

# Fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna

Utställningshandling



## Synpunkter

Du kan lämna dina synpunkter på utställningshandlingen under perioden **25 jan 2021 – 21 mars 2021**.

*Här hittar du utställningshandlingen:*

Webbsida: [uppsala.se/sydostra](http://uppsala.se/sydostra)

På webbsidan finns bland annat information om möten mm.

Utställningshandlingen finns även i tryckt format tillgänglig på följande platser:  
Kommuninformation Stationsgatan 12, Stadsbiblioteket, Gottsundabiblioteket, Sävjabiblioteket

Välkomna att lämna in skriftliga synpunkter på planförslaget senast den 21 mars 2021 via e-post, brev eller webbformulär:

*Webbformulär:* [www.uppsala.se/sydostra](http://www.uppsala.se/sydostra)

*e-post:* [sydostra@uppsala.se](mailto:sydostra@uppsala.se).

Ange "yttrande" i e-postens rubrik.

*Brev:* Uppsala kommun, Stationsgatan 12, 753 75, Uppsala.

Skriv "Yttrande Sydöstra, diarienummer KSN-2017-0007" på kuvertet och i brevet.

*Telefon kontaktcenter:* 018-727 00 00

## Planprocessen med tidplan

**Samråd 2020**  
mars -april



**Påverka!**

**Utställning 2021**  
jan-mars



**Återkoppling  
och påverka**

**Antagande 2021**  
december



**Genomförande 2022-2050**



## Medverkande

### *Projektledning*

Johanna Wiklander, projektledare

Marie Nenzén, bitr projektledare

Filippa Andersson, grafisk form och kartor,

konsultstöd WSP Sverige AB

### *Projektgrupp och planförfattare*

Johanna Wiklander

Marie Nenzén

Jan Franzén

Camilla Söderquist

Ola Kahlström

Fredrik Jenzen

Lisa Klingwall

Germund Landqvist

Kristina Starborg

Svante Guterstam, 3D-modell, Arc Gis Urban

## Illustrationer och foton

Där inget annat anges Uppsala kommun

Utställningshandling 2021-01-19



# Sammanfattning

Den fördjupade översiktsplanens syfte är att inom det utpekade planområdet fördjupa kommunens översiktsplan från 2016. Den ska också ange inriktningarna för framtidens hållbara stad, en integrerad, trivsamt och klimatpositiv stad där människor ges möjlighet att utvecklas och leva ett gott liv. De nya stadsdelarna ska kunna fungera som modellområde för stadsbyggandet och erbjuda testbäddar för byggsektorn. Här kombineras stadsliv och social hållbarhet med grönska och rekreation.

Kommunstyrelsen gav 11 maj 2016 Stadsbyggnadsförvaltningen (SBF) i uppdrag att inleda arbetet med Fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna och Uppsala Södra station. Framtagande av fördjupningen av översiktsplanen syftar till att bädda för en utveckling av området som uppfyller mål och inriktningar i översiktsplanen och fyrsårsavtalet (Uppsalapaketen) med staten och region Uppsala. Enligt det avtalet ska Uppsala kommun säkerställa 33 000 nya bostäder, varav 21 500 av dessa inom planområdet för den fördjupade översiktsplanen. Även en etablering av en ny järnvägsstation samt två nya spår ingår i överenskommelsen.

I den fördjupade översiktsplanen anges inriktningen för planeringen och avvägningar mellan olika allmänna intressen, till exempel mellan bostadsförsörjning och natur- och kulturvärden. I kommande detaljplanering utreds och fastställs förutsättningarna för markanvändningen mer i detalj. Den fördjupade översiktsplanen utgör således det första steget i en omfattande planerings- och utbyggnadsprocess för att utveckla en attraktiv och hållbar stadsmiljö i de sydöstra stadsdelarna i Uppsala.

En avsikt med planen är att erbjuda fler bostäder till Uppsalas och Stockholmsregionens växande befolkning och därmed underlätta och skapa nya förutsättningar för ett växande näringsliv. Utöver de 21 500 nya bostäder som nämnts ovan ska också 10 000-15 000 nya arbetsplatser planeras.

Stadsutvecklingen ska innehålla en hög grad av ny-tänkande till stöd för den ekologiska hållbarheten och klimatomställningen. Byggd miljö, grönska, dagvattenhantering och tekniska försörjningssystem ska skapa en resurseffektiv och klimatpositiv helhet. Innovationer ska testas och många olika aktörer ges möjlighet att samverka. Kretslopp och återvinning är viktiga ledord. Att bygga hus i trä och t.ex använda biokol under gator och i växtbäddar binder kol och bidrar till minskade koldioxidutsläpp. På sikt ska staden binda mer kol än vad den avger.

Planförslaget ska också bidra till att skapa en socialt sammanhållen stadsmiljö. I varje kvarter planeras bostäder med olika boendekostnadsnivåer och upplåtelseformer, i både småhus och flerbostadshus.

Stadslivet berikas av ett stort utbud av kommersiella och kulturella aktiviteter samt offentlig service i noderna och utmed kollektivtrafikstråket. Omsorgsfullt utformade gröna parker, gator, torg och skolgårdar tillsammans med större stråk av sparad natur och vatten präglar stadsmiljön som också är jämställd och bra för alla.

FN:s barnkonvention ligger till grund för Uppsala kommuns arbete. I den fördjupade översiktsplanen tydliggörs barns och ungas behov i den framtida staden inom varje tema och genom dess planeringsinriktningar säkerställs att barnperspektivet alltid finns med i planeringen för framtidens stad.

Planförslaget beskriver hur nya stadsdelar kopplas till befintliga. Det kapacitetsstarka kollektivtrafikstråket löper västerut över Fyrisån och binder samman de sydöstra stadsdelarna med Ultuna, Bäcklösa och Gottsunda. Ändstationen blir Uppsala central. Gång- och cykelvägnätet ska koppla ihop det nya med befintliga stadsdelar, naturområden och landsbygd.

Karaktärsfull arkitektur skapar en kvalitativ livsmiljö och bidrar till besöksnäringen och näringslivets affärsverksamheter.

Den fördjupade översiktsplanen har följande prioriteringar för den framtida stadsmiljön:

- Inkluderande, positiv och livskraftig
- Resurseffektiv och klimatpositiv
- Grönskande med karaktärsfull arkitektur av hög kvalitet
- Nära natur och omgivande landsbygd
- Enkel och snabb att detaljplanlägga och bygga på ett ansvarfullt sätt

# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b> .....	3
<b>Innehållsförteckning</b> .....	4
<b>Läsanvisning</b> .....	5
<b>De sydöstra stadsdelarna</b> .....	6
Inledning	7
Översiktsplan och styrande dokument	10
Planuppdraget	12
Hållbar samhällsutveckling	16
En klimatpositiv stadsmiljö	18
<b>Planens prioriteringar och målbild</b> .....	20
<b>Mark- och vattenanvändning</b> .....	24
Mark och vatten	25
Inriktning för mark och vattenanvändning	29
Plankarta	30-31
Funktioner och flöden - karta	32-33
<b>Om det som byggs</b>	
En del av Uppsala och huvudstadsregionen	35
Gator och torg	38
Parker och rekreatiomsområden	45
Bebyggelse	52
Hållbara tekniska försörjningssystem	57
Transportinfrastruktur	61
<b>Om det som finns och utvecklas</b>	
Vatten	71
Natur	79
Kulturarv och kulturmiljö	83
<b>Om stadens innehåll och användning</b>	
Trafik	91
Bostäder	98
Näringsliv och arbetsplatser	100
Social och kulturell infrastruktur	104
Hälsa, trygghet och säkerhet	110
<b>Inriktning för planens genomförande</b> .....	116

## Övriga handlingar

Bilaga 1, Förutsättningar	
Hållbarhetsbedömning	
Barnkonsekvensanalys	
Samrådsredogörelse	

# Läsanvisning

## De sydöstra stadsdelarna

En kort beskrivning av förutsättningar, syfte samt planområdets geografiska läge, samt hur den fördjupade översiktsplanen utgår från gällande översiktplan (ÖP 2016). Här beskrivs också vad en översiktplan är och hur processen för en fördjupad översiktplan går till. Här finns även en sammanfattning av styrande dokument kopplat till hållbar stadsutveckling.

## Prioriteringar och målbild

Innehåller en beskrivning av planens prioriteringar. Prioriteringarna utgör grunden för hur mark- och vattenområden i de sydöstra stadsdelarna styrs mot en långsiktig hållbar utveckling.

## Mark- och vattenanvändning

Här presenteras hur planområdets mark- och vattenområden ska utvecklas fram till 2050. Här finns plankartan och olika teman med mål och sammanfattningar. Mål beskriver tillståndsmål som ska uppnås inom varje tema. Planeringsinriktningar anger hur bärande kvaliteter kan uppnås inom varje tema.

## Inriktning för planens genomförande

Planens genomförande beskriver inriktningar för genomförandets olika skeden.

## Bilaga 1, Förutsättningar

- En beskrivning av Nuläge 2019
- Behov av social infrastruktur vid fullt utbyggt stad
- Sammanfattning av trafikutredning
- Kommunens ställningstagande till riksintressen
- Avtal avseende bostadsbyggande i
- Bergsbrunna med omgivning, södra staden och "Nysala" i Uppsala kommun

## Bilaga 2, Hållbarhetsbedömning

En hållbarhetsbedömning med en miljökonsekvensbeskrivning av planförslaget. Den innehåller utöver sedvanlig miljökonsekvensbeskrivning också bedömning av social och ekonomisk hållbarhet.

## Bilaga 3, Barnkonsekvensanalys

Barnkonsekvensanalysen analyserar planförslaget ur barnens perspektiv.

## Kartor

I **mark- och vattenanvändningskartan** visas grundragen av den avsedda användningen av mark- och vattenområden. Användningarna syns som ytor och för varje yta definieras en användning som sedan kan preciseras vid behov. Kartan kallas även plankarta.

**Övriga kartor** i utställningshandlingen är illustrationskartor, dvs exempel på hur det skulle kunna bli när man följer plankartan och planeringsinriktningarna.

