräcklig koncentration kan åstadkommas här.

Marken för exploatering ägs till dominerande del av staten, genom Gustavianska stiftelsen, Akademiska Hus, Sveriges lantbruksuniversitet och Statens fastighetsverk. Kommunen har inlett förhandlingar med statens fastighetsverk om köp av ett delområde. Kommunen äger i dagsläget en yta motsvarande cirka 2 500 bostäder. Privata fastighetsägare har mark för mindre än 1 000 bostäder. Förutsatt att de statliga aktörerna är intresserade och att utvecklingen är förenlig med riksintressena enligt ovan bedöms möjligheterna till genomförande som mycket höga.

Tillgänglighetslyftet ger i sig självt stärkt attraktivitet för bostadsbyggande och verksamhetsetableringar. Från Gottsunda–Ultuna kommer man år 2050 att kunna nå närmare 500 000 arbetsplatser eller nås av runt 300 000 arbetstagare inom 60 minuter med kollektivtrafik (idag 86 000 arbetsplatser respektive 71 000 arbetstagare).

Det här blir restiden från hållplatsen i Ultuna till:

Stockholm C: 42 minuter (nu cirka 53 minuter)

Uppsala C: 14 minuter (nu cirka 17 minuter)

Tågstationen vid Bergsbrunna (via Ultunalänken): 7 minuter (nu cirka 30 minuter)

Utvecklingsinriktning

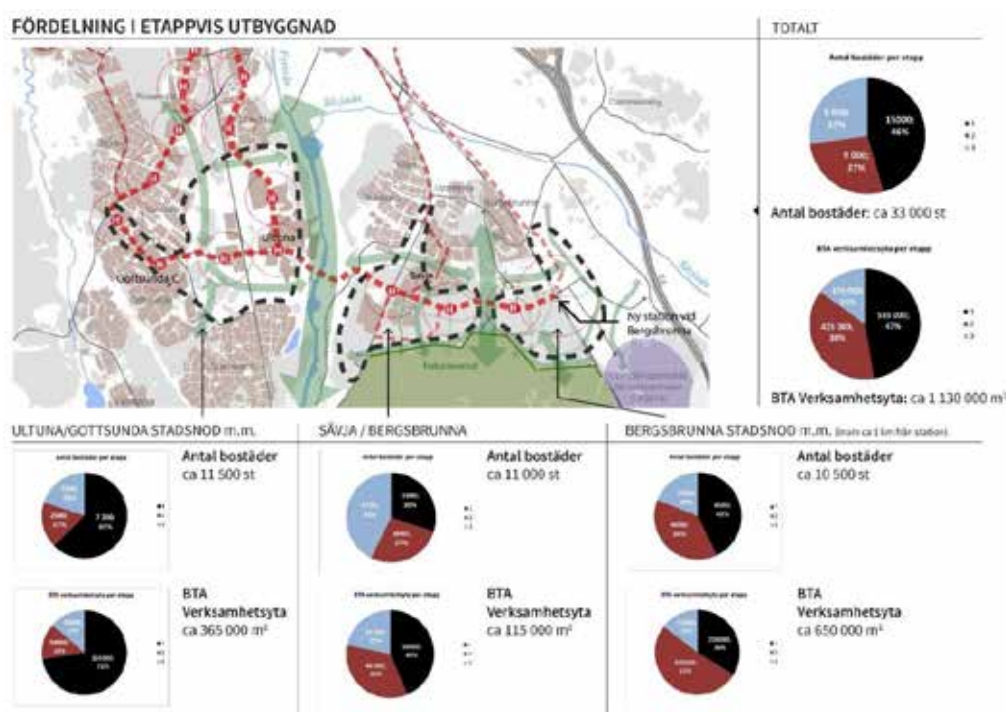
Etappindelning och tätheter

Utbyggnaden bör ske i tydliga etapper som är utformade så att det under varje skede ska finnas en väl fungerande struktur med blandade stadsmiljöer för boende och verksamma. Det ska finnas god tillgänglighet till kapacitetsstark kollektivtrafik, service och grönområden. Etapperna är avvägda med hänsyn till kommunal ekonomi och utformade för att tidigt länka samman befintliga stadsdelar och åstadkomma en avlastning av innerstaden och resecentrum.

En bärande tanke är att tidigt satsa kring stationsläget på ostkustbanan och strategiska hållplatslägen längs Ultunalänken (kollektivtrafikstråket mellan stadsnoderna Gottsunda-Ultuna och Bergsbrunna). Samtidigt är det viktigt att till viss del spara mark i strategiska lägen nära stationen i Bergsbrunna. Det möjliggör successiv expansion med allt högre koncentrationer av bostäder och näringsliv i form av i första hand person- och kunskapsintensiva verksamheter. Sparad mark kan användas tillfälligt för olika ändamål, inklusive enklare bebyggelse för verksamheter och service. Det är också viktigt att befintlig bebyggelse i Sävja sammanlänkas med den nya bebyggelsen i Bergsbrunna med omgivningarna och med

stationsläget. Likaså bör den nya bebyggelsen längs Ultunalänken relativt tidigt kunna utgöra ett sammanhängande stadsstråk.

Här redovisas en etappindelning där ovanstående målsättningar sammanvägts. Tidiga satsningar sker kring stationsläget i Bergsbrunna, statsnoden Gottsunda-Ultuna och ett hållplatsläge på Ultunalänken som knyter ihop de södra delarna av den befintliga stadsdelen Sävja med Ultunalänken. Fler hållplatslägen etableras succesivt och parallellt med att de tidigt påbörjade lägena fortsätter att byggas ut till kompletta stadsmiljöer.



Figur 3. Utkast delområden och volymer per etapp 1-3

Den skisserade etappvisa utbyggnaden innebär att det fram till och med invigningen av stationen i Bergsbrunna och de närmaste åren därefter (en period på cirka 10-15 år) byggs cirka 15 000 bostäder och cirka 535 000 kvm BTA för verksamheter.

Cirka 3 500 bostäder och cirka 50 000 kvm BTA för verksamheter med tyngdpunkt i Gottsunda beräknas tillkomma en tid före invigning av stationen och Ultunalänken. I övriga delar kan under första delen av etapp 1 (etapp 1a), byggas cirka 7 000 bostäder och cirka 355 000 kvm BTA för verksamheter.

Tyngdpunkterna för verksamhetslokaler ligger kring stationsläget och hållplatser på Ultunalänken vid Ultuna och Sävja. Utvecklingen kring knutpunkter fortsätter i Etapp 1b som sträcker sig cirka fem år efter invigningen av stationen. Under denna period byggs cirka 4 500 bostäder och cirka 130 000 kvm BTA för verksamheter.

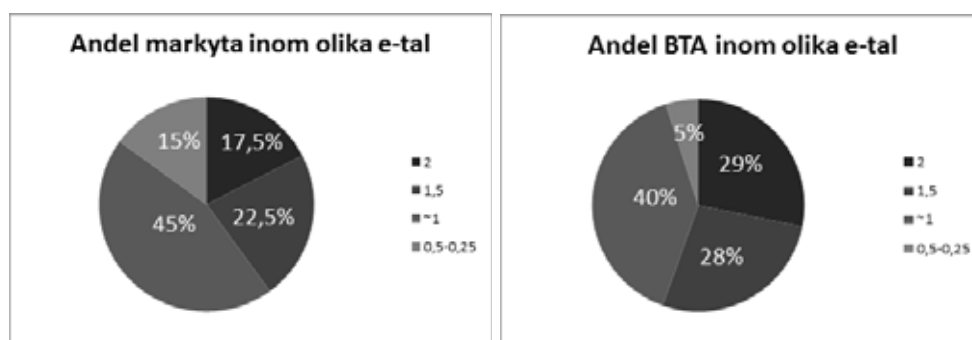
Sammantaget kan stadsdelarna få cirka 30 000-45 000 boende fram till cirka 2035.

