

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2017-12-13

§ 266

Avtal om fyrspårsinvestering i ostkustbanan, spårburen kollektivtrafik på Ultunalänken samt större områden för bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling
KSN-2017-3985

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att godkänna förslag till intentionsavtal med regeringen (bilaga 3).

Kommunstyrelsen beslutar för egen del

att godkänna PM enligt bilaga 1 till näringsdepartementet, samt

att godkänna förhandlingsprotokoll med Region Uppsala enligt bilaga 2.

ReservationerMohamad Hassan (L) reserverar sig till förmån för bifall till egna yrkanden och avger skriftlig reservation enligt **bilaga A § 266**.Stefan Hanna (C) reserverar sig till förmån för bifall till egna yrkanden och avger skriftlig reservation enligt **bilaga B § 266**.Jonas Segersam (KD) reserverar sig till förmån för bifall till egna yrkanden och avger skriftlig reservation enligt **bilaga C § 266**.Simon Alm (SD) reserverar sig till förmån för bifall till egna yrkanden och avger skriftlig reservation enligt **bilaga D § 266**.**Särskilda yttranden**Fredrik Ahlstedt, Carolina Bringborn Anadol och Markus Lagerquist (M) avger särskilt yttrande enligt **bilaga E § 266**.Mohamad Hassan (L) avger särskilt yttrande enligt **bilaga F § 266**.**Yrkanden**

Maria Gardfjell (MP), Erik Pelling (S) och Ilona Szatmári Waldau yrkar bifall till arbetsutskottets förslag till beslut.

Mohamad Hassan (L) yrkar:

Att § 6.5 i avtalet ska lyda "Ultunalänken är ett gemensamt åtagande av regionen och kommunen. Ansvarsfördelning och finansiering rörande infrastruktur och trafikering regleras enligt separat

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2017-12-13

(§ 266, forts.)

överenskommelse mellan regionen och kommunen. Den tekniska lösningen ska ge en kapacitetsstark och resurseffektiv kollektivtrafik och ska inte inkludera vägdragning över jordbruksmark.”

Att texten på s. 24 i pm:et ändras så att det framgår att Uppsala kommun inte låser sig vid en redan nu fastslagen teknisk lösning och att Ultunalänken med tiden även ska kunna trafikeras av andra trafikslag än kollektivtrafik (samt gående och cyklister) i takt med att deras miljöpåverkan minskas.

Att Uppsala kommun också förpliktigar sig att anordna en kapacitetsstark kollektivtrafiklänk mellan Södra staden och Bergsbrunna station, men inte i detta skede låser sig vid ett tekniskslag, utan lämnar det öppet för framtida prövning.

Att Uppsala kommun tillsammans med Region Uppsala aktivt öppnar upp för nationella och internationella intressenter för att komma med initiativ för framtidens mobilitetslösningar.

Jonas Segersam (KD) yrkar:

Att avtalet om fyrspårsinvestering i ostkustbanan, spårburen kollektivtrafik på Ultunalänken samt större områden för bostadsbyggande och hållbar utveckling återremitteras för omförhandling.

Stefan Hanna (C) yrkar:

Att ärendet i första hand återremitteras, samt i andra hand;

Att Uppsala kommun formellt uttalar sitt stöd för Trafikverkets förslag om att anlägga fyrspårig järnväg mellan Uppsala och Stockholm.

Att Uppsala kommun genomför en medborgardialog om hur investeringar i kapacitetsstark kollektivtrafik och nybyggnation av bostäder och verksamhetsytor, utöver vad som anges i gällande översiktsplan, i anslutning till fyrspårsinvesteringen bäst hanteras.

Att inte koncentrera ännu mer planerad ny bebyggelse till Uppsala stads södra delar, utan lokalisera delar av de bostäder och verksamhetslokaler som föreslås i kommunens södra delar utmed befintliga spår, med fokus på Storvreta, Vattholma och Skyttorp.

Att inte specificera spårväg utan endast ange kapacitetsstark kollektivtrafik i avtalet.

Att broförbindelsen över Fyrisån ska ha bärighet för fler trafikslag än enbart spårväg.

Att Region Uppsalas del av de totala investeringarna ska uppgå till minst 25 procent för att bland annat säkerställa förutsättningar för värdeåterföring, och att värdeåterföringen tillfaller Uppsala kommun.

Simon Alm (SD) yrkar:

Att Uppsala kommun formellt uttalar sitt stöd för Trafikverkets förslag om att anlägga fyrspårig järnväg mellan Uppsala och Stockholm.

Att avtalet inte ska innehålla en lösning i frågan om spårvagnar i Uppsala kommun.

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2017-12-13

(§ 266, forts.)*Att broförbindelserna över Fyrisån ska ha bärighet för alla befintliga trafikslag.*

Fredrik Ahlstedt (M), Carolina Bringborn Anadol och Markus Lagerquist (alla M) yrkar:
Bifall till arbetsutskottets förslag till beslut.

Maria Gardfjell (MP) yrkar avslag på Mohamad Hassans (L), Jonas Segersam (KD) och Simon Alms (SD) respektive yrkanden.

Sammanfattning

Regeringen tillsatte i november 2016 en samordnare med uppdrag att identifiera kommuner med möjligheter till helt nya större bostadsexploateringar med hållbart byggande, men där förutsättningar för genomförande av något skäl saknas. Regeringen lyfte särskilt fram platser vid järnvägssträckningar, där staten kan hjälpa till med exempelvis infrastruktur för att fler bostäder ska byggas. Kommunstyrelsen skickade därför våren 2017 in ett PM med förslag till två större områden som sammantaget kan inrymma drygt 30 000 bostäder men är beroende av investeringar i ostkustbanan inklusive en ny tågstation vid Bergsbrunna. Knivsta kommun skickade in en motsvarande skrivelse. Kommunerna visade sammantaget på ett möjligt bostadsbyggande om över 50 000 bostäder. Samordnaren delredovisade sitt uppdrag till regeringen 31 augusti. Uppsalas och Knivstas förslag fanns med på samordnarens lista över områden att gå vidare med, tillsammans med ytterligare fyra kommuner. Uppsalas förslag var suveränt i termer av antalet bostäder. Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 presenterades samtidigt. Kontentan var sammantaget att en fyrspårsinvestering i ostkustbanan villkoras med att Uppsala och Knivsta kommuner ser till att 50 000 nya bostäder byggs. Övriga villkor skulle regleras i överenskommelser mellan kommunen och regeringens samordnare under hösten 2017. Överenskommelserna ska redovisas senast 31 december 2017.

Beslutsgång

Ordföranden föreslår en propositionsordning där respektive ändringsyrkanden från Mohamad Hassan (L), Stefan Hanna (C) och Simon Alm (SD) ska behandlas som återremissyrkanden. Om kommunstyrelsen beslutar att återremittera ärendet ställs sedan respektive ändringsyrkande och Jonas Segersams (KD) återremissyrkande mot varandra för att utse motivering. Kommunstyrelsen godkänner propositionsordningen.