## Under arbetet med planen har följande utredningar tagits fram:

- Kulturhistorisk förundersökning inför fördjupad översiktplan (Uppsalamuseet 18-06-08)
- Naturvärdesinventering sydöstra staden (Ecocom 18-11-29) samt Fördjupad artinventering – en kompletterande NVI vid norra Lunsen i Uppsala (Ecocom 19-05-20)
- Dagvattensystem för Sydöstra stadsdelen Uppsala (Geosigma 19-05-20)
- Kompletterande kulturmiljöunderlag (WSP Sverige AB 19-09-12)
- Riskutredning (WSP Sverige AB 2020-06-18)
- Buller PM (WSP Sverige AB 2020-06-18)
- Pilotstudie för indikatorer på områdesnivå (Space Scape 2020-09-04)
- Skyddszon mot Lunsen - Förslag till prinip för vattenledare (Nivå Landskapsarkitektur AB 2020-09-17)
- Barnkonsanalys (Landskapslaget 2020-10-27)
- Kartering av livsmiljöer för större vattensalamander kring Stordammen, Uppsala kommun (Ekologigruppen 2020-10-27)
- Trafikanalys (WSP Sverige AB 2020-10-29)
- Vattenflödessystem för sydöstra stadsdelen Uppsala (Geosigma 2020-11-09)
- Trafikutredning trafikplats och infartsväg, två alternativ, inom FÖP för de sydöstra stadsdelarna (WSP Sverige AB 2020-11-12)
- Övergripande utredning om hydrologi och Natura 2000 (Ekologigruppen 2019-10-27)



# De sydöstra stadsdelarna







# Inledning

Den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadelarna ska ange inriktningarna för framtidens hållbara stad, en integrerad, trivsamt och klimatpositiv stad där människor ges möjlighet att utvecklas och leva ett gott liv.

## Hållbart stadsbyggande och innovationer

Uppsala är Sveriges fjärde storstadskommun med drygt 200 000 invånare, varav ca 50 000 invånare på landsbygden. Uppsala ligger i den expanderande huvudstadsregionen och i en växande regional arbets- och utbildningsmarknad. Trycket på bostadsmarknaden ökar och efterfrågan på mark och lokaler för arbetsplatser av olika slag. Uppsala både behöver och vill växa.

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 i kommunen 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.

## Befolkningsutveckling och bostadsbyggande

Uppsala har en hög planberedskap. På mindre än ett decennium har bostadsbyggandet närmast tredubblats och takten i befolkningsutvecklingen har höjts tydligt sedan arbetet med översiktsplan 2016 inleddes. Befolkningsprognosen har idag närmast sig översiktsplanens högsta scenario och år 2019 nåddes målet om 3000 nya bostäder per år.

Goda förutsättningar för ett hållbart bostadsbyggande skapas genom mångfald i utbudet, i blandade miljöer och nära till hållbara transporter. Dessutom finns goda förutsättningar och plats för ett breddat näringsliv. Kommunens planering siktar på att ha beredskap för ytterligare ca 200 000 invånare och ca 90 000 arbetsplatser fram till år 2050. Bostadsutvecklingen sker i hela Uppsala och med en tyngdpunkt på, den i översiktsplanen utpekade, stadsnoden i de sydöstra stadsdelarna.

Befolkningen ökar genom såväl inflyttning som barnafödande. För att möta dagens behov av bostäder och kommande befolkningsökning behöver det tillskapas ett varierat utbud av bostäder. Hushåll med olika socioekonomi, ålder, sam-

mansättning och i olika skeden i livet ska ges möjlighet att bo i Södra staden. För att möta hushållens varierande behov och preferenser behöver utbudet av olika boendekostnader, boendeformer, hustyper och lägenhetsstorlekar variera. Ett varierat utbud i människors närområde gör det enkelt att flytta lokalt när livssituationen förändras. En ökad social blandning av hushåll i närområdet stärker barns livschanser och bidrar till ökad sammanhållning. Detta kan delvis åstadkommas genom ett blandat bostadsbestånd i närområdet.

»  
Planen lägger grunden för tillitsfulla och samverkande processer mellan alla aktörer  
«

Kommunens målsättning är att utvecklingen inom de föreslagna områdena också ska skapa mervärden i intilliggande, befintliga stadsdelar. Genom att koppla samman befintliga stadsdelar inom och vid Södra staden och Bergsbrunna skapas förutsättningar för ett välbehövligt tillskott av nya bostäder och arbetsplatser och ett mer sammanlänkat och integrerat Uppsala.

### Strategiskt läge

De sydöstra stadsdelarna ligger strategiskt mellan Uppsalas centrala delar och Arlanda, ca 5 km från Uppsala centrum. Denna närhet är mycket gynnsamt. Flera andra stora stadsutvecklingsprojekt planeras även i grannkommunerna. Inom korridoren till Stockholm planeras för närvarande 10 000 bostäder i Alsike (Knivsta kommun), och 12 000 bostäder i Nydal (Knivsta kommun).

Planområdets avgränsning är resultatet av en rad överväganden. Mot norr och nordost avgränsas planområdet av Sävjaån som är en naturlig avgränsning i landskapet. Hela ån med slänter ligger inom planområdet vilket motsvaras av det åstråk som redovisas i Översiktsplan 2016. I öster följer gränsen E4:an med markområden öster därom för att innefatta en ny trafikplats, en av de funktioner som ska presenteras i planförslaget enligt avtalet med staten. Mot sydost och söder gränsar planområdet mot kommungränsen till Knivsta och naturreservatsgränsen för Lunsen. I väster gränsar planområdet i huvudsak mot naturreservatet Årike-Fyris, med undantag för ett utredningsområde för ny kollektivtrafikförbindelse över Fyrisån.

### Pågående planering i övriga Uppsala

Det pågår flera stora stadsutvecklingsprojekt i Uppsala. Målsättningen i kommunen är att bygga ca 3000 nya bostäder varje år och ge plats för 2000 arbetstillfällen.

Samtidigt pågår utveckling i övriga Södra staden genom projekt i Gottsunda, Ulleråker, Rosendal och Bäcklösa. Andra utvecklingsprojekt finns i Börjetull, Gränby, Östra Sala backe och Boländerna och Fyrislund med plats för både för bostäder och arbetsplatser. I sammanhanget är också de mindre orternas expansion viktigt för att skapa en hållbar och balanserad utveckling. Även utvecklingen av området kring Uppsala central är viktig för att säkra kommunens långsiktiga tillväxt.

### Mellankommunal samverkan

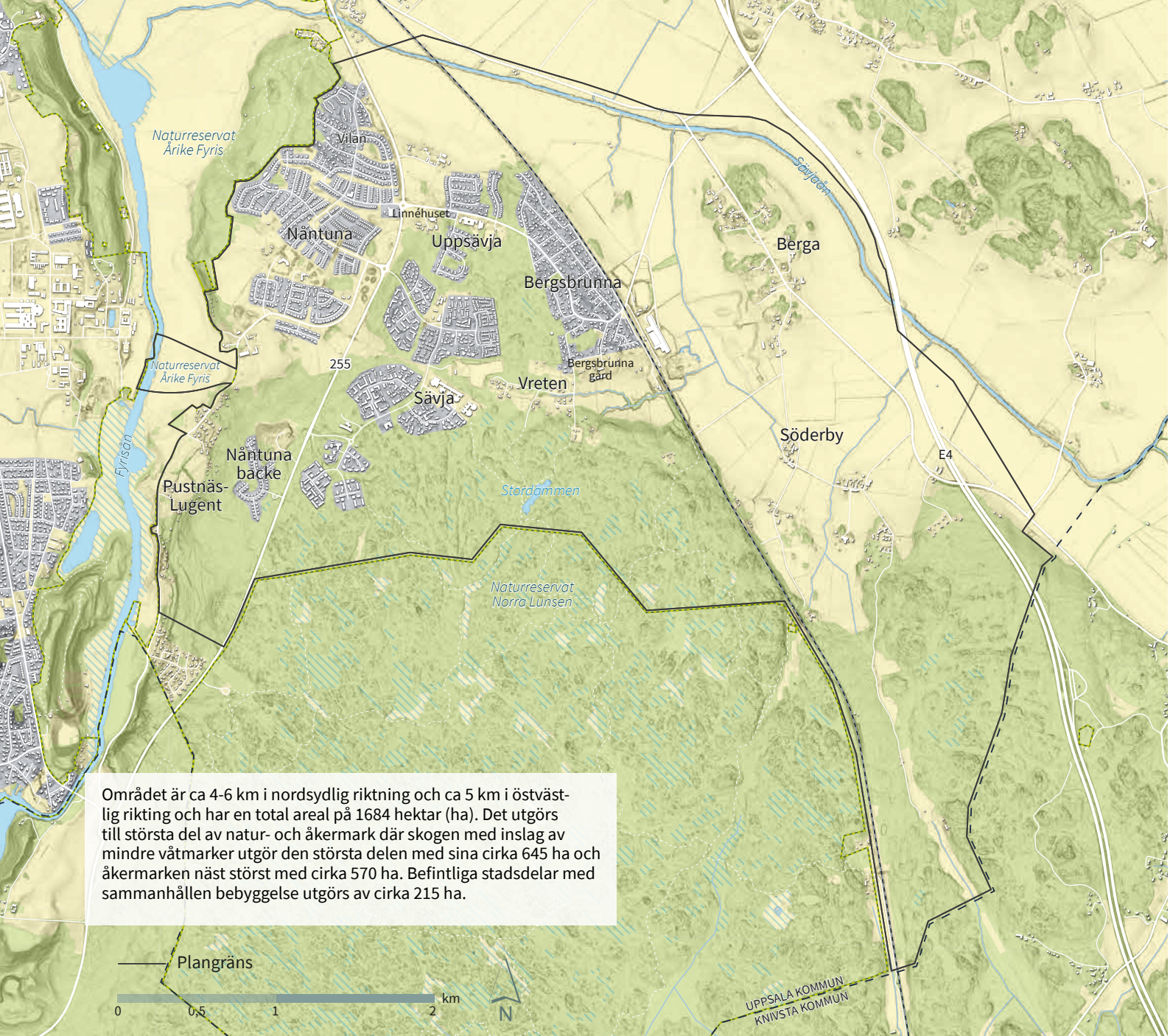
Enligt plan- och bygglagen ska hänsyn tas till mellankommunala och regionala förhållanden vid planläggning. Detta innebär att kommunen inte bara ska ta hänsyn till förhållandena i angränsande kommuner utan också till behovet av samverkan och samarbete i ett bredare regionalt perspektiv.

Uppsala kommun samarbetar med alla kommuner i regionen kring olika frågor. När det gäller Uppsalapaketet och de sydöstra stadsdelarna är det främst kommunerna i det sk ABC stråket mot Stockholm, och i synnerhet Knivsta kommun. Kommunerna för dialog om samverkan i flera tekniska frågor som vattenförsörjning, avloppsrening och trafikfrågor i anslutning till fyrsparavtalet med staten. Även frågor kopplat till sociala och kulturell investeringar som simhall, gymnasieskola ska fortsatt diskuteras.

Uppsala kommun ser fortsatta samverkansmöjligheter med Knivsta kommun vad gäller planering av trafikplats vid E4 samt den planerade gång och cykelvägen mellan kommunerna. Kunskapsöverföring och erfarenhetsutbyte gällande, till exempel, planering av en kapacitetsstark kollektivtrafikförbindelse och ny tågstation, ger även fortsatta goda utvecklingsmöjligheter till samverkan ur ett storregionalt perspektiv.