Under etapp 2 (från cirka år 2035 till början av 2040-talet) fortsätter utbyggnaden med cirka 9 000 bostäder och cirka 425 000 kvm BTA för verksamheter. Etapp 3 (fram till cirka 2050) rymmer ytterligare utbyggnad av cirka 9 000 bostäder och cirka 170 000 kvm BTA för verksamheter. Etapp 2 och 3 möjliggör boende för ytterligare cirka 35 000-55 000 personer i stadsdelarna.

Totalt sett omfattar detta en etappvis utbyggnad av cirka 33 000 bostäder och 1.135 000 kvadratmeter BTA verksamhetsyta i områdena kring Bergsbrunna, Ultuna och Gottsunda. Detta innebär boende för cirka 65 000 – 100 000 personer i nya hållbara, varierade och välintegrerade stadsmiljöer.

På ännu längre sikt kan en expansion söderut ske på östra sidan järnvägen och ytterligare en stadsdel ("Nysala") etableras mellan Bergsbrunna och Alsike. I översiktsplanen markeras hela området mellan E4 och järnvägen ned till kommungränsen som framtida stadsbygd.

Den genomsnittliga tätheten beräknas till ca 90 bostäder per hektar, räknat på en områdesavgränsning som också innehåller lokalgator, torg och parker ("storkvarterns nivå"), men inte den övergripande grönstrukturen. Därutöver inryms också lokalytor. Denna täthet ligger i paritet med UN Habitats täthetsprincip om hållbart stadsdelsbyggande (minst 150 invånare per hektar). Totalt sett bedöms det genomsnittliga exploateringsstalet ligga på ungefär 1,2, räknat på denna områdesavgränsning.



Figur 4. Tätheten i alla delområden beskriven med exploateringsstal på "storkvarterns nivå"

Hållbara transporter

Översiktsplanen anger som långsiktigt mål att 75 procent av resandet inom staden ska ske med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Dessutom anger översiktsplanen att det ska vara möjligt att nå vardagsfunktioner som basservice med mera inom 10 minuter med gång-, cykel- eller kollektivtrafik och en regional arbetsmarknad inom 60 minuters kollektivtrafikresa. Läget, den övergripande strukturen med Ultunalänk och tågstation, samt områdenas storlek ger särskilt goda möjligheter att med såväl fysiska strukturer som andra styrmedel bädda för att dessa mål kan nås.

Eftersom Ultunalänken och stationen i Bergsbrunna tas i bruk när etapp 1a invigs kommer möjligheten till arbetspendling och andra resor med kollektivtrafik att vara mycket goda. Befintlig bebyggelse i Sävja kommer i ett tidigt skede att sammanlänkas med den nya bebyggelsen och Ultunalänken och därmed stationen i Bergsbrunna. Detsamma kommer att gälla stora delar av Södra staden och Gottsunda i och med att kapacitetsstark kollektivtrafik etableras mellan innerstaden/resecentrum och stadsnoden Gottsunda-Ultuna. Ultunalänken kommer inte att kunna trafikeras med bil i partiet över Fyrisån och blivande naturreservat.

Uppsala är och ska fortsätta utvecklas som en cykelstad. Cykling kommer i kombination med kollektivtrafik ha en betydande roll i framtidens hållbara mobilitetssystem. Aktiva åtgärder ska stödja en ökning av andelen och antalet resor med cykel. Det ökande cyklandet och utvecklingen av cykelfordon ställer nya krav på den fysiska miljön. Nya bebyggelseområden ska ha goda förutsättningar för cykelresor med olika hastigheter och typer av cyklar med smidig angöring till kollektivtrafik och viktiga målpunkter.

Cykelvägnätet i staden byggs ut och ska vara tydligt, sammanhängande och finmaskigt, med god tillgänglighet och framkomlighet. Huvudcykelstråk och snabbcykelvägar ska tillsammans med kollektivtrafiken ha en strukturerande roll vid mark- och bebyggelseutveckling. Bland annat ska förbättringar av tvärgående kopplingar som binder samman stadsdelar och viktiga målpunkter beaktas och skapas. Huvudcykelstråk ska succesivt kunna uppgraderas till snabbcykelvägar. För att underlätta en ökande andel cykelresande ska tillräckligt utrymme för cykelparkering i nära anslutning till viktiga målpunkter och entréer, bytespunkter och hållplatslägen reserveras.

I arbetet med fördjupning av översiktsplanen för Bergsbrunna med omnejd ska en genomtänkt struktur av gång- och cykelvägar utgöra en av grunderna i stadsutvecklingen. Offentliga miljöer utformas med tanke på att gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik är prioriterade trafikslag. Gång- och cykelvägnätet ska länka samman befintlig bebyggelse med ny, skapa tydlig kontakt mellan olika stadsdelar och göra det enkelt att till fots och med cykel ta sig till innerstaden och resecentrum, stationen i Bergsbrunna och hållplatser på Ultunalänken och Kunskapsspåret. En cykelväg längs Ultunalänken skapar viktig lokal tillgänglighet mellan stadsnoderna. Nätet av gång- och cykelvägar ska också göra det enkelt att ta sig ut i naturen och till skolor och annan lokal service. Utveckling av en cykelväg mot Alsike och Knivsta från Bergsbrunna är en del i ett sammanhängande hållbart mobilitetssystem över kommungränsen.

I den fördjupade översiktsplanen för Södra staden redovisas snabbcykelvägar och huvudcykelvägar. Lokala gång- och cykelvägar ansluter till dessa och skapar ett finmaskigt och genomkopplat cykelnät. Gång- och cykelvägar på finmaskigare nivå planeras i kommande skeden.

Arbete med mobilitetsfrågor och hållbara transporter kommer att vara viktiga delar i den fortsatta planeringen. Vi kommer att arbeta med mobilitetsplaner på såväl stadsdels- som fastighetsnivå. Bil- och cykelpooler, försörjning med hållbara drivmedel, P-hubbar och mobilitetshus är ingredienser som kommunen redan arbetar med och utvecklar vidare. De nya stadsdelarna förbereds för ett elektrifierat transportsystem, med infrastruktur för laddning av drivmedel i stora som små mobilitetsnoder. Kommunens parkeringspolitik för staden är nu tydligt inriktad på att bland annat minska ytbehoven genom exempelvis samnyttjande och underlätta för resande med andra färdmedel än bil. Riktvärdet för P-tal är nu 5 platser per 1000 kvm BOA (motsvarar 0,35 bilplatser per bostad om 70 kvm) i lägen med god tillgång till service och kollektivtrafik, men kan sänkas ytterligare genom att exploatören/fastighetsägaren tar fram ett "mobilitetspaket" som minskar behovet av bilplatser. Nedan exempel på sådant paket i en markanvisningstävling där P-talet sänks med 20 procent genom att byggherren åtar sig att:

- betala medlemskap i bilpool fem år
- kollektivtrafikkort för en person per lägenhet under ett år
- etablera en cykelpool
- göra cykelbefrämjande åtgärder av skilda slag, inklusive laddningsmöjligheter för elcykel i gemensamma utrymmen.