Ordföranden ställer återremissyrkande mot ärendets avgörande denna dag och finner att kommunstyrelsen beslutar att ärendet ska avgöras idag.

Ordföranden ställer därefter arbetsutskottets förslag till beslut mot avslag och finner att kommunstyrelsen bifaller förslaget.

Votering begärs och verkställs.

Ordförande föreslår en propositionsordning där den som vill bifalla arbetsutskottets förslag röstar JA och den som vill avslå densamma röstar NEJ. Kommunstyrelsen godkänner propositionsordningen.

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2017-12-13

(§ 266, forts.)

Kommunstyrelsen beslutar att med 13 JA-röster mot 1 NEJ-röst bifalla arbetsutskottets förslag till beslut.

JA-röster avges av:

Marlene Burwick (S), Erik Pelling (S), Caroline Hoffstedt (S), Loa Mothata (S), Maria Gardfjell (MP), Johan Lundquist (MP), Ilona Szatmári Waldau (V), Fredrik Ahlstedt (M), Therez Olsson (M), Carolina Bringborn Anadol (M), Mohamad Hassan (L), Jonas Segersam (KD)

NEJ-röster avges av:

Stefan Hanna (C)

Avstår:

Simon Alm (SD)

Beslutsunderlag

Kommunledningskontorets skrivelse den 8 december 2017.
Arbetsutskottet har tillstyrkt förslaget den 5 december 2017.

Ärende 6

Avtal om fyrspårsinvestering i ostkustbanan, spårburen kollektivtrafik på Ultunalänken samt större områden för bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling

Reservation

Liberalerna

Att utveckla tågtrafiken och bygga fyrspår mellan Uppsala och Stockholm är en mycket viktig strategisk satsning, inte enbart för Uppsala och Stockholm, utan för hela Sverige. Ostkustbanans betydelse för tillväxt och konkurrenskraft är stor och sträcker sig genom Svealand och ända längst upp i Norrland. Därför borde staten redan långt tidigare ha gjort den nödvändiga investeringen i fyrspår och det utan att kräva motprestationer från kommunerna. Som utgångspunkt anser Liberalerna att en investering som gynnar hela Sverige ska bäras av staten. De kommunala skattemedlen ska gå till det som medlen främst avser; skola, vård och omsorg. Men så ser situationen inte ut idag. Staten vill bygga fyrspår men villkora investeringen i utbyte mot bostadsbygge och kollektivtrafiklösningar.

Liberalerna har länge drivit frågan om fyrspår mellan Uppsala och Stockholm och är angelägna om att det nu blir verklighet. Vi är också, trots vår tveksamhet till att staten kräver motprestationer, positiva till det åtagande av bostadsbyggande som Uppsala kommun i och med detta avtal tar på sig, liksom till att binda ihop stadsdelarna i södra delen av kommunen. Att kommunen lovar bebyggelse av runt 33 000 nya bostäder under några få decennier är en utmaning, men en överkomlig sådan. I den översiktsplan som kommunfullmäktige nyligen fastställde medges motsvarande bostadsvolymer kompletterat med samhällsservice, idrottsplatser, kulturlokaler, arbetsplatser, cykelvägar m.m.

Översiktsplanen pekar ut reserverat för kollektivtrafikstråk samt reserat för en bro över Fyriskan, Ultunalänken, vilket blir nödvändigt för att boende i södra Uppsala ska nå den nya tågstation i Bergsbrunna som måste byggas i samband med bygge av fyrspår. Liberalerna ställde sig bakom beslutet om översiktsplanen men reserverade sig mot den framtida utformningen av Ultunalänken som begränsats till att enbart gälla gång, cykel och kollektivtrafik. Liberalerna anser att en bro behöver klara alla trafikslag, men tycker att det är rimligt att låta kollektivtrafik, gång och cykel trafikera den från start. Däremot måste det lämnas öppet för att släppa fram andra trafikslag allt eftersom deras miljöpåverkan minskas. Dessutom har Liberalerna förespråkat att det ska prövas om trafiken kan klaras genom andra broförbindelser innan beslut fattas om att verkligen bygga en bro vid det utpekade läget i Ultuna. Genom kraven i avtalet med staten slås det nu dock fast att en kapacitetsstark förbindelse i form av Ultunalänken ska byggas.

Liberalerna säger ja till de delar av avtalet som gäller fyrspår och bostäder. Det är nödvändiga satsningar och vi har redan fattat delar av nödvändiga åtföljande beslut i översiktsplanen. Vi är dock skeptiska till att redan nu binda kommunen till en teknik för framtidens kollektivtrafik. Vi vill vara öppna för den teknikutveckling som kommer att ske inom överskådlig tid. Därför vill Liberalerna inte att Uppsala kommun i detta läge ska låsa sig vid spårväg trots att staten utlovat delfinansiering av spårväg på Ultunalänken. En spårvägsutbyggnad där kan inte ses som en enskild satsning utan torde leda till att spårväg ska byggas i hela staden till en avsevärt högre kostnad för Uppsala av vilket statens bidrag om 900 miljoner kronor inte kommer att räcka långt.

Kollektivtrafiken måste ses om en naturlig del i ett framtida system och såväl spårvagn som kapacitetsstarka bussystem kan vara gångbara alternativ. Dessutom är alternativet att dra kapacitetsstark linbana i Ultunalänken, som avsevärt skulle spara naturmiljön, inte belyst och avfärdas väl enkelt.

MB RA

Liberalerna vill lämna teknikvalet öppet för beslut längre fram i tiden. För att uppfylla kravet i avtalet behövs kapacitetsstark kollektivtrafik i Ultunalänken men det betyder inte nödvändigtvis spårvagn. Vi vill säkerställa om det finns andra, bättre lösningar innan vi fattar förhastade beslut och låser oss vid just det alternativet. Vi vill också utmana och pröva marknadens lösningar för framtida kollektivtrafik och se över vilka innovativa och framsynta lösningar som ger Uppsalaborna den bästa och mest hållbara mobiliteten.

Liberalernas prioriteringar är klara – fyrspår mellan Stockholm och Uppsala samt järnväg mellan Uppsala och Enköping. Samhällsekonomiskt gör detta betydligt mer nytta än spårvagn i centrala Uppsala. En satsning på spårvagn i Uppsala innebär att länet i övrigt får stå tillbaka och inte får de resurser som behövs för att hela länet ska leva.

Därför yrkade Liberalerna:

Att § 6.5 i avtalet ska lyda "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 ska ge en kapacitetsstark och resurseffektiv kollektivtrafik och ska inte inkludera vägdragning över jordbruksmark."

Att texten på s. 24 i pm:et ändras så att det framgår att Uppsala kommun inte låser sig vid en redan nu fastslagen teknisk lösning och att Ultunalänken med tiden även ska kunna trafikeras av andra trafikslag än kollektivtrafik (samt gående och cyklister) i takt med att deras miljöpåverkan minskas.