I den fortsatta planeringsprocessen är samordning och samverkan gällande mark och -vattenfrågor med angränsande kommuner av betydelse för att uppnå en hållbar utveckling.





Området är ca 4-6 km i nordsydlig riktning och ca 5 km i östvästlig riktning och har en total areal på 1684 hektar (ha). Det utgörs till största del av natur- och åkermark där skogen med inslag av mindre våtmarker utgör den största delen med sina cirka 645 ha och åkermarken näst störst med cirka 570 ha. Befintliga stadsdelar med sammanhållen bebyggelse utgörs av cirka 215 ha.

Planområdet idag.

### Planens karaktär

Utbyggnaden kommer att sträcka sig över lång tid. Många personer kommer att vara engagerade och berörda. Därför ska planen inriktningar och ramar inbjuda till att många kan och vill bidra i kommande skeden. Kreativitet, kunskap och initiativ ska stimuleras för de aktörer som tar över stafettpipen. Planen möjliggör att ny kunskap, nya tekniker och innovationer kan genomföras under den långa utbyggnadstiden. Därför ska den struktur som föreslås fungera som ett enkelt ramverk med några bärande kvaliteter till stöd för framtida aktörer, inom och utanför kommunen. I takt med att kunskapen fördjupas och olika delar av geografin detaljstuderas i framtida detaljplanearbeten och markanvisningsprocesser kommer justeringar och anpassningar att göras. Alla inblandade ska ges möjligheten att bidra genom initiativ och ansvarstagande.

Planen syftar till att lägga grunden för tillitsfulla och samverkande processer mellan alla aktörer.



# Översiktsplan 2016

## Utgångspunkt för fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna

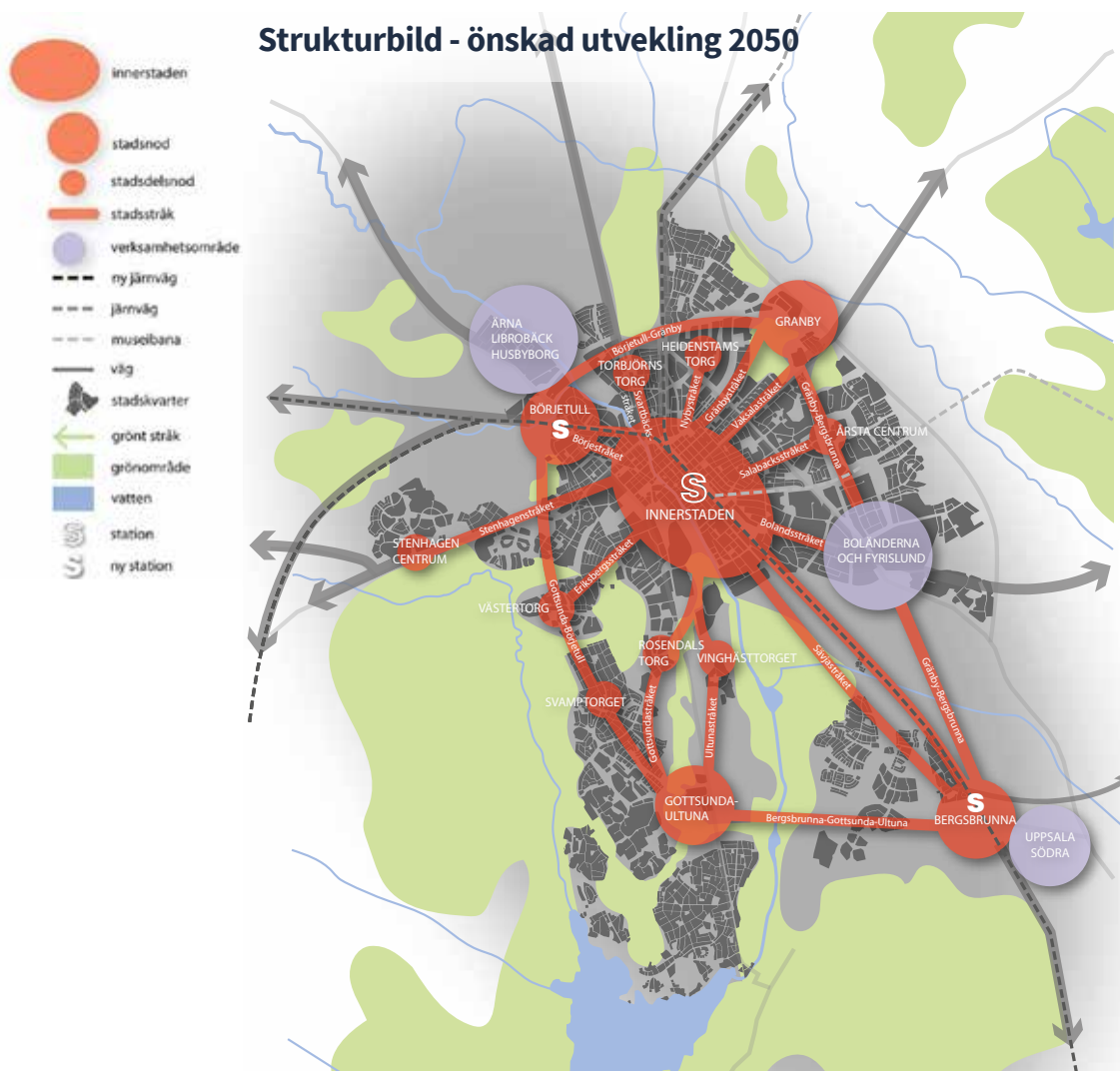
Översiktsplanen (ÖP) beskriver de fysiska förutsättningarna och sätter ramarna för var det är lämpligt att bygga och var det är mindre lämpligt. Översiktsplanen visar hur staden, landsbygden och tätorterna kan fortsätta växa, nu och på lång sikt – ända fram till 2050.

Den visar hur vi kan få plats med fler invånare och arbetsplatser, samtidigt som vi skapar en god livsmiljö för människor och företag, och värnar om och förbättrar vår miljö. Det

presenteras sedan i en önskad fysisk struktur för Uppsala en bit in på 2050-talet. Översiktsplanen aktualitetsförklarades hösten 2020.

Planen sammanfattas så här. År 2050:

- är Uppsala en femkärning stad
- är Uppsala uppbyggt kring noder och stråk
- har Uppsala en levande landsbygd och många tätorter
- har Uppsala en sammankopplad grönstruktur och rent vatten
- hänger Uppsalas system för avfall, el, vatten, avlopp och värme ihop



Målbilden för stadsnoderna i det växande Uppsala är att de ska utvecklas som levande centrumområden med regionen, kommunen, staden och närområdet som upptagningsområde. Långsiktigt ska de nya stadsnoderna avlasta och komplettera innerstaden, och varandra.

Uttunälänken spelar en avgörande roll i genomförandet av översiktsplanens målbild 2050.



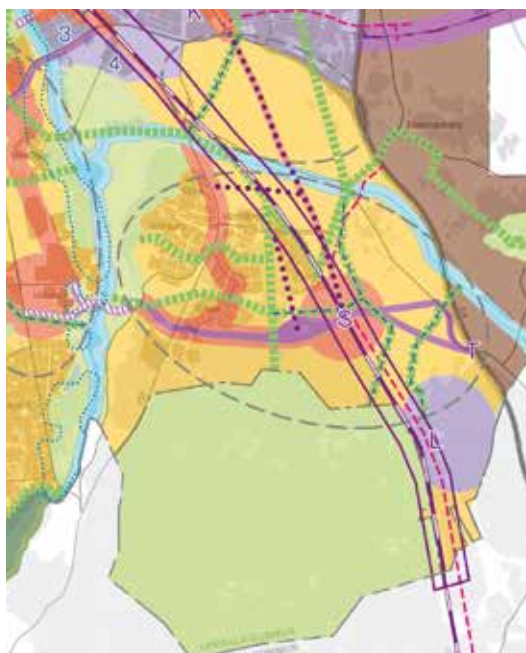
Översiktsplan 2016 prioriterar viktiga och aktuella allmänna intressen inom fyra områden:

Uppsala är en drivande kraft i världen	Uppsala är en kommun för alla
Uppsala är en plats för de goda livet	Uppsala är en föregångare i ansvarfull samhällsutveckling

ÖP:s prioriteringar - målbild 2050

I översiktsplanen pekas de sydöstra stadsdelarna ut som ett större utvecklingsområde och Bergsbrunna anges som en stadsnod.

Målbilden för stadsnoderna i det växande Uppsala är att de ska utvecklas som levande centrumområden med regionen, kommunen, staden och närområdet som upptagningsområde. Långsiktigt ska de nya stadsnoderna avlasta och komplettera innerstaden, och varandra.



Utsnitt ur översiktsplan 2016, markanvändningskartan. Gråstreckad linje markerar ungefärlig avgränsning av området för den fördjupade översiktsplanen. "S" markerar ungefärligt läge för ny tågstation "Uppsala Södra". Lilaskrafferade korridorer är den del av kollektivtrafiklänken som går genom det känsliga området Årike Fyris och alternativa sträckningar i Ultuna. För fullständig teckenförklaring, se översiktsplan 2016.

## Tillkommande styrdokument

Sedan översiktsplanen antogs 2016 har ett antal nya styrdokument av betydelse för den fysiska planeringen tillkommit som påverkar tillämpningen av Uppsala kommuns översiktsplanering. Här följer en sammanställning av de som har relevans för den fysiska planeringen och som tillkommit eller uppdaterats efter att översiktsplanen antogs.

### Områdesprogram:

- Planprogram för Eriksberg och Ekebydalen (beslut PBN 2017)
- Strukturprogram för Boländerna (beslut PBN 2018)
- Planprogram för Gottsunda (beslut KS 2019).

### Andra överordnade kommunala styrdokument med särskild bäring på sakfrågor inom fysisk planering:

Till vissa program enligt nedan hör också en handlingsplan med konkreta åtgärder. Dessa program finns att tillgå på kommunens hemsida.