Vid Bergsbrunna station etableras ett effektivt system för omstigning från bil till tåg och stadskollektivtrafik. För att stationen ska kunna få denna regionala omstigningsfunktion behövs en trafikplats på E4 som ligger nära angöring till stationen. Då kan resande med bil i båda riktningar på E4 attraheras till omstigning här.

Det finns också goda förutsättningar för hållbar gods- och materiallogistik vid samtidig nyplanering av så här stora områden. Här kan det tilltänkta området för industri och logistik söder om tågstationen vid Bergsbrunna få en viktig roll, särskilt om det kan kopplas till både E4 och järnväg. Under utbyggnadstiden kan området fungera som bygglogistikcenter. Om depå för Ultunalänkens fordon också placeras här erhålls en särskild potential att transportera gods och annat material på Ultunalänken, under lågtrafiktid för persontransporter.

Kommunen arbetar för närvarande med att ta fram en särskild mobilitets- och trafikstrategi som kommer att ge ytterligare stöd för skilda åtgärder i genomförandet av de nya stadsdelarna.

Funktionsblandning och tillgång till kommersiell och offentlig service

Den höga lokala, regionala och storregionala tillgängligheten vid tågstationen och hållplatser på Ultunalänken och Kunska spåret är en stark attraktionsfaktor för lokalisering av såväl servicefunktioner som andra arbetsplatser. Funktionsblandning och tillgång till kommersiell/offentlig service och verksamhetslokaler kommer att understödjas av den fördjupade översiktsplanen. Det säkerställs sedan vid

planläggning och markanvisning. Samverkan mellan kommunen och näringslivet i alla skeden är en viktig framgångsfaktor.

Funktionsblandning och närhet till service och andra vardagsfunktioner uttalas tydligt som både mål och medel i kommunens översiktsplan. Detta sammanfattas i Uppsalapriciperna ”Skapa närhet” genom att ”blanda”, ”koppla samman” och ”koncentrera”. Det innebär bland annat att den sociala infrastrukturen måste utvecklas och lokaliseras hand i hand med hur staden växer. Då skapas förutsättningar för att människor i olika åldrar och med olika livsstilar kan organisera sitt vardagsliv på ett sätt som bidrar till deras livskvalitet.

I avsnittet om etapper ovan har vi visat hur tidiga satsningar vid tågstation och vissa hållplatser stödjer utveckling av service och andra verksamheter. Exempelvis ligger ett av hållplatslägena som förslås tillkomma tidigt längs Ultunalänken i nära anslutning till befintliga bostäder samt idrotts- och skolområden i Sävja. Detta i kombination med nya etableringar av skolor och annan social infrastruktur kan ge både befintliga och nya boendemiljöer en god tillgång service, arbetsplatser och hållbara transporter under olika skeden av utvecklingen.

Stadsnoderna, det vill säga närområdet till Bergsbrunna station och hållplatserna i Ultuna och Gottsunda centrum utvecklas med koncentrerad mångfald av näringsliv, service och bostäder. Den höga tillgängligheten med kollektivtrafik ger goda förutsättningar för utveckling av överordnad service och kunskaps-, kontakt- och personintensiv verksamhet. Den höga storregionala tillgängligheten vid tågstationen ger särskilda förutsättningar för näringslivsutveckling. Vid Ultuna ger lantbruksuniversitetet, Green Innovation Park och annan befintlig verksamhet särskild utvecklingskraft för näringslivet.

I stadsnoderna ska finnas offentliga platser med stadslivskvaliteter som stimulerar till aktivitet, vistelse och möten mellan människor. Det ska finnas torg, parker och utrymme för kultur, idrott och fritid med möjlighet till organiserade och spontana aktiviteter som till exempel marknader, evenemang och folkfester. Förutsättningar för stadsliv över olika delar av dygnet ska skapas – särskilt kring hållplatser, viktiga rörelsestråk och andra strategiska platser.

Klimatneutrala tekniska försörjningssystem – med integrerade och förnybara lösningar på områdesnivå

Uppsalas långsiktiga klimatmål är att vara fossilfri kommun 2030 och klimatpositiv kommun 2050. Översiktsplanen ger stöd för att de storskaliga tekniska försörjningssystemen – det vill säga avfallshantering, vatten- och avloppssystem samt system för värme, kyla och elektricitet – kompletteras med mindre, lokala system och lokala kretslopp. Genom integration mellan skilda system skapas också möjligheter att ta tillvara synergieffekter. Översiktsplanen säger också att stadsnoderna (bl.a. Bergsbrunna och Gottsunda-Ultuna) behöver gå före i utvecklingen av framtidens integrerade tekniska försörjningssystem. I Bergsbrunna

med omgivningar finns särskilt goda förutsättningar för transformativa lösningar eftersom här planeras omfattande ny och tät bebyggelse på en plats där de konventionella försörjningssystemen inte är utbyggda och där det finns mycket mark för skilda lokala anläggningar och produktion av biomassa.

Området kan bli ett tydligt exempel på ett klimatpositivt samhälle med trygg och tillgänglig energiförsörjning och där energisystemet är integrerat med andra samhällsfunktioner. Energinät för kraft, värme inklusive spillvärme, gas och hantering av restprodukter är ryggraden i energisystemet. Energi- och materialflöden, vatten, spillvärme mm i kretslopp ger mycket hög resurseffektivitet. Lokala biobaserade produkter ersätter det fossila, restprodukter (idag ”avfall”) återgår i hög grad till kretsloppet. Bergsbrunna-området utvecklas som både stadsdels- och energinod. Det innebär väl utbyggda nät/strukturer för energiflöden i ett smart koncept där integration är nyckelord. Stommen i en sådan struktur utgörs av fjärde generationens fjärrvärme, med bland annat låga temperaturnivåer och möjligheter till inkoppling av små och stora energikällor utspritt i nätet. Energiflöden delas på mikronivåer – mellan byggnader och upp till makronivåer – mellan stadsdelar.

Utbyggnaden bör genomföras med kunskap om energianvändning och klimatpåverkan för byggnader i hela värdekedjan – från utvinning av råmaterial, under byggandet och i förvaltning till nedmontering. Det innebär en hög andel träbyggnader och liten del betong som byggmaterial. Där betong ändå används är fokus på att använda produkter med lägsta klimatpåverkan. Lokal skogsråvara från exploateringsområdena kan tas tillvara och återföras som byggmaterial och energikälla.

Förnybar energi från lokal produktion står för en betydande andel av områdets energiförsörjning. Solenergi är en självklar hörnsten förnybar lokal energiproduktion. Solcellsinstallationer kan integreras på tak och fasader och i andra anläggningar. Möjligheterna att anlägga energiparker för solel- och värmeproduktion i närområdet lyfts in i planeringsskeden.

Klimatpositiva lösningar genomsyrar och återfinns i all byggnation. Solcellsinstallationer används också mångfunktionellt med solelproduktion från byggnadsintegrerade tak- och fasadanläggningar och som sol-/uv- och nederbördsydd exempelvis i allmän miljö. Kombinationen av bioenergi, solenergi, energilagring, bevarande och omhändertagande av restprodukters värde och integrering innebär att nyttorna optimeras och bidrar till ett omställt klimatpositivt energisystem.

Vatten- och avloppssystemet behöver byggas nytt i sin helhet i Bergsbrunna med omgivningar. Eventuellt behövs ett kompletterande avloppsreningsverk. Det ger friheter till att pröva nya lösningar för t ex effektivare vattenhushållning och

återföring av restprodukter. Multikulvertar med samförläggning av olika ledningar ger effektivt markutnyttjande över tid.