Att Uppsala kommun också förpliktigar sig att anordna en kapacitetsstark kollektivtrafiklänk mellan Södra staden och Bergsbrunna station, men inte i detta skede låser sig vid ett teknikslag, utan lämnar det öppet för framtida prövning.

Att Uppsala kommun tillsammans med Region Uppsala aktivt öppnar upp för nationella och internationella intressenter för att komma med initiativ för framtidens mobilitetslösningar.

När votering begärdes röstade Liberalerna för avtalet, men lämnar en reservation mot att våra yrkanden gällande att inte låsa Uppsala vid spårväg inte behandlades.

Mohamad Hassan (L)



Handwritten signatures in blue ink, including 'deb' and 'TR'.

Ärende 6

Avtal om fyrspårsinvestering i ostkustbanan, spårburen kollektivtrafik på Ultunalänken samt större områden för bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling

Reservation

Centerpartiet

Det är med glädje som Centerpartiet konstaterar att en fyrspårig järnvägssträckning nu äntligen kommer dras mellan Uppsala och Stockholm. Utöver två nya järnvägsspår innebär beslutet emellertid också en massiv exploatering av Uppsala stad och Sävja-Bergsbrunna på kort tid och en teknisk inlåsning av Uppsalas framtida kollektivtrafikinfrastruktur. Därtill har Uppsala kommuns hantering av det ärende som lett fram till det aktuella beslutet varit demokratiskt mycket bristfällig, varför Centerpartiet tvingas lämna denna reservation.

En fyrspårig järnvägssträckning mellan Uppsala och Stockholm är en nödvändig infrastrukturförbättring som kommer få positiv inverkan på hela Uppsalaregionen. Fler och tätare tågavgångar till och från Stockholm kommer knyta samman arbetsmarknadsregionen Stockholm-Uppsala på ett välbehövligt sätt. Centerpartiet har länge stöttat fyrspår, inte minst då det har stor betydelse för de människor som bor på de två tredjedelar av Sveriges yta som ligger norr om Uppsala:

För att förbinda sig att anlägga fyrspårig järnväg ställer staten emellertid motkrav. Uppsala kommun måste enligt det föreslagna avtalet som motprestation förbinda sig att inleda en massiv exploatering av Uppsala stad och Sävja-Bergsbrunna, anlägga spårväg mellan Ultuna och Bergsbrunna samt att uppföra en broförbindelse enbart för spårväg. Detta skulle innebära en teknisk låsning av Uppsalas kollektivtrafik för överskådlig framtid, enorma investeringskostnader samt en radikalt förändrad karaktär av såväl Uppsala stad som Sävja och Bergsbrunna.

Centerpartiet menar att en fråga av den här digniteten måste utredas och debatteras grundligt bland både politiker och invånare innan beslut fattas. Så har inte skett i det aktuella fallet. Istället så har ett beslut hastats fram utan fullständiga underlag, och det underlag som finns är därtill bristfälligt och bygger på inaktuella antaganden. Att driva fram ett ärende om en mångmiljardinvestering på det här sättet, utan insyn för merparten av folkets förtroendevalda och utan möjlighet för allmänhet och media att granska ärendet, är demokratiskt förkastligt. Vidare så är det ekonomiskt ansvarslöst att förbinda sig att investera i ett helt nytt kollektivtrafiksystem utan information om exakt hur det ska dras, hur det ska kopplas samman med annan infrastruktur och hur mycket det kommer att kosta.

De kostnads- och intäktskalkyler som utgör underlag för beslutet bygger på en gammal utredning av kapacitetsstark kollektivtrafik i Uppsala som rörde en helt annan dragning av en eventuell spårväg. Slutsatserna från den utredningen är inte utan vidare applicerbara på en ny dragning.

Centerpartiet är förespråkare av kapacitetsstark kollektivtrafik och ser gärna en spårlösning om en förutsättningslös och seriös utredning visar att det är det bästa alternativet på lång sikt, med hänsyn tagen till ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet. Att förbinda sig att anlägga spårväg utan att veta vad det kommer kosta eller hur det kommer påverka Uppsala vore emellertid att förvalta väljarnas förtroende på ett ansvarslöst och nonchalant sätt.

Centerpartiet vill se en mer hållbar stads- och landsbyggnadspolitik, som skapar förutsättningar för hela Uppsala kommun att utvecklas. Uppsala stad har länge präglats av sin grönska, och det anser Centerpartiet att staden borde få fortsätta göra. Grönområdena i centralorten är viktiga ur åtskilliga aspekter. De stärker Uppsalas attraktivitet, ökar människors välbefinnande och bidrar till bättre luftkvalitet i staden.

allb RA

Beslutet i det aktuella ärendet innebär en massiv exploatering av Södra staden och Sävja-Bergsbrunna. Stora grönområden kommer byggas bort och många människor som är bosatta i dessa områden kommer förlora den närhet till naturen som i somligas fall är orsaken till att de en gång valde att flytta dit. Detta är något som

Centerpartiet motsätter sig. Uppsala måste utvecklas, men kommunen måste gå varsamt fram och ta hänsyn till befintliga bostadsområdets karaktär i utvecklingsarbetet. I annat fall riskerar unika värden att gå förlorade för alltid, då stadsbyggnadsförändringar tenderar att bli permanenta.

Därtill finns en rättviseproblematik i att så massivt exploatera två så begränsade områden. Uppsala kommun kommer behöva investera många miljarder i dessa områden. Vid sidan av bostadsbyggande kommer kommunen även behöva anlägga vägar och cykelvägar, bygga förskolor och etablera lokaler för kultur och idrott. En mycket stor andel av kommunens investeringsmedel kommer således att koncentreras till Södra staden och Sävja-Bergsbrunna i decennier framöver.

Samtidigt finns investeringsbehov också på andra håll i kommunen. Runtom i Uppsalas mindre orter och på kommunens stora landsbygd lever människor redan idag med eftersatta skolor, färre inslag av kommersiell och offentlig service, samt sämre möjligheter till idrott och friskvård. Efterfrågan på prisvärda bostäder är stor runtom i hela kommunen. Att i decennier koncentrera kommunens begränsade resurser till Södra staden och Sävja-Bergsbrunna skulle innebära att servicen på andra håll i kommunen blir än mer eftersatt.

De mindre orternas och landsbygdens problem kan i stor utsträckning härledas till otillräckligt befolkningsunderlag. Därför vill Centerpartiet bygga fler bostäder i Almunge, Vattholma, Björklinge, Vänge, Storvreta och Skyttorp. De fyra första orterna är utvalda med anledning av att de ligger längs kollektivtrafikstråk, har lämplig geografisk placering för att förse den omkringliggande landsbygden med service, samt att kommunen äger mark att exploatera här. Skyttorp har därtill valts då det ligger utmed järnvägen och således är en ort som kommer gagnas extra mycket av fyrspår mellan Uppsala-Stockholm.