- Program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning (beslut KF 2016).
- Innerstadsstrategin (beslut KF 2016).
- Näringslivsprogram (beslut KF 2017)
- Arkitekturpolicy (beslut KF 2017)
- Landsbygdsprogram för Uppsala kommun (beslut KF 2017)

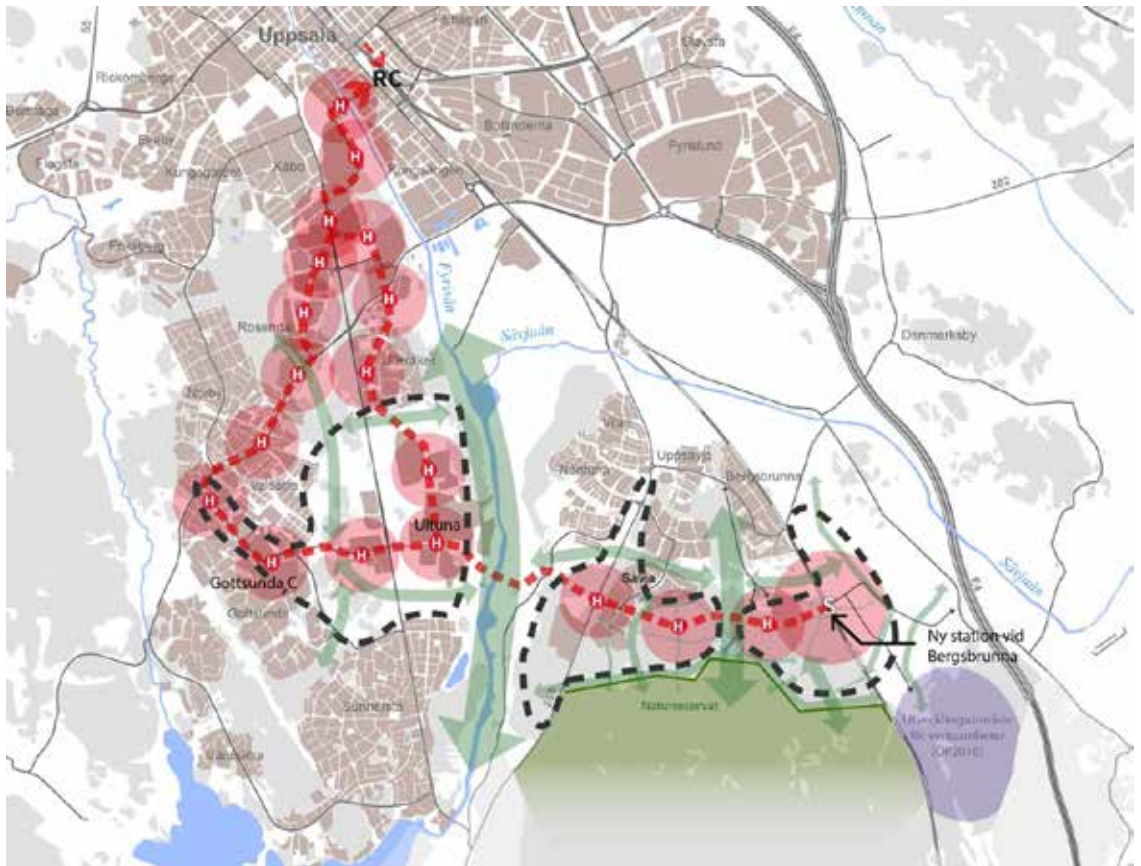
- Riktlinje för hantering av förorenade områden (beslut KS 2017)
- Policy för hållbar utveckling (beslut KF 2017)
- Miljö- och klimatprogram 2014 – 2023 (beslut KF, reviderat 2018)
- Bredbandsprogram 2018 – 2025 (beslut KF 2018)
- Riktlinjer för markanvändning inom Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde ur grundvattensynpunkt (beslut KF 2018)
- Riktlinjer för exploateringsavtal (beslut KF 2018)
- Riktlinjer för markanvisningar (beslut KF 2018)
- Energiprogram 2050 (beslut KF 2018)
- Handlingsplan för trygghet och säkerhet 2018 – 2022 (beslut KF 2018)
- Parkeringsplan för Uppsala (beslut PBN 2018)
- Handlingsplanen för Bostad för alla (beslut KS 2019)
- Riktlinjer för pendlarparkeringar (beslut KS 2019)
- Program för Uppsala kommuns barn- och ungdomspolitik (beslut KF 2019)
- Program för äldrevänlig kommun (beslut KF 2020)
- Kulturpolitiskt program (beslut i KF 2020)
- Riktlinje för utemiljöns yta och kvalitet vid förskola och grundskola i Uppsala kommun

# Planuppdraget

Den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna syftar till att skapa förutsättningar för en utveckling av området som uppfyller mål och inriktningar i översiktsplanen och fyrsparavtalet (Uppsalapaketet) med staten och region Uppsala. Enligt det avtalet ska Uppsala kommun säkerställa 33 000 nya bostäder, varav 21 500 av dessa inom planområdet för den fördjupade översiktsplanen. Även en etablering av en ny järnvägsstation (Uppsala Södra) ingår i överenskommelsen.

## Uppsalapaketet

- Fyrspår Uppsala-Arlanda-Stockholm
- 33 000 nya bostäder, 10 000 - 20 000 arbetsplatser Bergsbrunna, Sävja, Gottsunda, Ultuna
- Kapacitetsstark kollektivtrafik spårväg, ny tågstation vid Bergsbrunna
- Uppsala Central (Resecentrum 2.0)
- Trafikplats E4:an



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

## Fyrspårsavtalet med staten

Regeringen tillsatte i november 2016 en samordnare för att bidra till utvecklingen av nya städer och långsiktigt hållbara stadsdelar som påtagligt kan bidra till ett ökat bostadsbyggande. Innovativa lösningar som kan bidra till goda livsmiljöer, minskad klimatpåverkan samt anpassning till ett förändrat klimat ska prioriteras. Exploateringarna ska kunna utgöra förebilder för hållbar stadsutveckling och medverka i en serie större bomässor. En första uppgift inom regeringsuppdraget var att identifiera kommuner där det finns framtagna planer 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. I augusti 2017 redovisades nio områden för större samlad exploatering i sex kommuner, däribland Uppsala kommun. Förhandlingar om åtaganden och finansiering med berörda kommuner och andra berörda parter genomfördes under hösten 2017.

Staten, region Uppsala och Uppsala kommun kom i december 2017 överens om ett investeringspaket med omfattande kapacitetsförstärkningar i transportinfrastrukturen kopplat till bostadsutveckling. Överenskommelsen innebär att några av de mest bärande förutsättningarna för stadsutvecklingen i Uppsala fram till 2050 säkerställs.

Enligt den tecknade överenskommelsen ska de centrala delarna av planområdet rymma utveckling av 21 500 nya bostäder och en stor mängd arbetsplatser. Detta är i linje med bedömning och inriktning i översiktsplanen

## Parallella processer

Parallella processer pågår till stöd för genomförandet av planförslaget:

### Vattenverksamhet

Tillstånd för Natura-2000 och vattenverksamhet kommer att krävas för flertalet av de kommande detaljplanerna. Frågan hanteras vidare när förprojektering av gator och placering av bebyggelse har skett.

### Kapacitetsstark kollektivtrafik

Ett parallellt projekt gällande Uppsala spår-  
väg pågår (i planen benämnd kapacitetsstark kollektivtrafik i väntan på slutgiltigt beslut om teknisk lösning).

En detaljplan för denna planeras att ställas ut på samråd i mars och april 2021.

### Trafikplats vid E4:an

Trafikverket förbereder arbetet med en åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Arbetet påbörjas under 2020. Som förberedelse för detta gemensamma arbete med Trafikverket och Knivsta kommun utreds flera alternativa infartsvägar till de sydöstra stadsdelarna.

### Järnvägsplan

Planprocessen för framtagande av förslag på de nya spåren, anslutningar till befintlig järnväg, järnvägsteknik, broar och väganslutningar och den nya stationen i Bergsbrunna är påbörjad. Antagande av järnvägsplanen väntas 2026.

### Övertagande av väg 255

Avtal om övertagande av väg 255 planeras vara klart 2020. Övertagande sker därefter 2021.



Parallella processer.

## Planprocessen

### Översiktsplan

Översiktsplanen ska vara aktuell för att kunna vara vägledande för efterföljande planering och därmed spegla den politiska viljan i kommunen. Översiktsplanen är inte bindande men ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Översiktsplanen har en central roll i kommunernas arbete att formulera strategier för en långsiktigt hållbar utveckling. Den beslutas av kommunfullmäktige och ska under varje mandatperiod aktualitetprövas. I samband med aktualitetsförklaring av översiktsplanen kommer då även den fördjupade översiktsplanen att aktualitetprövas.

Översiktsplanen är omfattande och täcker både in sakfrågor, så kallade allmänna intressen, och färdriktning för långsiktiga målsättningar för stadens utveckling.

### PBL

En fördjupad översiktsplan ska, enligt bestämmelserna i plan- och bygglagen (PBL), ge vägledning och stöd i beslut om användningen av mark- och vattenområden samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras.

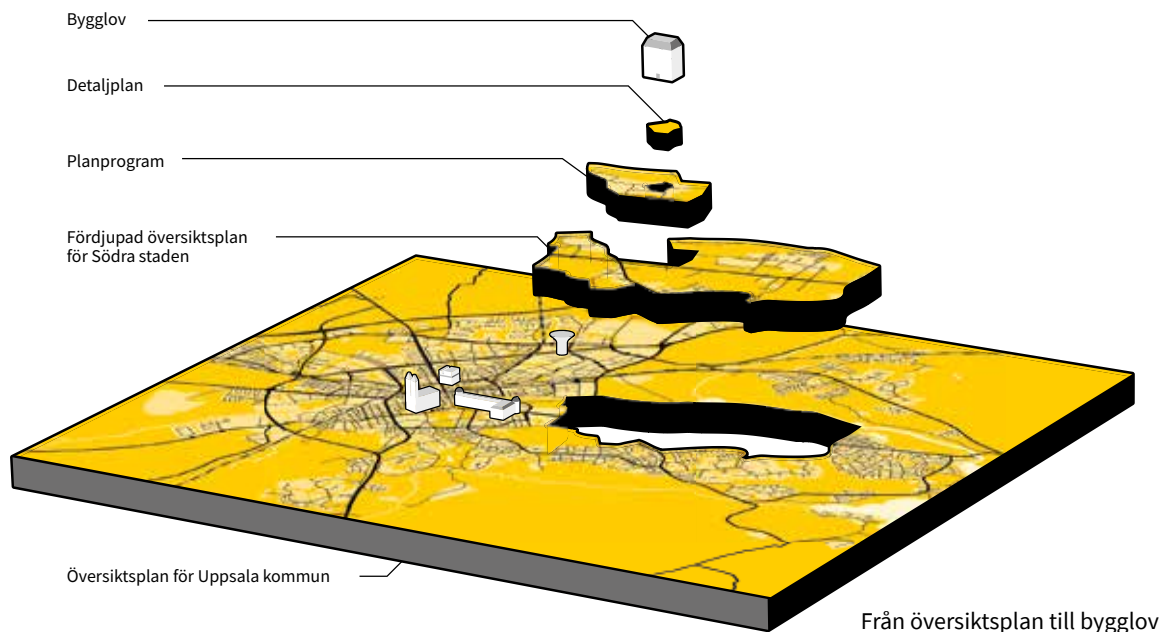
### Fördjupad översiktsplan

En fördjupad översiktsplan tas fram som ett tillägg till översiktsplanen för att ge tydligare vägledning inom ett avgränsat område inför detaljplaneläggning, investeringar av olika slag och strategisk miljöbedömning. När en fördjupning har tagits fram innebär det att översiktsplanen ändras för det aktuella geografiska området. Bestämmelser om hur den kommunala översiktsplanen med sina fördjupningar tas fram och beslutas finns i plan- och bygglagen (PBL).