I Södra staden och Gottsunda får ovanstående ambitioner anpassas efter förutsättningarna i respektive område. Här finns till del goda möjligheter till effektiv anslutning till befintliga försörjningssystem.

Kommunen arbetar för närvarande med att ta fram ett nytt energiprogram med tillhörande handlingsplaner som kommer att ge ytterligare stöd för skilda åtgärder i genomförandet av de nya stadsdelarna.

Begränsad exploatering på jordbruksmark

Brukningsvärd jordbruksmark får enligt lag tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om marken behövs för att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse och om detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Kommunens hållning, enligt översiktsplanen, är att exploatering på jordbruksmark räknas som ett väsentligt samhällsintresse om det bidrar till att stärka en långsiktig hållbar utveckling på lokal, kommunal, regional eller nationell nivå.

I översiktsplanen anges vidare att platsens läge, redan gjorda investeringar i försörjningssystem samt möjligheter till samnyttjande och synergier ska vägas in vid bedömningen om annan lokalisering kan vara tillfredsställande ur allmän synpunkt. Detta innebär att för att ny bebyggelse ska anses motiverad, måste marken på ett platsspecifikt sätt understödja en långsiktigt uthållig och ändamålsenlig fysisk samhällsstruktur.

Kommunens stadsbyggnadsstrategi har utformats för att kunna ta hand om en omfattande ökning av befolkning och verksamheter i främst staden och i de prioriterade tätorterna. Med de stora volymer människor och aktiviteter det handlar om under perioden fram till 2050, kan staden inte växa enbart inom sin befintliga byggda miljö för att få en tät och grön stad med fungerande hållbart transportsystem och god tillgänglighet lokalt och regionalt. Ny bebyggelse och anläggningar behöver därför kanaliseras på ett ändamålsenligt sätt, inom stadsstrukturens ram.

Det här skisserade förslaget utgår från idén att minimera ianspråktagandet av värdefull jordbruksmark. Vid stationsläget vid Bergsbrunna och längs Kunska spåret och Ultunalänken är det dock motiverat med viss utbyggnad på åkermark. Kommunens bedömning är att jordbruksmark i de redovisade exploateringsområdena kan tas i anspråk med hänvisning till väsentliga samhällsintressen och platsernas lägesegenskaper. Exploatering med hög täthet i dessa områden ska också vägas mot att ta större delar av jordbruksmark i stadens

omland i anspråk, där bebyggelsestrycket är fortsatt högt, men förutsättningarna för tätt stadsbyggande lägre.

För Södra staden och Gottsunda har avvägningen preciseras i arbetet med fördjupad översiktsplan för Södra staden. För Bergsbrunna med omgivningar kan konstateras att det extremt tillgängliga läget inom 600 meter från tågstationen motiverar viss exploatering av jordbruksmark (knappt 40 hektar). Utanför denna zon men inom 1000 meter från stationen utnyttjas i stort sett bara skogsmark, gamla täktytor och tidigare hårdgjord mark. Totalt sett motsvarar de 40 hektaren knappt 25 procent av jordbruksmarken inom 1000-meterszonen från stationen. Längre ut tas ingen jordbruksmark alls i anspråk. Sammanfattningsvis bedöms alltså att cirka 20 000 bostäder öster om Fyrisån kan tillkomma med direkt ianspråktagande av endast cirka 40 hektar jordbruksmark. Därutöver kommer en mindre del jordbruksmark att tas i anspråk för Ultunalänken, vägkopplingen till E4, lokalgata till verksamhetsområdet i söder, cykelväg mot Alsike, samt ny kollektivtrafiklänk mot stadsnoden Gränby. Befintliga vägar och impedimentområden används så långt det är rimligt. Verksamhetsområdets inplacering studeras i arbetet med den fördjupade översiktsplanen (FÖP). I FÖP-arbetet kommer kommunen att tillämpa ovan redovisade metod för mer preciserade ställningstaganden om jordbruksmarkens användning.

Anpassning till ett förändrat klimat

Kommunens översiktsplan uttrycker tydligt vikten av att anpassa planeringen till klimatförändringar och klimatmål. Denna anpassning kommer därför vara en integrerad del av alla skeden av planeringen. Att ta till vara ekosystemtjänster är en viktig del i detta. Det handlar bland annat om robusta system för dagvattenhantering som synliggör vattnet i blå-gröna stråk, säkerställande av sekundära avrinningsvägar och om att beakta översvämningrisker. Det handlar också om att med multifunktionella ytor, grönska och vattenmiljöer skapa goda klimatförhållanden på lokal nivå.

Planeringen ska ta hänsyn till att klimatet blir både mer varierat och varmare. Anpassningsåtgärder behöver göras på många olika sätt. Det kan ske med stadsgrönska som skuggar offentliga miljöer och byggnader, med gröna tak och fasader, samt genom lokalisering av grönstråk. Det görs också genom utformning och orientering av byggnader och med smarta materialval i såväl byggnader som i markbeläggningar. Slutligen kan det göras med tekniska system som vattenburen kyla, passiva kylsystem och energieffektiva tekniska system i byggnader med mera. Användning av grönska i olika former bidrar till utjämning av både temperaturer och dagvattenflöden, förbättrad luftkvalitet och biologisk mångfald. Minskad biltrafik ger möjligheter till mindre andel hårdgjorda ytor och lösningar som armerat gräs och liknande på platser med låg trafikintensitet.

En av de viktigaste utgångspunkterna för utformningen av bebyggelsen är att säkerställa utrymme för rening och fördröjning av dagvatten på systemnivå. En

utgångspunkt för utformningen av bebyggelsen är därför att anpassa strukturerna till de naturgivna förutsättningarna i form av topografi och hydrologi. Strukturen ska också bädda för effektiva ventilationsstråk genom bebyggelsen där svalare luft från det omgivande högre belägna områden kan ledas till den nya bebyggelsen.

Hantering av mark- och dagvatten kommer att vara en viktig fråga i Bergsbrunnaområdet eftersom en mängd våtmarker berörs och utbyggnaden ligger inom avrinningsområdena för Fyrisån och för Sävjaån som utgör ett Natura 2000-objekt. Arbetet med de vattenrelaterade frågorna kommer att påbörjas i ett tidigt skede för att sedan gå hand i hand med kommande planering. Dagvattensystemen bör planeras för att klara extrema nederbörds mängder. Lokal rening och fördröjning på olika systemnivåer är en självklar förutsättning. Dispenser från det generella markavvattningsförbudet med tillhörande tillstånd kommer att krävas. Dispenser har redan givits för delar av området.

Mängden föroreningar som tillförs berörda delar av Fyrisån och Sävjaån ska inte öka och om möjligt minska trots den omfattande utbyggnaden. Genom att förbättra reningen av dagvatten från befintliga bebyggelseområden i Sävja, Bergsbrunna och Vilan, samt eventuellt från delar av jordbruksmarken kan denna målsättning nås.

För Södra staden och Gottsunda är redan en heltäckande dagvattenutredning under framtagande. Utredningen visar vilka åtgärder på systemnivå som krävs för att minska mängden föroreningar som når Fyrisån vid ett genomförande av utbyggnadsplanerna i Södra staden. Utredningen beaktar extrema nederbörds mängder.

Klimatanalyser i form av exempelvis urbana klimatkartor kan göras i det fortsatta arbetet.