Genom att sprida exploatering och investeringar i hela Uppsala kommun utvecklas hela Uppsala hållbart, och vi kan förhindra att delar av centralorten förvandlas till en betongdjungel samtidigt som service och livskvalitet försämras i kommunens övriga delar.

Mot bakgrund av ovanstående yrkade Centerpartiet

- att** Uppsala kommun formellt uttalar sitt stöd för Trafikverkets förslag om att anlägga fyrspårig järnväg mellan Uppsala och Stockholm.
- att** Uppsala kommun genomför en medborgardialog om hur investeringar i kapacitetsstark kollektivtrafik och nybyggnation av bostäder och verksamhetsytor, utöver vad som anges i gällande översiktsplan, i anslutning till fyrspårsinvesteringen bäst hanteras.
- att** inte koncentrera ännu mer planerad ny bebyggelse till Uppsala stads södra delar, utan lokalisera delar av de bostäder och verksamhetslokaler som föreslås i kommunens södra delar utmed befintliga spår, med fokus på Storvreta, Vattholma och Skyttorp.
- att** inte specificera spårväg utan endast ange kapacitetsstark kollektivtrafik i avtalet.
- att** broförbindelsen över Fyrisån ska ha bärighet för fler trafikslag än enbart spårväg.

CB TA

att

Region Uppsalas del av de totala investeringarna ska uppgå till minst 25 procent för att bland annat säkerställa förutsättningar för värdeåterföring, och att värdeåterföringen tillfaller Uppsala kommun.

Stefan Hanna (C)

NÄRODLAD
POLITIK

Centerpartiet

NEB PA

Ärende 6

Avtal om fyrspårsinvestering i ostkustbanan, spårburen kollektivtrafik på Ultunalänken samt större områden för bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling

Reservation

Kristdemokraterna

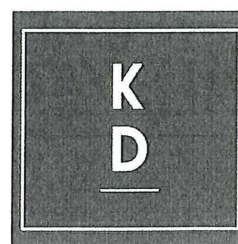
Vi kristdemokrater välkomnar en satsning på fyrspår och spårvagn i Uppsala. Däremot ställer vi oss kritiska till den snabba och forcerade förhandlingsprocess som nu till slut har lett fram till följande avtal mellan stat, region och kommun. I en sådan stor och viktig fråga som avtalet om fyrspår innebär så är det viktigt att vi får fram ett avtal som är väl genomarbetat och som inte innebär en onödig detaljstyrning från staten om det som kommunen är ansvarig för. Vi säger ja till många delar i avtalet, men vi är kritiska till att staten detaljstyr bostadsbyggandet i Uppsala kommun. Vi kristdemokrater ville se att avtalet återremitterades för omförhandling för att ändra avtalet på några punkter.

För det första vill vi se en sydligare placering av pendeltågsstation i Bergsbrunna där man då får undersöka möjligheten att ta en liten del av naturreservatet Lunsen som ligger närmast järnvägen. Genom att flytta pendeltågsstationen söderut får vi en ny bebyggelse som inte på samma sätt tar över värdefull jordbruksmark mellan Bergsbrunna och Danmarks kyrka. Vi har också tidigare lyft idén om att lägga en del av järnvägen vid Bergsbrunna/Sävja i tunnel för att minska barriäreffekten och få ett bättre "Nya Uppsala" som denna nya stad kan bli. Vi ser även ett tydligt behov för alla boende i nya bostäder i Gottsunda och Sävja av en vägförbindelse ut till pendeltågsstationen och den nya E4-påfarten (alltså parallellt med Ultunalänken), varför vi kommer följa upp denna fråga i särskild ordning i enlighet med vår tidigare reservation i översiktsplanen 2016.

Slutligen hade vi önskat att staten inte hade gått in och detaljstyrt bostadsbyggandet i Uppsala kommun när det gäller exempelvis täthet, materialval och parkeringar.

Vi yrkade därför på att ärendet skulle återremitteras för omförhandling, men när det yrkandet föll röstade vi ändå ja till avtalet eftersom vi vill ta ansvar för utvecklingen av Uppsala kommun och är positiva till att staten nu säger ja till att finansiera fyrspårsutbyggnad och att investera i spårvagn i Uppsala.

Jonas Segersam (KD)



deb PA

Avtal om fyrspårsinvestering i ostkustbanan, spårburen kollektivtrafik på Ultunalänken samt större områden för bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling

Reservation SD

Sverigedemokraterna har varit positiva till ett förverkligande av fyra spår mellan Stockholm och Uppsala. Det är vi fortfarande. Samtidigt har Sverigedemokraterna varit kritiska till spårvagnar i Uppsala stad av skälen att det fysiskt inte är lämpligt och ekonomiskt är en oförsvarlig kostnad.

Det är djupt beklagligt att regeringen försöker sig på att utpressa politiken i Uppsala att godta spårvagnar då detta villkoras för att förverkliga fyra spår, som lokal och regionalpolitiken i bred enighet vill förverkliga.

Demokratiskt har arbetet varit undermåligt. Politiskt har det varit bred enighet om fyra spår, men däremot har fallet inte varit så vad gäller spårvagnar i staden. Inför viktiga avtal är det demokratiskt avgörande att man först förankrar i kommunfullmäktige vad ingångsvärdet ska vara för kommunen i förhandlingarna. Nu har istället majoriteten framförhandlat något av ett avtal där man blir tvungen att anta spårvagnar om man vill ha fyrspår, vilket är oacceptabelt när frågan inte har avhandlats i politiken.

Majoriteten lägger fram detta avtal för kommunstyrelsen där vi står inför en situation av slaget anta eller avslå. Det är givetvis inte så demokratin ska fungera, och vad gäller motparten så är regeringsmakten en skör sådan som kan förändras vilken månad som helst varpå ett nytt förhandlingsläge uppstår.

Mot ovanstående bakrund yrkade Sverigedemokraterna
att Uppsala kommun formellt uttalar sitt stöd för Trafikverkets förslag om att anlägga fyrspårig järnväg mellan Uppsala och Stockholm
att avtalet inte ska innehålla en låsning i frågan om spårvagnar i Uppsala kommun
att broförbindelserna över Fyrisån ska ha bärighet för alla befintliga trafikslag

Simon Alm (SD)

ALB RA

Ärende 6

Avtal om fyrspårsinvestering i ostkustbanan, spårburen kollektivtrafik på Ultunalänken samt större områden för bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling

Särskilt yttrande

Moderaterna

Moderaterna står bakom avtalet och har länge drivit på i frågan om fyrspår. Vi är väldigt glada över att ett avtal med ansvarsfull finansiering nu kommit till stånd mellan staten, regionen och kommunen. Vi välkomnar tillväxten med 33 000 nya bostäder och ser att detta kommer att stärka Uppsalas roll i Mälardalsregionen som framtids kommun där alla Uppsalabor kan förverkliga sina livsdrömmar.