Alla översiktsplaner ska miljöbedömas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken. Planens konsekvenser ska kunna utläsas tydligt för miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter.

Strategisk miljöbedömning är en process med ett kontinuerligt och integrerat arbete kring miljöaspekter vid framtagandet och antagandet en översiktsplan.

Till den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna har miljöbedömningen utvidgats till en hållbarhetsbedömning där även social och ekonomiska aspekter ingår.





## Om tidplan och process för FÖP Sydöstra stadsdelarna

Planprocessen består av olika steg där möjlighet finns att påverka vid flera tillfällen.

### Samråd

Samrådet är den del av planprocessen där syftet är att inhämta synpunkter från medborgare, myndigheter, näringsliv, organisationer samt internt inom kommunen. Synpunkterna samlas sedan i en samrådsredogörelse där även de förändringar synpunkterna föranleder redovisas.

### Utställning

Nästa skede är utställning. Då ställs den fördjupade översiktsplanen och samrådsredogörelsen ut. Berörda får då återkoppling på inlämnade synpunkter och yttranden samt en ny chans att reagera på de förändringar som gjorts efter samrådet. Efter utställning samlas inkomna synpunkter med tillhörande svar och ställningstaganden i ett så kallat utställningsutlåtande.

### Antagande

Det är kommunfullmäktige som slutligen antar den fördjupade översiktsplanen.

**Samråd 2020**  
mars-maj



**Påverka!**

**Utställning 2021**  
jan-mars



**Återkoppling  
och påverka**

**Antagande 2021**  
december



**Genomförande 2022-2050**



Tidplan

# Hållbar samhällsutveckling

Uppsala kommun arbetar i linje med FN:s globala mål om hållbara städer och samhällen. Utöver Uppsalas översiktsplan 2016, kommunala mål och styrdokument behöver den fördjupade översiktsplanen förhålla sig till planer och strategier på regional, nationell och global nivå.



## GLOBALA MÅLEN för hållbar utveckling

### Agenda 2030

År 2015 antog FN globala mål och en agenda för att nå en ekonomisk, social och miljömässig hållbar utveckling. Alla länder ska fram till år 2030 sträva efter en hållbar, rättvis och jämlik framtid utan fattigdom och hunger. Sammanfattat handlar målet om hållbara städer och samhällen (mål nr 11) att städer ska vara inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara. På EU-nivå har det tagits fram en urban agenda för att nå dit. Politisk samsyn ska ge förutsättningar för en hållbar, innovativ och ekonomiskt stark utveckling för Europas städer. Sverige stöttar Agenda 2030- delegationen genomförandet av de globala målen. I Uppsala län ska det regionala utvecklingsarbetet, utöver att koppla mot nationell och europeisk nivå, även säkerställa en utveckling i linje med Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling. Uppsala läns regionala utvecklingsstrategi har utvecklats och ska framöver även fungera som länets Agenda 2030-strategi.

### Sveriges miljömål

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål samt ett antal etappmål inom områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen, hållbar stadsutveckling, luftföroreningar och klimat. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen.

### FN:s konvention om barnets rättigheter

FN:s konvention om barnets rättigheter, ofta kallad Barnkonventionen, antogs av FN:s generalförsamling den 20 november 1989 och ratificerades av Sverige 1990. Den 1 januari 2020 blev konventionen svensk lag. Barnkonventionen består av 54 artiklar som enskilt och tillsammans syftar till att värna varje barns rätt till ett fullvärdigt liv, till barn räknas alla som är mellan 0–18 år.

Konventionen har fyra grundprinciper som alla syftar till att uppnå barnets bästa, dessa principer är:

- Artikel 2: Inget barn får diskrimineras på grund av härkomst, kön, religion, funktionsnedsättning eller andra liknande skäl.
- Artikel 12: Barn och unga har rätt att framföra sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör dem.
- Artikel 3: Barnets bästa ska vara vägledande vid allt beslutsfattande och vid alla åtgärder som rör barn och unga.
- Artikel 6: Barn har rätt till liv, överlevnad och utveckling. Barn ska tillåtas att utvecklas i sin egen takt och utifrån sina egna förutsättningar.

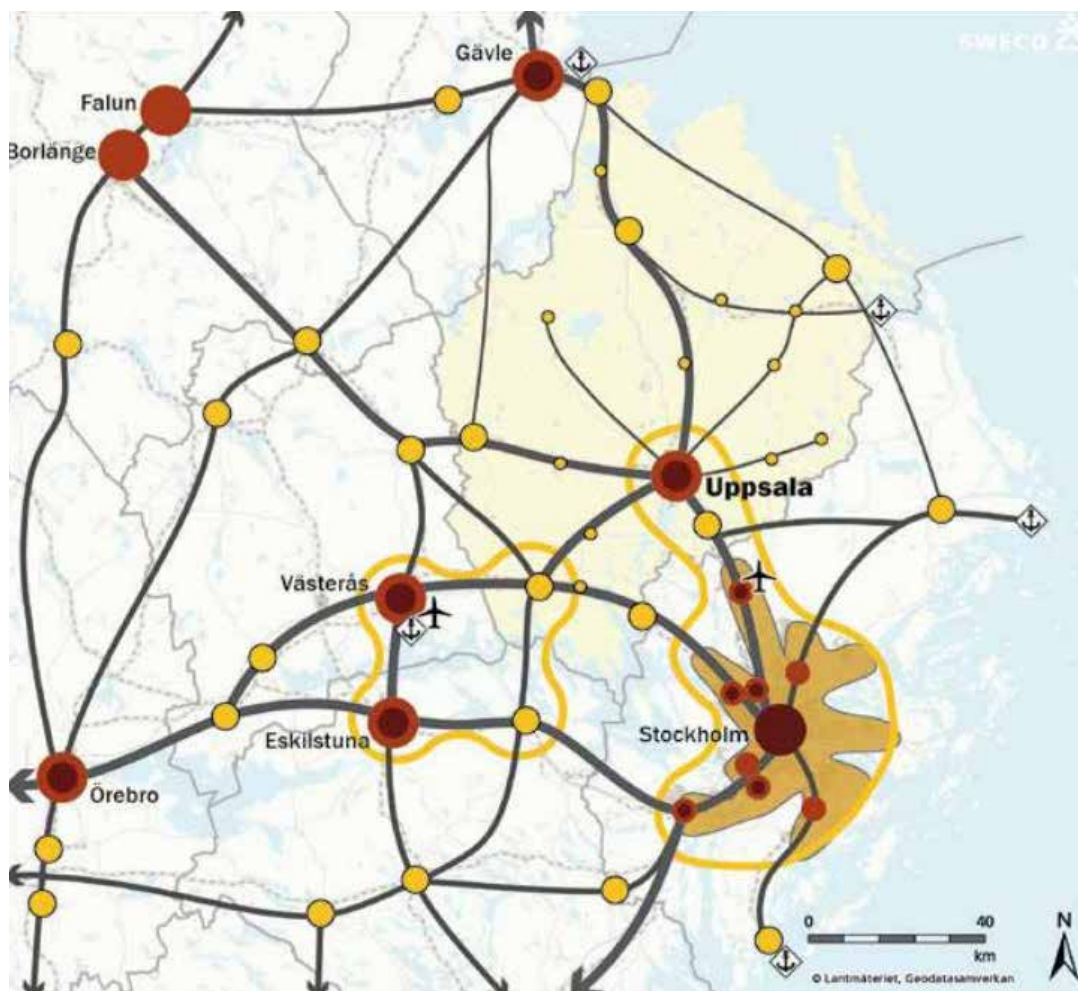
För att än bättre kunna spegla barnets bästa i samhällsplaneringen har Uppsala kommun valt att komplettera grundprinciperna med följande artiklar:

- Artikel 23: Ett barn med funktionsnedsättning har rätt till ett fullvärdigt och anständigt liv och hjälp att delta i samhället på lika villkor.
- Artikel 31: Varje barn har rätt till lek, fritid, kultur och vila.
- Artiklarna har legat till grund för arbetet med Barnkonsekvensanalysen och resulterat i planeringsinriktningar som syftar till att stärka barnperspektivet i de sydöstra stadsdelarna.

## Storregional och regional hållbar utveckling

För att underlätta en hållbar helhetssyn på den regionala fysiska planeringen arbetas en gemensam inriktning fram för hela Östra Mellansverige, med ett sikte på 2050. ÖMS 2050 (östra mellansverige) syfte är att skapa samsyn för en samordnad och planering i östra Mellansverige (ÖMS), där de storregionala utgångspunkterna för de regionala utvecklingsprocesserna och annan rumslig planering är desamma för hela östra mellansverige.

Den regionala utvecklingsstrategin är framtagen av Region Uppsala och är en långsiktig strategi för hur regionen vill möta framtidens utmaningar och utveckla det geografiska området Uppsala län tillsammans med andra aktörer. Utvecklingsstrategin prioriterar långsiktiga processer och strukturer som skapar förutsättningar för en hållbar utveckling, där det ekonomiska, ekologiska och sociala är ömsesidigt beroende av varandra. Aktualitetsförklaring av den regionala utvecklingsstrategin pågår och har utvidgats till att även innefatta att vara Uppsala läns strategi för Agenda 2030.



Regional strukturbild 2050 från den regionala utvecklingsstrategin (RUS).

# Sydöstra stadsdelarna – en klimatpositiv stadsmiljö

## Klimatpositiva stadsdelar – en stor utmaning och ett nödvändigt mål

Uppsala ska bli en fossilfri välfärdskommun 2030 och klimatpositivt 2050, det vill säga att mer kol och koldioxid binds lokalt i mark, i nya träd och på annat sätt, än det som släpps ut. För att vi ska nå dessa mål behöver vi öka takten i omställningen avsevärt. Den årliga minskningen av växtgasutsläppen i Uppsala är i nuläget i genomsnitt 1–2 % per år men behöver accelerera till 10–14 % per år från och med nu. Samtidigt behöver vi säkerställa ett gott liv för alla kommunens invånare. För att öka takten och nå klimatmålen krävs stora förändringar i hur vi producerar, konsumerar, arbetar, reser och bor.