Gröna rörelsestråk och ekologiska spridningssamband

Utbyggnaden vid Bergsbrunna

Läget i skogen, strax norr om det stora naturreservatet Lunsen, i kombination med mycket god kollektivtrafikförsörjning ger förutsättningar för synnerligen goda stadsmiljöer med mycket bra möjligheter att skapa intressanta möten mellan stadsbebyggelse och natur i de nya utvecklingsområdena söder om de befintliga bostadsområdena i Sävja och Bergsbrunna. God kollektivtrafikförsörjning kommer dessutom att ge ökad tillgänglighet till naturreservatet för hela Uppsala.

Naturreservatet som också har också höga värden för friluftslivet utgör riksintresse för naturvården och Natura 2000-objekt. Närheten till dessa höga värden för naturvården och för friluftslivet ska användas för att skapa en hög kvalitet i stadsbyggandet med tydlig kontakt mellan såväl stadsmiljöerna i de sydöstra stadsdelarna som omgivande naturområden, inklusive åar. Den gröna strukturen ska bygga på principen om sammanlänkade rörelsestråk, ekologiska spridningssamband och dagvattenstråk med översvämningsbuffert. Förutom de tre-fyra stora gröna

stråken enligt översiktsplanen etableras även några mindre i nord-sydlig riktning och en buffertzona lämnas mot naturreservatet.

Stora delar av den tänkta utbyggnaden berör inte dokumenterade naturvärden. Delar av den tänkta bebyggelsen nära stationsläget i Bergsbrunna berör områden med varierande grad av naturvärden men den viktigaste värdekärnan i storskogsområdet Lunsen har skyddats och utvecklats inom ramen för reservatsbildningen i början av 2000-talet.

Utvecklingen av stadsbebyggelsen ska ha tydligt fokus på platsens förutsättningar och ekosystemtjänster. Natur-, terräng- och vattenförhållanden ska användas till att skapa intressanta och funktionella miljöer. Värdefulla och karaktärsgivande naturpartier sparas som viktiga inslag i stadsbilden och i närmiljön kring bostäder och verksamheter. Gröna stråk byggs upp av natur, befintliga och framtida parker samt rörelsestråk mellan dessa. Några av stråken är även huvudavrinningsstråk för dagvatten, det vill säga lågstråk i park- eller naturmark som avleder markvattnen och dagvatten från bebyggelseområden. Den gröna strukturen ska utformas för att ge hög tillgänglighet till och mellan naturområdena norr och söder om den planerade bebyggelsen. Fördjupade kunskaper om naturvärden och hydrologiska förhållanden blir viktiga underlag för det fortsatta arbetet.

Utbyggnaden i Södra staden och Gottsunda

I Södra staden sparas och utvecklas en sammanhängande grönstruktur på övergripande nivå bestående av tre delar; Åsen och Årummet, ett stråk av naturmark längs Gula stigen som inkluderar Natura 2000-området Bäcklösa och smalare gröna stråk som knyter samman de större grönområdena med varandra och med grönstrukturen utanför Södra staden. En analys av spridningssamband för nyckelarter i Södra staden har använts i framtagandet av fördjupad översiktsplan för Södra staden. De högsta naturvärdena bevaras i princip intakta. Avvägningar mellan exploatering och naturvärden och andra bevarandevärden är gjorda inom ramen för arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Södra staden.

Uppsalamodellen och andra särskilda genomförandefrågor

Uppsala kommun har en utarbetad modell för att markanvisa kommunägd mark i konkurrens, med kvalitet som huvudsaklig bedömningsgrund. I flera pågående större stadsutvecklingsprojekt har markanvisningstävlingar använts.

Marknadsaktörer har genom tävlingarna utmanats i att ta fram en bebyggelse som svarar upp mot ett hållbart byggande och en god bebyggd miljö. Tävlingarnas upplägg och innehåll har med tiden förfinats. De har utvecklats för att ännu bättre stödja kommunens höga målsättningar om kvalitativt och hållbart byggande och för att göra det tydligare och enklare för marknadsaktörer att delta och förstå vad som krävs för att vara med och utveckla de specifika projekten i synnerhet och Uppsala kommun i allmänhet.

Med det stora kommunala markägandet i Bergsbrunna och Sävja har kommunen goda möjligheter att fortsätta att utveckla sina arbetsätt. Markanvisningssystemet ska bidra till att skapa testbäddar och att möta utmaningarna i ett hållbart byggande med allt från styrning av bebyggelse- och boendetyper, upplåtelseformer till mobilitet och klimatsmarta lösningar.

Upplåtelseformer och boendeformer

Kommun har genom sina ”Riktlinjer för bostadsförsörjning 2016-2019” ett uttalat mål att minst 30 procent av alla bostäder som byggs i Uppsala ska vara hyresrätter. En av åtgärderna är att minst 30 procent av alla markanvisade bostäder på kommunägd mark ska vara hyresrätter. Detta har, tillsammans med det kommunala bostadsbolagets Uppsalahems nybyggnation, givit ett betydande tillskott på hyresrätter i kommunen. Cirka 40 procent av alla nyproducerade bostäder under de senaste fem åren är hyresrätter. Med kommunens markägande har även en blandning av bebyggelse typer möjliggjorts med allt från stycketomter för eget byggande, gruppbyggda småhus och radhus, till stadsradhus och flerbostadshus med levande bottenvåningar. Även den i Sverige relativt nya formen för byggande, *byggemenskap*, har prövats och håller på att realiseras i ett av kommunens större projekt i Rosendal. Kommunen följer även utvecklingen och frågeställningen kring byggande av billiga bostäder och för redan idag dialog med Uppsalahem samt ett antal privata exploatörer om hur billiga bostäder, med det statliga investeringsstödet för hyresbostäder och bostäder för studerande, kan realiseras i praktiken.

I utbyggnaden av Södra Staden och Bergsbrunna/Sävja avser kommunen fortsatt arbeta med en blandning av upplåtelseformer och boendetyper på kvartersnivå. Kommunen fortsätter att utveckla arbetet med markanvisningar för att möjliggöra nya boendeformer så som byggemenskaper och kooperativa hyresrätter. En förutsättning för att nå minst 30 procent hyresrätter är att övriga markägare bidrar till detta vid exploatering på egen mark.

Det är angeläget att åstadkomma nyproducerade bostäder med låga hyresnivåer så att hushåll med svagare ekonomi har möjlighet till rimlig boendestandard och till bosättning i de nya stadsdelarna. Kooperativa hyresrätter och byggemenskaper är verktyg i en sådan strategi. Därutöver handlar det om att hålla nere kostnader på mer ordinära hyresbostäder samt studentbostäder. Förordningen om statligt investeringsstöd anger en övre hyresgräns på 1 450 kr/m² BOA och år. Det allmännyttiga bostadsbolaget Uppsalahem och kommunen bedömer att det är möjligt att nå denna nivå om man producerar standardiserade hus, exempelvis så kallade SABO-hus eller sådana som upphandlats av SKL. Det är enklare hus som inte svarar upp mot höga ambitioner om energihushållning och inte heller kan anpassas särskilt mycket i sin gestaltning om prisnivån ska kunna hållas. För att nå goda helhetslösningar i stadsdelarna bör därför andelen sådana bostäder hållas betydligt lägre än andelen hyresrätter totalt sett. I vågskålen ska också läggas in att kommunen knappast kommer att kunna förvärva all statlig eller stiftelseägd mark i stadsdelarna, kommunen äger endast rådighet för 45 procent av de beräknade

bostäderna. En rimlig ambitionsnivå kan vara att ca 20 procent av hyresrätterna (ca 1 000 st) på kommunal mark uppförs enligt förordningen om investeringsstöd för hyresbostäder och bostäder för studenter. Detta ger att c:a 3 procent av det totala antalet planerade bostäderna blir i denna billiga form. Om kommunen kan få tillgång till den statliga och privata marken till bra priser så kommer det finnas utrymme för ytterligare billiga bostäder. Detta är dock villkorat med att det statliga investeringsstödet, eller motsvarande, finns att tillgå under hela perioden för utbyggnaden av områdena och att nivån på maximal hyra räknas upp vid ändrade marknadsförutsättningar.