Moderaterna ser fram emot den fortsatta processen kring utformningen av kapacitetsstark kollektivtrafik inom ramen för Framkollus (samarbete mellan Region Uppsala och Uppsala kommun). Det är viktigt att lösningen både möter det framtida behovet av kollektivtrafik och ger bästa möjliga framkomlighet för pengarna. Teknikval, sträckning, hållplatser och gränsdragning mellan region och kommun kommer bli viktiga delar i den framtida processen i Framkollus. Avtalet med staten är tydligt reglerat att medfinansiering sker endast till spårväg men att kommunen kan välja annan kapacitetsstark kollektivtrafik men utan medfinansiering vilket behöver vägas in i det framtida utvecklingsarbetet.

Moderaterna ser även att det finns behov av vägförbindelse mellan Ultuna och Gottsunda och kommer därför att ta upp den frågan i särskild ordning i enlighet med vår tidigare reservation i översiktsplanen 2016.

nya
m

allB PA

Ärende 6

Avtal om fyrspårsinvestering i ostkustbanan, spårburen kollektivtrafik på Ultunalänken samt större områden för bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling

Särskilt yttrande

Liberalerna

Liberalernas förslag om att lyfta bort den del av avtalet som låser Uppsala vid spårväg (§ 6.5 i avtalet) tilläts inte av kommunstyrelsens presidium att ställas i proposition mot övriga förslag. Liberalerna finner upplägget odemokratiskt. I andra städer där staten gör infrastruktursatsningar på samma sätt som i detta avtal ställs inte krav på teknikvalet för kollektivtrafiken utan staten nöjer sig med krav på kapacitetsstark och resurseffektiv kollektivtrafik. Att villkora satsningen på fyrspår med spårväg är ett lokalt politiskt krav som hade kunnat förhandlas bort.

När endast alternativet att rösta ja eller nej till avtalet i sin helhet fanns valde Liberalerna att rösta för, eftersom fyrspår är av stor vikt för Uppsala. I framtida förhandlingar är Liberalerna av uppfattningen att bostäder och järnväg mellan Uppsala och Stockholm är det primära, inte vilket teknikslag Uppsala väljer för kollektivtrafiken.

Mohamad Hassan (L)



deb FA

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2017-12-13

Plats och tid: Bergius, 13:00 – 16:00

Beslutande: Marlene Burwick (S), Ordförande
 Maria Gardfjell (MP), 1:e vice ordf
 Fredrik Ahlstedt (M), 2:e vice ordf
 Erik Pelling (S)
 Caroline Hoffstedt (S)
 Ulrik Wärnsberg (S)
 Loa Mothata (S)
 Eva Christiernin (S), fr o m § 267
 Ilona Szatmari Waldau (V)
 Therez Olsson (M), t o m § 265
 Markus Lagerqvist (M), fr o m § 266
 Carolina Bringborn Anadol (M)
 Mohamad Hassan (L)
 Stefan Hanna (C)
 Jonas Segersam (KD)
 Simon Alm (SD)

Ersättare: Eva Christiernin (S), t o m § 266
 Johan Lundqvist (MP)
 Hanna Mörck (V)
 Daniel Rogozinski (V)
 Mats Gyllander (M)
 Anna Manell (L)
 Anne Lennartsson (C)
 Carolina Bringborn (M)
 Markus Lagerqvist (M), t o m § 265

Övriga deltagare: Joachim Danielsson, stadsdirektör. Ola Hägglund, ekonomidirektör. Lena Grapp, stadsjurist. Marica Nordvall, kommunikationsdirektör. Mats Norrbom, stadsbyggnadsdirektör. Susanne Eriksson, politisk stabschef (S), Therese Fällman, stabschef. Anders Fridborg, säkerhetschef. Ylva Opard, enhetschef. Maria Ahrgren, processledare. Elias Larsson, pol. sekr. (V), Sara Persson, pol. sekr. (M), Joachim Holmertz, pol. sekr. (C), Pia Ågestedt, pol. sekr. (MP), Victor Landing, pol. sekr. (KD), Ingela Persson, kommunsekreterare.

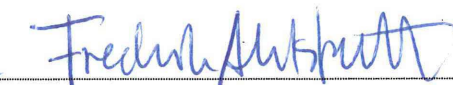
Utses att justera: Fredrik Ahlstedt (M)

Paragrafer: 261 - 289

Justeringens plats och tid: Kommunledningskontoret den 20 december 2017.

Underskrifter:


 Marlene Burwick (S), ordförande


 Fredrik Ahlstedt (M), justerare


 Ingela Persson, sekreterare

ANSLAG/BEVIS Protokollerna är justerat. Justeringen har meddelats genom anslag på kommunens anslagstavla.

Organ: Kommunstyrelsen**Datum:** 2018-01-11**Sista dag att överklaga:** 2018-01-12**Anslag sätts upp:** 2017-12-21**Anslaget tas ner:** 2018-01-15

Protokollet finns tillgängligt på: www.uppsala.se och Stationsgatan 12

Underskrift:


 Ingela Persson

Handläggare
Patrik Hesselius
Göran Carlén

Datum
2017-12-08

Diarienummer
KSN-2017-3985

Kommunstyrelsen

Avtal om fyrsårsinvestering i ostkustbanan, spårburen kollektivtrafik på Ultunalänken samt större områden för bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att godkänna PM enligt **bilaga 1** till näringsdepartementet, samt

att godkänna förhandlingsprotokoll med Region Uppsala enligt **bilaga 2**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att godkänna förslag till intentionsavtal med regeringen (**bilaga 3**)

Ärendet

Regeringen tillsatte i november 2016 en samordnare med uppdrag att identifiera kommuner med möjligheter till helt nya större bostadsexploateringar med hållbart byggande, men där förutsättningar för genomförande av något skäl saknas. Regeringen lyfte särskilt fram platser vid järnvägssträckningar, där staten kan hjälpa till med exempelvis infrastruktur för att fler bostäder ska byggas.

Kommunstyrelsen skickade därför våren 2017 in ett PM med förslag till två större områden som sammantaget kan inrymma drygt 30.000 bostäder men är beroende av investeringar i ostkustbanan inklusive en ny tågstation vid Bergsbrunna. Knivsta kommun skickade in en

motsvarande skrivelse. Kommunerna visade sammantaget på ett möjligt bostadsbyggande om över 50.000 bostäder.

Samordnaren delredovisade sitt uppdrag till regeringen 31 augusti. Uppsalas och Knivstas förslag fanns med på samordnarens lista över områden att gå vidare med, tillsammans med ytterligare fyra kommuner. Uppsalas förslag var suveränt i termer av antalet bostäder. Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 presenterades samtidigt. Kontentan var sammantaget att en fyrspårsinvestering i ostkustbanan villkoras med att Uppsala och Knivsta kommuner ser till att 50.000 nya bostäder byggs. Övriga villkor skulle regleras i överenskommelser mellan kommunen och regeringens samordnare under hösten 2017. Överenskommelserna ska redovisas senast 31 december 2017.