De sydöstra stadsdelarna utgör en stor del av Uppsalas utveckling och målet om en klimatpositiv stadsdel är därför en mycket viktig del i att nå klimatmålen för hela Uppsala. Inom ramen för utbyggnaden av de sydöstra stadsdelarna finns också stora möjligheter att testa och utveckla nya lösningar som sedan kan implementeras och skalas upp i andra delar av staden. Genomförandet av målet om en klimatpositiv stadsdel är därför avgörande för hela Uppsalas klimatomställning.

### *Minskad klimatpåverkan från både bygg- och driftsskede*

För att skapa en klimatpositiv stadsdel behövs åtgärder för att minimera klimatpåverkan både under tiden stadsdelen byggs och när människor lever och verkar i stadsdelen. Under byggskedet kommer utsläpp främst från tillverkning av bygg- och anläggningsmaterial, men också från transporter och arbetsmaskiner på byggarbetsplatsen. Genom att bygga i trä, effektivisera transporten av byggmaterial genom t.ex. bygglogistikcenter och genom att använda fossilfria arbetsmaskiner kan utsläppen minskas. En effektivare användning av lokaler, t.ex. genom delning, gör också att klimatpåverkan från byggskedet

minskar eftersom färre byggnader behövs. Det frigörs koldioxid när marken bereds för bebyggelse och träd tas bort, vilket behöver kompenseras genom att binda in kol i t.ex. träbyggnader och biokol.

I driftsskedet, när människor flyttat in i stadsdelen, riskerar el och uppvärmning att ge stora utsläpp. Det är därför centralt att bygga energieffektiva bostäder och lokaler, och att bygga ut lokal energiproduktion genom t.ex. solceller på tak och fasader. De tekniska försörjningssystemen behöver utvecklas och integreras för att skapa cirkulära flöden av vatten, näring, avfall och energi.

Idag står lokala transporter för ca en fjärdedel av växtgasutsläppen i Uppsala, och det är därför viktigt att genomföra kraftfulla åtgärder för att säkerställa ett hållbart resande och effektiva och fossilfria godstransporter. Detta innebär bl.a. att sydöstra stadsdelarna planeras för att minska behovet av resor och för att det ska vara enkelt att gå och cykla samt resa med kollektivtrafik. Samordning av godstransporter, krav på fossilfria fordon och infrastruktur för elektrifiering är också viktiga insatser.

Utsläpp från konsumtion av t.ex. livsmedel och varor ger en betydande klimatpåverkan. Stadsplaneringen har begränsad möjlighet att påverka detta, men kan genom tillitsskapande dialog i stadsbyggnadsprocessen bidra till klimatmedvetna och engagerade invånare. Andra insatser handlar om att möjliggöra delningsekonomi och att stärka kopplingen mellan stad och land för en ökad lokal livsmedelsförsörjning.

Åtgärder behövs inom alla områden, och det är därför viktigt att klimatarbetet integreras i alla delar av genomförandet av den fördjupade översiktsplanen.

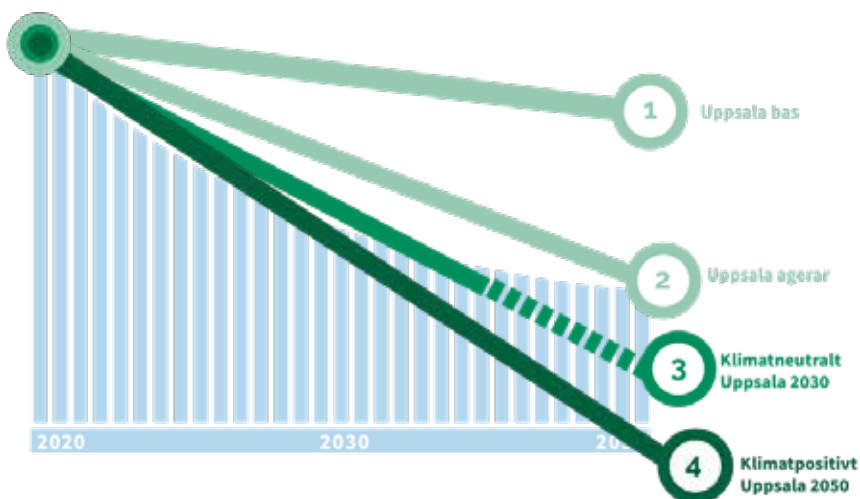


## Sydöstra stadsdelarna i Uppsalas klimatfärdplan

Tillsammans med Uppsala klimatprotokoll tar Uppsala kommun under 2019–2021 fram en klimatfärdplan för hur Uppsala som samhälle gemensamt ska nå de långsiktiga klimatmålen. En särskild fördjupning görs för de Sydöstra stadsdelarna.

För att säkerställa att de åtgärder som tas fram är tillräckliga för att nå målen modelleras Sydöstra stadsdelarnas växtgasutsläpp och energianvändning i modelleringsprogrammet LEAP, framtaget av Stockholm Environment Institute. Modelleringen bygger på data från nationella myndigheter och andra pålitliga datakällor. Information om nuläget, antaganden om vad som kommer förändras och den potentiella effekten av olika åtgärder tas med i beräkningen av hur stora utsläppen kommer att vara i framtiden. Med modelleringen som stöd fokuseras arbetet på att genomdriva de åtgärder som ger stor effekt.

För att klara klimatomställningen behöver kommunen öka sin förmåga att aktivt driva innovation och tekniska systemskiften i nya organisatoriska former. I arbetet med klimatfärdplanen ingår därför att ta fram en plan för formering av ett innovationsteam för de Sydöstra stadsdelarna, med fokus på hur man kan genomföra insatser i en helt ny stadsdel för att bidra till att hela kommunen når klimatmålen. Vilka åtgärder som krävs för ökad innovation analyseras också, t.ex. behov av regeländringar och nya former för samverkan och upphandling.



### 1) Uppsala bas:

Utveckling med nuvarande nationell politik, allmänna trender och Uppsalas tillväxt.

### 2) Uppsala agerar:

Åtgärder som pågår eller planeras av aktörer inom Uppsala klimatprotokoll och andra aktörer.

### 3) Målscenario Klimatneutralt:

Potentiella åtgärder som bl.a. tar sin utgångspunkt i de branschvisa färdplanerna inom fossilfritt Sverige

### 4) Målscenario Klimatpositivt:

Potentiella transformativa lösningar och Uppsalabornas möjliga medvetna klimatval

# Planens prioriteringar – ramverk för hållbar samhällsutveckling

Prioriteringarna utgör övergripande mål för hur mark- och vattenområden i de sydöstra stadsdelarna används, utvecklas mot en långsiktig hållbar utveckling. Vad prioriteringarna innebär för markanvändningen konkretiseras i kapitel Mark- och vattenanvändning.

## Den fördjupade översiktsplanen

Den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna utgör ett ramverk för fortsatt planering och skapandet av en stadsmiljö som är:



Inkluderande, produktiv och livskraftig



Resurseffektiv och klimatpositiv



Grönskande med karaktärsfull arkitektur av hög kvalitet



Nära natur och omgivande landsbygd



Enkel och snabb att detaljplanlägga och bygga på ett ansvarsfullt sätt



## Inkluderande, produktiv och livskraftig

Den nya stadsmiljön är inkluderande, trygg och tillgänglig i sin utformning och till sitt innehåll. Känslan av tillhörighet hos invånarna, oavsett ålder och fysisk förmåga är stark. Nya och befintliga stadsdelar växer ihop till en helhet. Här känner sig såväl besökare som boende och arbetande välkomna överallt. En socialt hållbar stadsdel för alla.

Det goda läget nära järnväg och kapacitetsstark kollektivtrafikförbindelse ger en storregionala tillgänglighet som bäddar för företagets motivation att etablera sig.

Miljön utformas så att den stimulerar till produktion av många olika slag, till exempel produktion av livsmedel för lokal konsumtion på åkermarken och industriell

## Resurseffektiv och klimatpositiv



Utbyggnaden av den nya stadsmiljön och vidareutvecklingen av de befintliga stadsdelarna sker med utgångspunkt i resurseffektivitet och målet om en klimatpositiv stad. Det utmanar alla aktörer att tänka innovativt och förutsätter nya arbetssätt i såväl planerings- och projekteringskedet som i bygg- och förvaltningskedet.

Resurser tas tillvara och nyttjas maximalt, ur alla tänkbara perspektiv. Ett exempel kan vara att hitta affärs- mässiga metoder för att använda de träd som växer på platsen idag till byggnadsmaterial i de nya hus som ska byggas. Ett annat kan vara att använda sprängsten lokalt för att undvika resurskrävande transporter eller att utforma den tekniska infrastrukturen så att ingen energi går till spillo.

Målet om en klimatpositiv stad 2050 påverkar alla delar i samhällsbygget, från hur grävmaskinerna drivs till vilken typ av byggnadsmaterial som används samt förändrade livsstilar hos de nyinflyttade.

produktion i verksamhetsområdet. Andra exempel är att det i stadsnoden, stadsdelsnoden och utmed stadsstråken produceras personrelaterade servicetjänster av olika slag. På kontoren produceras kunskap som blir tjänster i både nya och redan kända sektorer. På fasader och tak produceras solenergi och inom ramen för de tekniska försörjningssystemen tas energin tillvara. I lokaler för kulturverksamhet, studios, ateljéer och skollokaler produceras konst och kultur av både vuxna och barn. På gatuserveringarna utvecklas nya tankar och idéer i samtal mellan invånarna och besökare.

Livskraften skapas ur den handlingsfrihet som kännetecknar hela projektet. Planering sker utifrån synsättet att stimulera, utmana och trigga alla aktörer att dela ansvar för att skapa de miljöer som prioriteringarna syftar till. Delat ansvar mellan privata sektorn och det offentliga skapar en långsiktigt livskraftig miljö, med andra ord en ekonomiskt hållbar stadsmiljö. Livskraft uppstår också ur den hälsosamma miljön, här är det lätt att promenera, förflytta sig med rullstol, jogga och springa. Livskraften uppstår även i möten mellan människor, och stadsmiljön är utformad för att underlätta det goda livet.





## Grönskande stadsmiljö med karaktärsfull arkitektur av hög kvalitet

I stadsmiljön är grönskan en närvarande resurs som skapar trivsel och kvalitet. Arkitekturen bidrar till de boendes välbefinnande och stadsdelarnas identitet genom god färg, form och materialverkan. Genom arkitekttävlingar och markanvisningstävlingar utmanas aktörerna att anstränga sig lite till, inte fördyra men tänka nytt, så att miljön som helhet blir ovanlig och väcker intresse. Platsen är ett besöksmål för sin arkitektur och sina stadsmiljöer.