Mobilitet och hållbart byggande

I kommunens större stadsutvecklingsprojekt på kommunägd mark går kommunen före i att utmana och uppmana byggherrar i att skapa hållbarhet i sina projekt. I markanvisningstävlingar värdesätts exempelvis mobilitetslösningar där hållbara transporter och delningsekonomi i form av t.ex. cykel- och bilpooler är centrala bedömningskriterier och där mobilitetslösningar ger reducerade parkeringstal. I dessa projekt arbetar även kommunen med mobilitetshus och parkeringsköp istället för parkeringsgarage inom varje fastighet för att ytterligare främja en utveckling av hållbart resande. Tävlingarna fokuserar också på materialval och har lett till att ett antal projekt nu kommer uppföras som trähus, med trä som huvudsakligt materialval i bl.a. stommar.

3D-fastighetsbildning

Kommunen jobbar idag med 3D-fastighetsbildning i ett antal projekt för att skapa förutsättningar för en samlad strategi för lokaler i bottenvåningar, bygga mobilitetshus och bostäder inom samma kvarter samt nyttja utrymmen under jord för t.ex. mobilitetslösningar. Det ger ett effektivt markutnyttjande. Kommunen ser mot tidigare erfarenheter positivt på att fortsatt arbeta med 3D-fastighetsbildningar där fördelar med förfarandet finns.

Tilldelningsområden i markanvisningar

En del av kommunens modell för markanvisningstävlingar är att erbjuda marknadsaktörer en variation i storlek av tilldelningsområden. Genom mindre tilldelningar möjliggörs för fler exploatörer och en ökad konkurrens. Det ger även kommunen goda möjligheter att styra och hålla koll på utbyggnadstakter.

Tilldelningar av större områden ger mindre möjligheter för kommunen att styra just utbyggnadstakt, men kan ge draghjälp genom att erfarna exploatörer göra stora delar av utrednings- och utvecklingsarbetet. Om lagstiftningen så tillåter skulle de också kunna ta ansvar för utbyggnad av infrastruktur och allmän plats. Detta kan, med rätt förutsättningar i övrigt, underlätta för kommunen att driva utvecklingen samtidigt i flera stora exploateringsområden, samtidigt som industrin får stora testbäddar för innovationer. En kombination av små och stora tilldelningar kan tillsammans skapa förutsättningar för innovativ och hållbar stadsutveckling där en variation av aktörer ges möjlighet att bidra.

Tågstationen vid Bergsbrunna – placering och trafikering

Läget för den nya tågstationen vid Bergsbrunna bestäms utifrån två avgörande förutsättningar. Dels måste stationen ligga så att den understödjer en god lokal stadsutveckling. Detta innebär att det måste finnas gott om byggbar mark i det direkta närområdet. Dels måste stationen ligga så att Ultunalänken får en gen dragning mellan tågstationen vid Bergsbrunna och Södra staden, så att den kan fungera som en effektiv och kapacitetsstark förbindelse. Tidsavståndet på länken är en kritisk faktor för att den ska ge nödvändig avlastning av Uppsala resecentrum och centrala staden. Den förordade placeringen (se figur 2) är ungefärlig, men svarar upp mot dessa krav. Nedan belyses två avförda alternativ.

Nordligt läge

Ett nordligt alternativ för stationsläge ligger strax norr om det befintliga bebyggelseområdet i Bergsbrunna. Läget svarar inte upp mot kravet på effektiv sammankoppling till Södra staden. På grund av terräng, naturvärden och befintlig bebyggelse saknas förutsättningar för en kort dragning. Sävjaån begränsar möjligheten till exploatering. Förutom barriären som ån utgör så minskar strandskydd och åns status av natura 2000-område möjligheterna till exploatering. Den mark som är exploateringsbar är nästan uteslutande jordbruksmark.

Sydligt läge

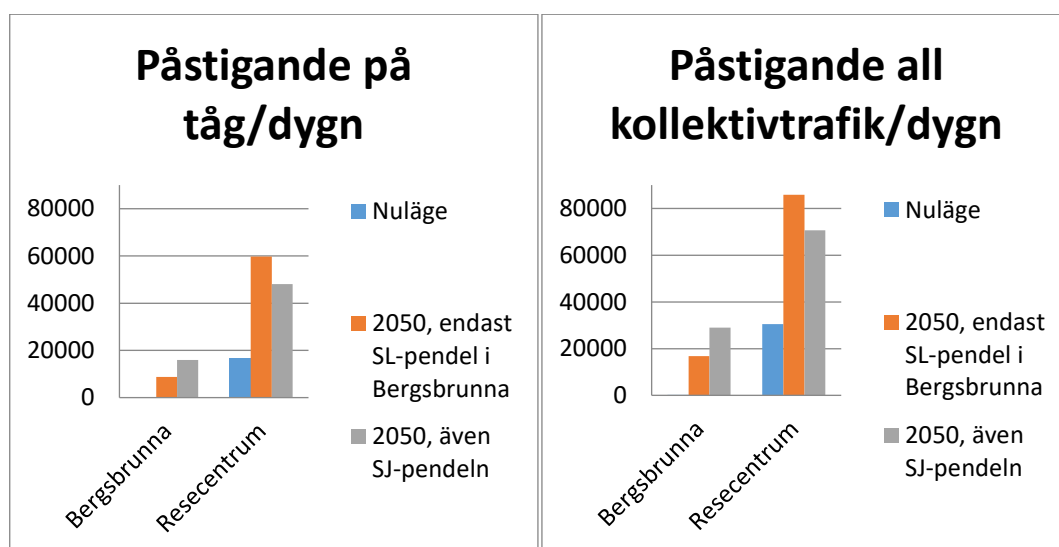
Ett sydligt alternativ för stationsläge ligger där slättens jordbruksmark övergår i skog. Inte heller detta läge svarar upp mot kravet på effektiv sammankoppling till Södra staden. Dels saknas förutsättningar för ett kort avstånd, på grund av läget i förhållande till Södra staden. Dels hindrar naturreservatet Lunsen den teoretiskt sett kortaste sträckan. Här blir exploateringsmöjligheterna också lägre. Orsakerna till detta är att enbart enkelsidig bebyggelse blir möjlig i förhållande till järnvägen eftersom den ena sidan är naturreservat. Ett samhällsbyggande med det sydliga alternativet skulle resultera i en ny enklavstadsdel som inte ger samma synergier med befintliga stadsdelar vid Bergsbrunna. På sikt kan istället dessa delar bli intressanta för samhällsbyggande om ytterligare en tågstation etableras mellan Bergsbrunna och Alsike. Med utbyggda stadsdelar vid Bergsbrunna och Alsike kan det aktuella området länkas ihop med den infrastruktur som då dragits fram och bli en del av en sammanhängande stadsbygd som sträcker sig över kommungränsen.