Föredragning

Uppsala kommuns medverkan säkrar fyrspårsinvesteringen i ostkustbanan, en finansiering av spårburen kollektivtrafik på Ultunalänken och draghjälp från staten med att åstadkomma hållbart samhällsbyggande i de två nämnda områdena. Förslag till kommunens ambitioner och behov av statligt engagemang framgår i det utvecklade PM:et (**bilaga 1**).

Uppsala kommun har samarbetat med Region Uppsala samt Knivsta kommun för att nå överenskommelser som säkrar ett genomförande under rimliga villkor för kommunen. Resultaten framgår i förslagen till avtal. I avtalet med staten (**bilaga 3**) beskrivs kommunens åtaganden i termer av dels ett antal nyckeltal för stadsutvecklingen i nämnda områden, dels i mer allmänt hållna ambitioner genom hänvisning till PM:et. För statens del tydliggörs framför allt åtagandet om investering i nya spår och en station vid Bergsbrunna. Där regleras också bland annat tidpunkt för när investeringen senast skall påbörjas, samt när hela ostkustbaneinvesteringen mellan Uppsala och Arlanda ska vara färdigställd. Vidare binder staten upp vissa investeringsmedel via stadsmiljöavtal till Ultunalänken, se nedan.

Förhandlingsprotokollet med Region Uppsala (**bilaga 2**) är en ramöverenskommelse om huvudmannaskap, teknikval och finansiering av spårväg på Ultunalänken och Kunskapsspåret. Regionen blir huvudman. Teknikvalet bygger på att Ultunalänken blir en förlängning av Kunskapsspåret som går från Resecentrum till Gottsunda respektive Ultuna i två grenar. Finansieringslösningen innebär att cirka hälften av investeringsutgiften för infrastrukturen kan täckas med statsbidrag. Förhandlingsprotokollet tydliggör att intentionen är att säkra genomförandet av hela systemet Kunskapsspåret-Ultunalänken. En mer detaljerad avsiktsförklaring ska tecknas mellan parterna senast 30 april 2018.

Förslaget ligger i linje med översiktsplan 2016. Uppsala kommun har med avtalen bäddat för att några av översiktsplanens allra mest bärande idéer för stadsutvecklingen fram till 2050 kan förverkligas.

Ekonomiska konsekvenser

Förslagen till avtal innebär att kommunen åtar sig att förbereda flera större områden för ett omfattande stadsbyggande. Genomförandet kommer att kräva en omfattande

infrastrukturutbyggnad. Bland annat ska kommunen delfinansiera Ultunalänken med hälften av investeringsutgiften, cirka 900 miljoner kronor. Preliminära exploateringskalkyler visar att kommunens markinnehav inom dessa områden gör att utgifterna för transportinfrastruktur-investeringar och följdinvesteringar i skola, förskola, idrott mm kan täckas med överskott från markförsäljningen samt genom medfinansieringsbidrag från exploatering på mark med annan ägare än kommunen. Därutöver krävs stora investeringar i vatten- och avloppssystem, som antingen kommer att kräva större anslutningsavgifts- och taxehöjningar eller investeringsbidrag från exploateringarna. Stadsbyggnadsförvaltningen för samtal med markägare om möjligheten till att förvärva mer mark. Det fördjupade översiktsplanarbetet för Bergsbrunna med omgivning, arbetet med Framkollus samt det fortsatta arbetet med genomförandet av intentionsavtalen kommer att successivt klargöra de ekonomiska villkoren närmare inför kommande skarpa beslut avseende kommunens samlade åtaganden.

Kommunledningskontoret
Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson
stadsdirektör

Mats Norrbom
stadsbyggnadsdirektör

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 solel.

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

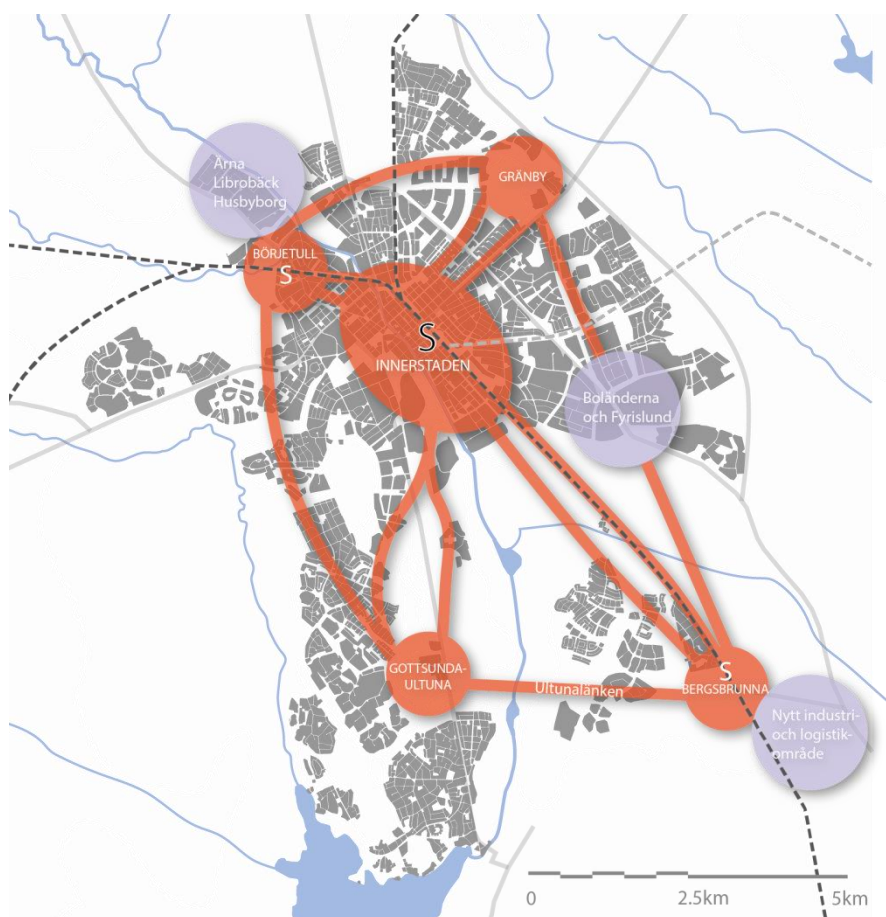
Ostkustbanan är en pulsåder för resenärer och godstrafik till och från mellersta och norra Sverige. Sträckan mellan Uppsala och Arlanda är en flaskhals redan idag. Det medför sämre nytta för dels gjorda och dels planerade investeringar norr om Uppsala.

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.