## Enkel och snabb att detaljplanelägga och bygga på ett ansvarsfullt sätt

Till år 2050 står 21 500 nya bostäder klara. Det kräver att ca 800 lägenheter finns inflyttningsklara varje år från 2025 och framåt. Den fördjupade översiktsplanen utreder förutsättningarna och villkoren för nybyggnation på ett tillräckligt detaljerat sätt för att underlätta för kommande planeringsskeden. Planen bäddar också för att nästa planeringsskede och genomförandeskede resulterar i en livsmiljö som tar ansvar för såväl nuvarande som kommande generationers välmående.



## Nära natur och omgivande landsbygd

Naturen finns precis runt hörnet, kultur- och odlingslandskapet likaså. Naturreseptaten Lunsen och Årike Fyris nås på ett par minuter och naturstråken och grönområdena nås ännu snabbare. Från de högsta punkterna ser man ut över både skogs- och kulturlandskapet. Genom satsningar på stadsnära livsmedelsförsörjning finns färska grönsaker och bär, rotfrukter och baljväxter att köpa i särskilda butiker ute på åkrarna. Kultur- och jordbrukslandskapet är tillgängliga genom gång- och cykelvägar mellan åkrarna. Även inne i stadsmiljön är naturen närvarande och gör sig påmind genom dofter av grönt och ljud såsom fågelsång. Naturen ses som en resurs för Uppsalas invånare och används ofta av förskolor och skolor, både för undervisning och idrott. Förutsättningar för biologisk mångfald skapas och den ekologiska hållbarheten säkras.

Med ansvarsfull menas också att på ett ansvarfullt sätt hantera och lösa lagstadgade krav på skydd av känslig natur och känsligt vatten och att säkra att utbyggnaden kan ske med en kommunal ekonomi i balans, ett möte mellan ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Sist men inte minst, en ansvarsfull, socialt hållbar planering för de människor som ska bo och leva sina liv här.

### Kopplingschema mellan översiktsplanens och den fördjupade översiktsplanens prioriteringar

#### Översiktsplanens prioriteringar

Uppsala är en drivande kraft i världen

Uppsala är en kommun för alla

Uppsala är en plats för de goda livet

Uppsala är en föregångare i ansvarsfull samhällsutveckling

#### Den fördjupade översiktsplanens prioriteringar

Stadsmiljön är inkluderande, produktiv och livskraftig

Stadsmiljön är resurseffektiv och klimatpositiv

Stadsmiljön är grönskande med karaktärsfull arkitektur av hög kvalitet

Stadsmiljön är nära naturen och det omgivande landskapet

Stadsmiljön är enkel och snabb att genomföra på ett ansvarsfullt sätt

På nästa sida kan du läsa ett brev från framtiden som ett sätt att illustrera en målbild



# Brev från framtiden

Hej moster Stina!

Idag vaknade jag för den 365:e dagen på samma plats, det var alltså ett år sedan jag, Sara, Fabian och pappa flyttade in i vår alldeles egna lägenhet. Förstår du, ett helt år! Det är den längsta tiden som vi har bott på en och samma plats sedan mamma och pappa skiljde sig. Pappa säger att vi kommer få stanna här för alltid. Bra va?

Min skola ligger nära vår lägenhet och jag dit själv, pappa sätter Sara i sin lådcykel och tar henne till förskola och Fabian åker skateboard till sitt nya gymnasium. Du ska se honom, han tycker att han är så cool. Ibland hjälper jag till att hämta och lämna Sara, om pappa ska springa eller spela paddel. Det känns roligt men ibland tar det sådan tid. Speciellt på vägen hem då vill hon nästan alltid stanna kvar på gården och visa mig nåt, typ en koja som de har byggt eller den nya repbanan eller så, det tar aldrig slut. När vi sen äntligen kommit därifrån vill hon stanna vid varenda lekplats på vägen. Fast jag är också lite långsam egentligen för jag vill ju gärna passa på att titta in igenom planken runt byggena som pågår. Du vet maskinerna är så tysta och det luktar trä. Sen finns det också en massa skyltar överallt som berättar och beskriver om vad som byggs, hur sophanteringen fungerar, vad som händer om det kommer ett störtregn och så. För mig är allt det där kul och läsa, bilderna funkar för Sara. Vi kan liksom följa allt som händer. Men vilken tid det tar att komma hem!

Ibland går vi och hälsar på farmor och farfar. De bor i det där huset som ser så modernt ut. Du vet, det där med gården som har doftande blommor, fontäner, mysiga möbler och fruktträden? Det känns bra att de bor så när. Ofta sitter farmor, farfar och jag på deras balkong medan Sara leker nere på gården. Jag blir lite nervös då Sara ibland försvinner bakom alla buskar och tallar men då skrattar farmor och säger att jag inte behöver vara orolig, när hon var ung så gjordes det en kanadensisk studie som visade att sannolikheten för att ett barn ska bli kidnappat är jätteliten, om det ska hända måste barnet lämnas ensam i 200 000 år :). Farfar säger alltid att barn mår bra av att kunna gömma sig och leka i sin egen värld, men jag är inte så säker.

Vi går ofta ut tillsammans, farmor gillar en av parkerna som ligger lite längre bort, nära gränsen mot Lunsen, den har så fin utsikt. När vi är ensamma och farfar är på ett av sina "gubbmöten", som farmor säger, för att snida ännu en jojo eller bygga en "bra att ha sak", går vi dit. Ibland måste vi stanna och sätta oss på en av bänkarna för att vila lite. Men det gör inget för det är roligt att hänga med farmor och jag gillar den där parken, vi ser ut över järnvägen och bort hela vägen till Linnés Hammarby därifrån. De gånger som farfar följer med så tar vi en park som ligger närmare och inte så långt bort. Det finns inte tillräckligt många bänkar i världen

att vila på för att jag ska orka putta på den där gubben, säger alltid farmor. Men jag tror att det mer handlar om att hon vill att det ska gå lite snabbt så att hon kan gå ner i träningsrummet och dansa salsa eller gå på vattengympa med de andra tanterna i huset.

Jag har också börjat med en sporter sedan vi flyttade hit. Det finns något som kallas för Sportis, det är lite som en fritidsgård fast man får prova på en massa olika idrotter och aktiviteter. Det kostar inget och man får låna all utrustning. Pappa trodde knappt att det var sant när jag berättade om det här stället. Jag tror nog att han var ganska lättad över att det inte kostade pengar.

Det har just varit FN veckan i min skola och alla barn fick säga vilka språk man pratade hemma och i min skola så pratas det 32 olika språk, otroligt va? Men jag tror faktiskt att vi kommer ha ännu fler språk till nästa år för det flyttar in barn typ hela tiden.

Nu på lördag är det möte nere på torget. Kommunen kommer för att fråga oss om hur vi vill att den nya stora lekplatsen ska se ut. Fast jag vet inte om vi kan kalla det för en lekplats egentligen. Det ska nog mer bli en plats att hänga på för alla oss. Jag vill att vi ska få fler bänkar med laddstationer för mobiler, precis som de har borta vid stora torget. Jag hoppas att min favoritfoodtruck kommer att vara där då också.

Fabian lär ju knappast följa med för honom är det bara ungdoms-gårdarna, skate-parken eller parkour-området som gäller. Sa jag att han tycker att han är såå cool? Jag gillar ju skogen bättre faktiskt, jag går hellre dit. Du vet, vår gata går rakt ut i den, det är så härligt.

Nu måste jag gå, vi ska följa Sara till ridskolan, något vi har råd med eftersom alla mina sporter är gratis :) sedan blir det tyvärr läxor, prov i biologi nu på fredag.

Jag hoppas att vi kommer att ses mer nu när mamma och Ali också flyttar hit. Jag tror att mamma kommer älska att odla sina egna grönsaker och att det knappt finns några bilar på gatorna. Det kommer göra henne trygg, nu när vi bor hos henne så är hon ju hela tiden så rädd för att vi ska bli påkörda och allt det där. Men här är det ju bara spårvagnarna vi måste hålla koll på.

Kram  
Kalle



# Mark- och vattenanvändning år 2050

Mark och vatten	25
Inriktning för mark och vattenanvändning	29
Plankarta	30-31
Funktioner och flöden - karta	32-33

En del av Uppsala och huvudstadsregionen	35	<b>Om det som byggs</b>
Gator och torg	38	
Parker och rekreationsområden	45	
Bebyggelse	52	
Hållbara tekniska försörjningssystem	57	
Transportinfrastruktur	61	

Vatten	71	<b>Om det som finns och utvecklas</b>
Natur	79	
Kulturarv och kulturmiljö	83	

Trafik	91	<b>Om stadens innehåll och användning</b>
Bostäder	98	
Näringsliv och arbetsplatser	100	
Social och kulturell infrastruktur	104	
Hälsa, trygghet och säkerhet	110	

# Mark och vatten

Här kan du läsa om förslaget till den framtida användningen av mark och vatten i de sydöstra stadsdelarna år 2050. Förslaget utgör i huvudsak en fördjupning av översiktsplanen och anger inriktningen för kommande planering och beslut.

Kapitlet inleds med en kortfattad beskrivning av planförslagets innehåll och utformning. Därefter presenteras olika teman som behandlar allmänna intressen för hänsyn och hushållning. Indelningen av teman bidrar till läsförståelsen av planförslaget.

För varje tema finns **mål** och **planeringsinriktningar**. Målen beskriver tillståndsmål som ska uppnås inom varje tema. Planeringsinriktningarna identifierar hur målen och de bärande kvaliteterna kan uppnås inom varje tema. De ska användas när så är relevant, i efterföljande planering och prövning. Om konflikt mellan mål uppstår ska medvetna avvägningar göras inom projekten.

Utställningsförslaget fokuserar på stadsbyggandet och stadens verksamheter. Utformning och gestaltning sker i kommande planeringskedan.

## Begrepp

**Innovativt** är någonting som är nytänkande och samtidigt affärsmässigt gångbart och framgångsrikt. Det kan handla om tekniska uppfinningar, nya sätt att arbeta eller organisera processer osv.

## Allmänna intressen i planförslaget

En översiktsplan ska enligt Plan- och bygglagen beskriva hur allmänna intressen tas tillvara och säkras. I de fall det förekommer konflikter mellan dessa, ska de avvägningar som gjorts beskrivas och förklaras. Det betyder att mark och vattenområden ska användas till det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet och läge men också till de behov som finns. Även miljöbalken identifierar allmänna intressen och där är det bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden i 3 och 4 kap som ska tillämpas och miljökvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken som ska följas.



## Utställningsförslaget i sammanfattning

Planförslaget innehåller både stadsmiljöer och natur-, åker och betesmarker. Inom den föreslagna stadsmiljön är den sociala hållbarheten prioriterad, utanför bebyggelsen och i naturstråken som löper genom stadsbebyggelsen är den ekologiska hållbarheten prioriterad. Tillsammans skapas en hållbar helhet där sociala och ekologiska hållbarhetsaspekter vävs ihop och samspekar.