Trafikering och utformning

För att stationen ska få en tillräcklig effekt i avlastning av resecentrum, samt i understödjande av näringslivs- och sysselsättnings- och serviceutveckling vid Bergsbrunna och Gottsunda-Ultuna behöver trafikeringen på längre sikt innefatta det som utgörs av både dagens SL-pendel och SJ-pendel, men även möjlighet till annan trafikering och av andra operatörer.

Trafikering som motsvarar dagens SJ-pendel har färre stopp söderut mot Stockholms central och ger därmed tidsvinster till och de viktiga arbetsplats- och

bostadskoncentrationer som finns i Stockholms innerstad. Nedanstående diagram illustrerar skillnaderna i resande och därmed även lokaliseringsbetingelserna för servicefunktioner. Även om trafikeringen inleds med endast det som motsvarar dagens SL-pendel är det alltså angeläget att stationen från början utformas så att den med enkla medel kan anpassas för trafikering också tågtrafik med färre stopp.



Figur 5. Resande nuläge och 2050 i ett scenario där Bergsbrunna och Gottsunda-Ultuna byggts ut till ungefär hälften av sin fulla potential. I scenariot har överordnade styrmedel äsatts för att minska resandet med bil. (resultat från trafikmodellering 2017 för bedömd bebyggelseutveckling enligt översiktsplanen). Bergsbrunna får i detta scenario ungefär samma antal kollektivtrafikresenärer som resecentrum har idag.

Ultunalänken – länkar samman och avlastar Uppsala resecentrum

Ultunalänkens uppgift är att koppla ihop Bergsbrunna med omgivningar och Södra staden med varandra. Förlängning kan därefter vara möjlig söderut på östra sidan järnvägen och stödja stadsutveckling mellan Alsike och Bergsbrunna ("Nysala") längre fram i tiden. Länken ska, tillsammans med utbyggnaderna längs den, bidra till att stadsdelar som i dagsläget är delvis avskilda från resterande stadsområden blir väl integrerade och kontakterna ökar. Befintliga stadsdelar får tydligt förstärkt regional tillgänglighet vilket bäddar för ökad attraktivitet. Arbets- och studieplatser i Ultuna samt servicefunktioner i Gottsunda centrum blir lätt åtkomliga för hela södra Uppsala, liksom naturreservaten Årike Fyris och Lunsen.

Tillsammans med tågstationen vid Bergsbrunna ska Ultunalänken ge koppling mot den regionala arbetsmarknaden via Ostkustbanan. Länken bidrar också till att den centrala staden och Uppsala resecentrum avlastas av tågstationen vid Bergsbrunna. Därmed krävs både hög kapacitet och snabb förbindelse från flera hållplatser till stationen och effektiv omstigning där.

Förbindelsen måste på ett diskret sätt passera det känsliga landskapet runt Fyrisån ("Åriket"), som är av riksintresse för kulturmiljövården. Området har också lyfts fram som en av flera miljöer som kandidat till ett världsarv avseende "uppkomsten av den systematiska biologin". Det handlar om den vetenskap som Carl von Linné och hans efterföljare lade grunden till. För närvarande pågår kommunal naturreservatsbildning av området. Reservatsbildningen kommer i sina föreskrifter att medge att Ultunalänken dras fram här. Länkens linjesträckning genom området framgår i grova drag av översiktsplanen. Sträckningen har anpassats till landskapet och tar hänsyn till geoteknik, hydrologi samt platser med Linnéanska växtpopulationer. Förenligheten med riksintresset bedöms av länsstyrelsen och är avgörande för om Ultunalänken kan genomföras.

Ultunalänken ska i sin fullständiga sträckning trafikeras med kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Detta innebär att biltrafik till stadsdelarna väster om Fyrisån inte ska ledas denna väg från E4. Däremot kan omstigning från bil till kollektivtrafik ske vid tågstationen vid Bergsbrunna.

Uppsala kommun och Region Uppsala har valt att gemensamt satsa på en spårväglösning för Ultunalänken tillsammans med kunskapsspåret (se figur 2 i tidigare avsnitt). Spårvägen är snabb och kapacitetsstark. De två grenarna av Kunskapsspåret förenas i en enda vid Ultuna och dras vidare mot Bergsbrunna. En spårvagnsdepå för hela detta system skulle kunna förläggas någonstans i närheten av Bergsbrunna station.

Kommunen har undersökt flera alternativ för kollektivtrafiken på Ultunalänken: buss, spårtaxi och linbana. Busstrafikering med BRT (Bus Rapid Transit) på egen bana kan på motsvarande sätt som spårvägen bli en förlängning av sådana linjer från Gottsunda-Ultuna, om det alternativet väljs. Kapaciteten i BRT är dock något lägre. Det är inte aktuellt att ha busstrafikering på Ultunalänken och spårvägstrafikering på Kunskapsspåret, eftersom det då krävs omstigning vid Ultuna. En omstigning minskar attraktiviteten och därmed resandet till Bergsbrunna station.

Spårtaxi är också snabb och har tillräcklig kapacitet. Den är tyst och ger föga intrång och klarar svår terräng genom att den går på balkar som bärs upp av pelare. Varje kabin stannar endast vid de hållplatser som beställs av de uppemot tio passagerare som ryms, vilket ger konkurrenskraftiga restider, trots att omstigning krävs från buss/spårväg vid Gottsunda centrum eller Ultuna. Kabiner kan också gå med bara sekunders mellanrum vilket ger korta omstigningstider. Dock behöver en spårtaxilösning kompletteras med annan kapacitetsstark kollektivtrafik från södra staden till resecentrum, vilket gör att vi kommer få fler än två kollektivtrafikslag samt att det kommer behövas depålösningar för varje slag.

Kommunen har också undersökt linbana som alternativ. En linbana ger sannolikt få intrång i Åriket. Den ger dock inte tillräckligt korta restider och måste kombineras med annan kollektivtrafik för att stödja den lokala stadsutvecklingen vid Bergsbrunna.

Investeringsutgifterna för de skilda systemen (exklusive vagnar/fordon och depåer) ligger i spannet 400 mkr (buss) till ca 1800 mkr (spårväg), men totalekonomiskt bedöms spårväg och spårtaxi vara det teoretiskt mest kostnadseffektiva, på grund av låga driftskostnader. Spårtaxi är en omogen teknik, medan spårväg är väl beprövad, vilket innebär stora skillnader i såväl ekonomiska som tekniska risker.

Trots spårvägens beprövade grundteknik sker här teknisk utveckling och innovationer som kan ge ytterligare fördelar, exempelvis avseende energiförsörjning (batteridrift istället för luftledning) och trafiksäkerhet. I finansieringshänseende har spårväg fördelen att vara förutsägbar, vilket innebär särskilt goda möjligheter att få medfinansieringsbidrag från exploateringar på privat mark i enlighet med den ändring i plan- och bygglagen som skedde 2017. En spårvägsdepå skulle kunna samförläggas med annan järnvägsanknuten verksamhet i det verksamhetsområde som översiktsplanen markerat söder om Bergsbrunna station.

Finansieringen av Ultunalänken kan ske genom en kombination av medel från länstransportplanen, stadsmiljöavtal, exploateringsintäkter på kommunal mark, medfinansieringsbidrag från exploateringar på privat mark samt regional och kommunal skattefinansiering. Ytterligare möjligheter till externa finansieringsbidrag ska naturligtvis undersökas. En särskild finansieringslösning och ansvarsfördelning arbetas nu fram tillsammans med Region Uppsala.