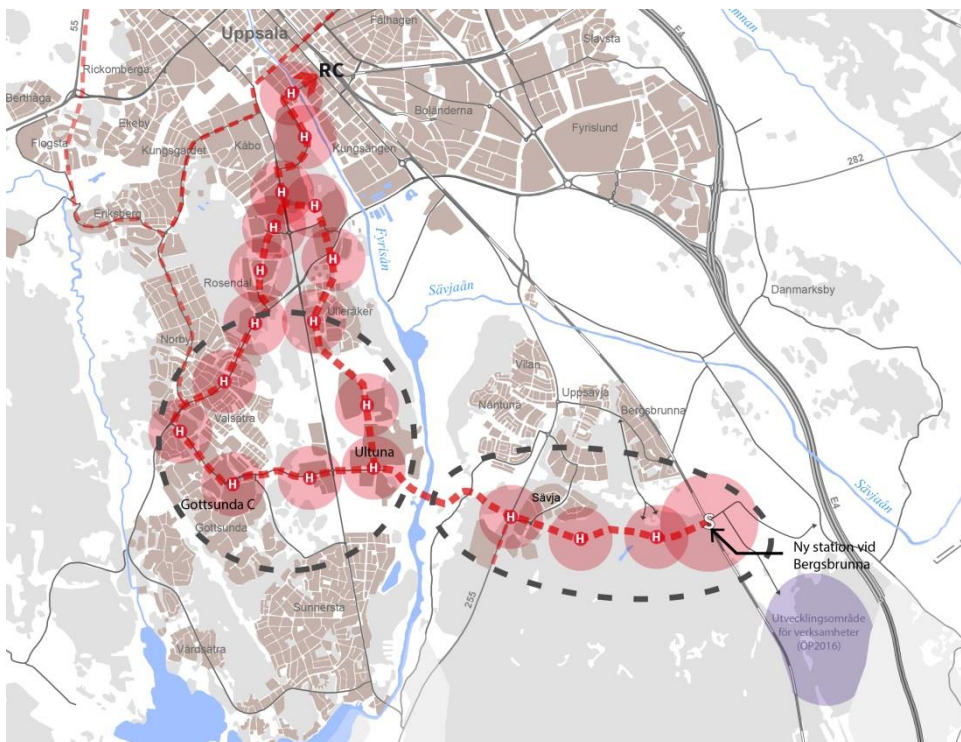
Strukturen ger en kostym för staden att växa i fram till 2050-talet. Tågstationen vid Bergsbrunna och kollektivtrafik över ån till Gottsunda-Ultuna är nyckelfunktioner för utvecklingen efter cirka 2030.

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 tillsäggsinvesteringar:

- 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

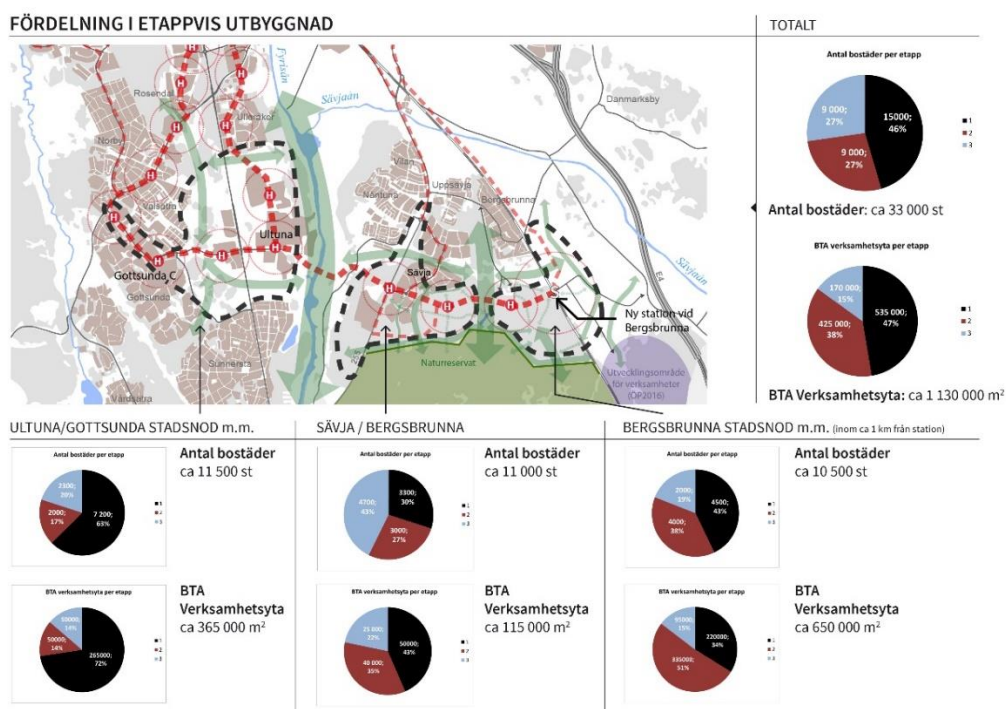
Etappindelning och tätheter

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), byggs cirka 7000 bostäder och cirka 355 000 kvm BTA för verksamheter.

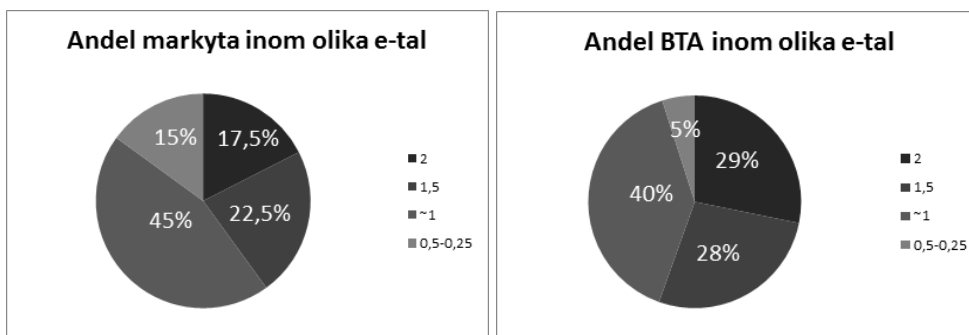
Tyngdpunkterna för verksamhetslokaler ligger kring stationsläget och hållplatser på Ultunalänken vid Ultuna och Sävja. Utvecklingen kring knutpunkter fortsätter i Etapp 1b som sträcker sig cirka fem år efter invigningen av stationen. Under denna period byggs cirka 4 500 bostäder och cirka 130 000 kvm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

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 angoring 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 Uppsalaprinciperna ”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 sol- och värmeproduktion i närområdet lyfts in i planeringsskeden.

Klimatpositiva lösningar genomsyrar och återfinns i all byggnation. Solcellsinstallationer används också mångfunktionellt med solproduktion från byggnadsintegrerade tak- och fasadanläggningar och som sol-/uv- och nederbördskydd 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 avlopssystemet 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 Kunskapsspåret 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 översvämningssrisker. 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 nederbördsmängder. 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 nederbördsmängder.

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 buffertzon 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 karaktärgivande 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 markvatten 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 arbetssätt. 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 markäggande 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 uppmäna 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 mobilitetssatsningar 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

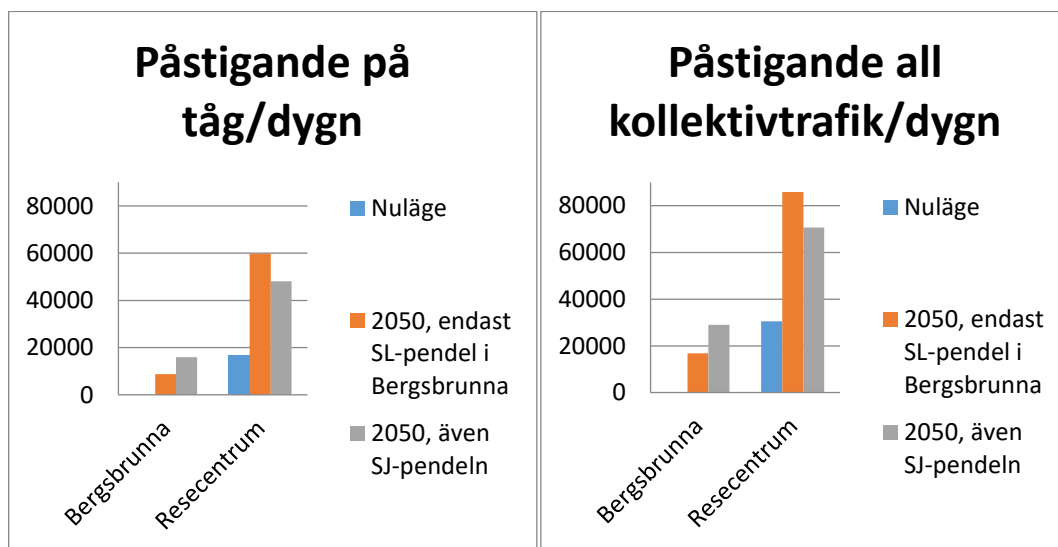
Ett sydligt alternativ för stationsläge ligger där slättens jordbruksmark övergår i skog. Inte heller detta läge svarar upp mot kravet på effektiv sammankoppling till Södra staden. Dels saknas förutsättningar för ett kort avstånd, på grund av läget i förhållande till Södra staden. Dels hindrar naturreservatet 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 åsatts 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 inledningsskedet 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 överlåtelser 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 översiktsplanarbetet (FÖP) för Bergsbrunna med omgivningar, 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>

Parkeringstal för Uppsala kommun (2016).

2017-12-06

29 (29)

Underlag till beslut vid kommunstyrelsens sammanträde 2017-12-13

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

FÖRHANDLINGSPROTOKOLL

Rörande avtal om bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivningar, Södra staden och "Nysala" i Uppsala kommun samt kapacitetsstark kollektivtrafik genom Ultunalänken och Kunskapsspåret.

Parter

- 1) Region Uppsala, genom regionstyrelsen, org.nr. 232100-0024
- 2) Uppsala kommun, genom kommunstyrelsen, org.nr. 212000-3005

Under hösten 2017 har parterna, tillsammans med staten genom Samordnaren för större samlade exploateringar med hållbart byggande, förhandlat för att nå en överenskommelse om ett avtal avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivningar, Södra staden och "Nysala" i Uppsala kommun.

Avtalet omfattar ett antal åtaganden från parterna, varav ett åtagande avser färdigställande av kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Bergsbrunna och Gottsunda centrum, kallad Ultunalänken.

Ultunalänken och dess trafikering är ett gemensamt åtagande för kommunen och regionen.

För att få ett komplett trafiksystem mellan Bergsbrunna, Södra staden och centrala Uppsala kompletteras Ultunalänken med Kunskapsspåret.

Under förutsättningen att staten beviljar en medfinansiering med 50 procent av investeringarna för Ultunalänken, åtar sig regionen och kommunen att som teknisk lösning välja spårväg.

Utifrån detta och under förutsättning att erforderliga beslut fattas av respektive part är undertecknade parter nu överens om:

att underteckna avtalet med staten,

att ansvarsfördelningen mellan parterna rörande infrastruktur, drift, underhåll och trafikering av Ultunalänken och Kunskapsspåret ska utgå från avtalet om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län, daterat den 17 november 2011, innebärande att kommunen bär ansvaret för finansiering av infrastrukturen med tillhörande drift och underhåll samt att regionen bär ansvaret för finansiering av rullande materiel, depå och drift av trafiken,

att regionen åtar sig huvudmanskap för infrastrukturen för att möjliggöra värdeåterföring i enlighet med regeringens proposition 2016/17:45, samt



att en detaljering av parternas ansvarsfördelning, finansiering, organisation och tidplan ska överenskommas genom en avsiktsförklaring senast 2018-04-30.

2017-12-11

För Region Uppsala

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Börje Wennberg'.

Börje Wennberg

Regionstyrelsens ordförande

2017-12-11

För Uppsala kommun

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Marlene Burwick'.

Marlene Burwick

Kommunstyrelsens ordförande



**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:
JE
ellb

- 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

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 omgivningar.

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 omgivningar 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.

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.

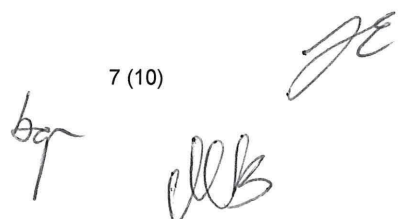
7. Användande av innovativa lösningar

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.

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page. There are three distinct marks: a signature that appears to be 'bgr', a signature that appears to be 'ellb', and a signature that appears to be 'je'.

- 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.

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.

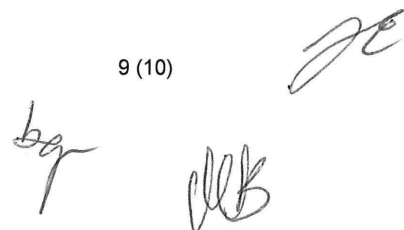
12. Avtalets giltighet

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.

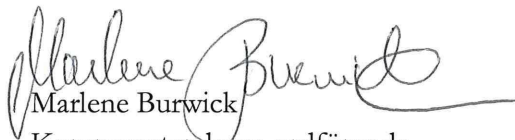
13. Ändrade förutsättningar

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.

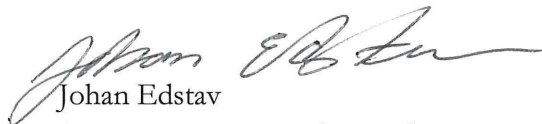
The bottom right of the page contains three handwritten marks. On the left is a signature that appears to be 'Lager'. In the center is a signature that appears to be 'J.E.'. On the right is a set of initials that appear to be 'M.B.'.

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 omgivningar och
Södra staden i Uppsala kommun