Ultunalänken ger en spännande och innovativ kollektivtrafiklösning som skapar mervärde både för Uppsala som helhet och för de här aktuella områdena.

| Utvärderingsdimension/systemlösning | Buss | Spårväg | linbana | spårtaxi |
|---|--------|---------|----------|----------|
| Investering inkl fordon | låg | hög | mellan | hög |
| möjl medfinansieringsbidrag | nej | ja | tveksamt | tveksamt |
| möjl stadsmiljöavtal | ja? | ja | ja | ja |
| möjl invbidrag från EU etc | låg | oklart | oklart | hög |
| Finansiell risk | låg | låg | oklart | oklart |
| driftsekonomi | dålig | bättre | god | god |
| Ekonomi: sammanvägd finansiering/investering/drift | | | | |
| tillgänglighetsnytta | | | | |
| Tillräcklig kapacitet? | | | | |
| Systemnytta/integration med annan kollektivtrafik) | | | | |
| Innovationsgrad | | | | |
| tekniska risker (oprövad teknik etc) | | | | |
| visuellt intrång i riksintresseområde | | | | |
| övriga intrång i RI (buller, barriär, naturvärden) | | | | |
| intrång jordbruksmark | | | | |
| Färgkoder: Bäst | mellan | sämst | | |

Figur 6: grov utvärdering av de skilda tekniska lösningarna för kollektivtrafik på Ultunalänken. Ekonomibedömningen är gjord utifrån kommunens/regionens perspektiv.

Statens investeringar och aktiva roller

Infrastruktur

Det är av högsta prioritet att staten investerar i ytterligare två spår på Ostkustbanan mellan Uppsala och Arlanda samt en ny tågstation vid Bergsbrunna. Dessutom behövs en ny trafikplats vid E4:an. Dessa objekt behöver finnas med och genomföras i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022-2033 och/eller i länstransportplanen för samma period. Trafikplatsen vid E4 behövs i inledningskedet för att klara byggtrafiken till Bergsbrunnaområdet.

Tillgång till mark

Skilda statliga aktörer äger, som tidigare nämnts, mycket exploateringsbar mark i områdena, särskilt accentuerat i Södra staden. Utöver staten äger också universitetets fastighetsstiftelse en del mark här. För att uppnå ambitionerna som redovisats tidigare i PM:et behöver dessa markägare aktivt bidra. Det gäller inte minst inriktningarna om hållbart byggande och att uppnå minst 30 procent hyresrätter, varav 10 procent med särskilt låg hyra. Exploateringsintäkter kommer att krävas för att finansiera utbyggnad av viss övergripande infrastruktur (exempelvis Ultunalänken) och kommunal service. Genomförandet är därför i sin helhet starkt beroende av överlåtelse till kommunen eller att nämnda markägare på annat sätt säkerställer att ambitionerna kan uppnås.

Riksintressen

Riksintressen för kulturmiljövården samt för totalförsvaret kan påverka möjligheterna till att åstadkomma den här skisserade utvecklingen, som har stöd i kommunens översiktsplan. Vi förutsätter att berörda statliga instanser medverkar på

ett lösningsinriktat sätt för att förena riksintresseanspråken med anspråken på koncentrerad och hållbar stadsutveckling och på ett effektivt kollektivtrafiksystem.

Vad gäller riksintresset ”Uppsala flygplats” för totalförsvarets militära del behöver regelverket kring stoppområdet för höga objekt ses över. Förutom att Bergsbrunna bör betraktas som del av staden (sammanhållen bebyggelse) så att bebyggelsehöjden kan överskrida 20 meter bör det vara rimligt att kunna gå över även maxgränsen 45 meter i bland annat stadsnoderna. Uppsala kommun har tidigare föreslagit försvarsmakten att verka för en ändring i den förordning som reglerar höjdbegränsningar. Så här står det i översiktsplanen från 2016:

Bedömningsgrunden för vad som är sammanhållen bebyggelse behöver förändras, så att den utgår dels från faktiska förhållanden (lantmäteriets kartuppdatering ger en eftersläpning), dels från kommunens översiktsplan, där framtida stadsgräns och vissa tätortsgränser finns utlagda och avstämda gentemot statliga intressen i översiktsplanprocessen. Inom tätorter bör också kunna göras en individuell prövning avseende initiativ till objekt som överstiger 45 meter.

Staten bidrar i planeringen

Uppsala kommun bjuder in de statliga aktörerna att ta aktiva roller genom att medverka i det fördjupade översiktsplanearbetet (FÖP) för Bergsbrunna med omgivning, inklusive Ultunalänken. Detsamma gäller för den mer produktionsförberedande planeringen i båda områdena. Trafikverket och länsstyrelsen i Uppsala län är självskrivna samarbetsparter i FÖP-arbetet, liksom berörda markägande aktörer. Om en statlig samordningsfunktion inrättas i regeringskansliet kan denna också medverka i att överbrygga institutionella hinder samt – om så behövs – till att beslut tas i rätt tid på överordnad nivå i exempelvis komplicerade samverkansfrågor.

Uppsala den X december 2017

Marlene Burwick

Kommunstyrelsens ordförande, Uppsala kommun

Källor

Om behovet av högre kapacitet på Ostkustbanan

<http://fyrasparforsverige.se/>

Översiktsplan 2016 för Uppsala kommun

<https://www.uppsala.se/oversiktsplan>

Förslag till fördjupad översiktsplan för Södra staden (utställning)

<https://www.uppsala.se/dialog-sodra-staden>

Trafikanalyser för Uppsala 2050 (underlagsrapport till översiktsplan 2016) samt ytterligare uttag ur trafikmodellen för restider mm till föreliggande PM

<https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/oversiktsplan-2016/del-a-huvudhandling/#forteckningar>

Planering för en varmare stad (underlagsrapport till översiktsplan 2016).

<https://www.uppsala.se/contentassets/fb119146f47f47c4b0e5d151a63e7e81/op2016-underlagsrapport-planering-for-en-varmare-stad.pdf>

Uppsala tillväxt, planeringsunderlag 2030/2050 (underlagsrapport till aktualitetsförklaringen av översiktsplan 2010)

<https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/oversiktsplan-aktualitetsforklaring/>

Förslag till fördjupad översiktsplan för trafikförbindelse över Fyrisån, samrådshandling 2013

Förslag till fördjupad översiktsplan för Södra staden, utställningshandling 2017

<https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/dialoger/utstallning-av-fordjupad-oversiktsplan-for-sodra-staden/>

Linbanor

www.forlivochrorelse.se/linbana

www.goteborg.se/linbana

Grova bedömningar av investeringskostnader för spårtaxi, linbana (WSP 2017) respektive spårväg (Ramböll 2017) på Ultunalänken

Miljö- och klimatprogram för Uppsala kommun (2014)

<https://www.uppsala.se/contentassets/5d36faebce83404888c3a4677bad5584/Miljo-och-klimatprogram-2014-2023.pdf>

Parkeringsplan för Uppsala kommun (2016).

2017-12-06
Underlag till beslut vid kommunstyrelsens sammanträde 2017-12-13

29 (29)

https://www.uppsala.se/contentassets/1648921614f0416b9ad63c41ddc1dc66/parker_ingstal_antagande-med-datum_utan-vattenstempel.pdf

Bilaga 1, Förutsättningar

Fördjupad översiktsplan för
de Sydöstra stadsdelarna
inklusive Bergsbrunna