Planområdet omfattar de befintliga stadsdelarna Bergsbrunna, Nåntuna, Sävja och Vilan samt en grupp byar och områden med fristående villor. En begränsad del av befintliga miljöer påverkas direkt av nybyggnationen. Däremot påverkas alla boende genom att stora förändringar kommer att ske i närområdet.

Den nya bebyggelsen ligger på obebyggd mark, främst skogsmiljöer men i viss utsträckning också åkermark och på impediment.

### *Nya och gamla stadsdelar binds samman*

Den nya bebyggelsen är indelad i sju stadsdelar separerade av antingen gröna kilar och spridningsstråk eller järnvägen. De binds samman av den kapacitetsstarka kollektivtrafiken (Uppsala spårväg) och gatunätet. Där det är möjligt kopplas de nya stadsdelarna också till södra Sävja och Bergsbrunna med gator för enbart gång- och cykel.

Runt den nya järnvägsstationen föreslås en stadsnod med intensivt kulturellt och kommersiellt utbud både natt- och dag. I väster, i korsningen mellan det kapacitetsstarka kollektivtrafikstråket och väg 255 skapas en lite mindre stadsnod med liknande



Färgerna representerar olika nya stadsdelar i inom FÖP-området. Detta är en illustrationskarta som exemplifierar tillämpningen av den fördjupade översiktsplanens intentioner.





Exempel på bostadshus i Vallastaden, högre hus vid gata, radhus vid gränd.



Exempel från vallastaden, tre olika trähus



Träbostadshus i centrala Linköping, winell arkitekter AB

innehåll. Utmed hela kollektivtrafikstråket föreslås publika verksamheter och handel i bottenvåningarna till stöd för ett rikt trottoarliv. Särskilda boenden av olika slag styrs med fördel till hållplatslägena, så även vårdcentraler, tandvård och annan service.

Nya kvarter utmed väg 255 i väster och utmed en ny gata parallellt med järnvägen i öster skapas stadsstråk i enlighet med intentionerna i Översiktsplan 2016.

#### *Nytänkande kring de tekniska systemen*

Alla gator är gröna och i gatorna fördröjs, renas och infiltreras dagvatten. Det är grunden i ett nytt dagvattensystem som också skapar förutsättningar för ekosystemtjänster. Resurseffektivitet och målet om en klimatpositiv stad nås också genom ett nytt innovativt tekniskt försörjningssystem där nya tekniska lösningar för energiproduktion, energilagring, sopsortering och avloppshantering ingår i ett kretslopp. Dessa innovativa tekniska lösningar studeras i ett separat parallellt projekt. Multihubbar kan komma att spela en viktig roll i det nya systemet. Detta blir synligt genom de gemensamma multihubbarna där parkering, varuutlämning, energi, sopsortering och en rad andra gemensamma funktioner samlas. Den lokala produktionen av energi syns också i miljön genom solceller på tak och fasader.

#### *Den nya bebyggelsen*

Förslaget till ny stadsmiljö omfattar en bebyggelse som präglas av tydliga kvarter, stadsgator med grönska, torg och parker. Bebyggelsen är högst runt den nya järnvägsstationen och utmed kollektivtrafikstråket. I de övriga kvarteren, som domineras av flerbostadsbebyggelse, är bebyggelsen mellan två och fem våningar. Den består av flerbostadshus, småhus och markbostäder i flerbostadshus. Med småhus menas fristående småhus, parhus, kedjehus och radhus.

Den mark som idag redan brukas bevaras i stor utsträckning för odling och bete. Undantaget är en zon med kvarter utmed järnvägen. Totalt används ungefär 200 hektar mark inom planområdet till nya kvarter, bostäder, skolor inklusive skolgårdar, handel, idrott m.m.

#### *Nytänkande kring användningen av gatan*

Gatorna i den nya stadsmiljön har olika trafikering beroende på var de ligger och hur många målpunkter de förbinder. Gemensamt för dem är den omfattande grönskan i gaturummet. Möjlighet till sociala aktiviteter prioriteras vid utformning av gaturummen och dess möblering. I gator som har låga trafikmängder minimeras ytan för trafik och ersätts med grönska, plats för lek, samvaro och stadsodling med mera.

Genomfart för biltrafik planeras i ett öst-västlig stråk samt på väg 255 och utmed järnvägen i öster. Övriga gator trafikeras endast för angöring. Huvudcykelstråken är många och genomfart med cykel är möjlig på alla gator.

### *En grön stadsmiljö*

Parker, gator och torg utgör tillsammans med stigar genom gröna kilar, ekologiska spridningsstråk och övriga grönområden ett system av rekreativa stråk i stadsmiljön. De knyter samman enskilda kvarter och stadsdelar med såväl Lunsen, slättlandskapet och årummen. I kvarteren som är tillräckligt stora sparas partier av natur. Två gemensamma stads- och odlingsparker föreslås öster om järnvägen respektive väster om väg 255. Skolor och förskolor lokaliseras så att de har god tillgång till grönområden. Skolgårdar bidrar också med grönska. De fungerar som större gröna lekmiljöer under skoltid men även på kvällar och helger.

### *Hållbara transporter prioriteras*

Hållbara transportslag prioriteras i planförslaget. Gång- och cykelvägnätet gynnar förflyttning med cykel och till fots. Gång- och cykeltrafik är separerade från varandra. Tre bilfria gång- och cykelpassager förbi järnvägen föreslås. Kollektivtrafiken är effektiv och har stor kapacitet.

En ny trafikplats för motorfordon på E4 ingår i planförslaget och vidare en vägförbindelse fram till den nya järnvägsstationen. Tre olika tunnelpassager under järnvägen föreslås för att koppla den östra sidan med den västra. Även den nya järnvägsstationen kommer att fungera för passage mellan den västra och den östra delen av stadsnoden.

Väg 255 föreslås byggas om till stadsgata och en ny gata föreslås parallellt med järnvägens östra sida. Denna östra gata följer järnvägen hela vägen norrut genom planområdet. Vidare koppling upp till Fyrislund ska säkerställas i angränsande planarbeten.

### *Verksamhetsområde invid E4*

Ett utredningsområde för lättare industri, logistik och service föreslås i skogen väster om E4:an i intill den förslagna nya trafikplatsen. Ett utredningsområde för expansion söderut (Nysala) på östra sidan om järnvägen beskrivs översiktligt på plankartan.

### *Åker- och betesmarker*

På jordbruksmarken öster om järnvägen säkras stora delar av den bördiga åkermarken. Infrastruktursatsningar för gång och cykel för att tillgängliggöra jordbrukslandskapet planeras intill vägar eller diken för bevarad sammanhängande jordbruksmark.

### *Utbygganden sker under lång tid*

Utbyggnaden pågår fram till år 2050. För att nå det uppsatta målet om 21 500 bostäder per år 2050 bör drygt 800 nya bostäder stå färdiga år 2025 och sedan lika många varje år fram till 2050. Principer för utbyggnaden beskrivs i kapitlet Genomförande.

### *Utredningsområde för Natura 2000*

Området ska utredas inför kommande Natura 2000 prövning. Bebyggelsegränsen kan komma att förändras inom området till följd av prövningen.

# Inriktning för mark och vattenanvändning (plankarta)

## Mångfunktionell bebyggelse

### Huvudsakligen kontor, hotell och handel

Dessa kvarter utgör stadsnod och stadsdelsnod som rymmer huvudsakligen kommersiella lokaler såsom kontor, hotell och handel samt vård. Depå ryms också inom användningen. Inslag av bostäder förekommer i särskilt attraktiva lägen. Bottenvåningarna i kvarteren utformas främst för publik och kommersiell verksamhet med en våningshöjd på ca 4,5 meter. Torg, parker och plats för möten ska säkerställas. Runt järnvägsstationen ska erforderliga ytor för angöring, cykelparkering, kommersiella bussar och bussar i linjetrafik finnas. Här ska också ska plats för bibliotek, scen och konsthall (lokaler för kulturverksamhet) och lokaler för ideella sektorn som till exempel interreligiöst center säkras. Parkering för både bil och cykel är möjligt under byggnader i naturliga souterränglägen.

### Huvudsakligen flerbostadshus. Lokaler i bottenvåningar för offentlig och kommersiell service

Bebyggelse för huvudsakligen bostäder med bottenvåningar utformade för främst offentlig och kommersiell verksamhet med en våningshöjd på ca 4,5 meter. Torg, parker och plats för möten ska säkerställas. Cykelparkering för pendlare ska ordnas vid strategiska bytespunkter. Bebyggelsen utmed kollektivtrafikboulevarderna är upp till åtta våningar. Multihubbar är möjliga inom dessa ytor.

## Sammanhållen bebyggelse

### Huvudsakligen flerbostadshus och erfoderlig offentlig service

Bebyggelse för bostäder i huvudsakligen flerbostadshus samt markbostäder i flerbostadshus. Även inslag av småhus. Här medges plats för skolor, förskolor, idrottslokaler och annan kommunal service. I särskilt lämpliga lägen kan lokaler för kommersiell service i bottenvåningar förekomma. Torg, parker och plats för lek och annan aktivitet ska säkerställas. Bebyggelsen är max 20 meter hög vilket motsvarar cirka fem våningar. Multihubbar är möjliga inom dessa ytor.

### Huvudsakligen småhus och erfoderlig offentlig service

Bebyggelse huvudsakligen i form av småhus. Även flerfamiljshus och flerbostäder med markbostäder upp till fem våningar är möjliga. Lokaler för skola, förskola och idrott kan förekomma. Torg, parker och plats för lek och annan aktivitet ska säkerställas.

### Stadsbygd

Befintliga områden kan kompletteras med ny bebyggelse men det bör studeras vidare i planprogramarbete eller andra typer av förstudier om större kompletteringsplaner.

## Areell näring

### Stadens omland/ Uppsalaslätten

Brukandet av jordbruksmarken värnas och kan även utvecklas i riktning mot lokal livsmedelsförsörjning. Nya bostäder med koppling till jordbruket och nya byggnader ska anpassas i skala och utformning för att inte påtagligt framträda i slättlandskapet.

## Grönområde och park

### Grönområde

Grönområde ska fungera både som spridningsvägar för djur och natur samt för människors rekreation. Dessa områden bör inte bebyggas annat än med spänger för gångpassage samt enstaka broar eller vägar för övrig trafik. Stor hänsyn ska tas till ekologiska samband och kulturvärden vid val av utförande och antalet passager.

### Försiktig komplettering av bostadsbebyggelse

Befintlig natur och jordbruksmark ska värnas men försiktig komplettering med bostäder tillåts. Kompletteringar ska ske med hänsyn till landskapsbilden, kulturmiljön och med god form-, färg- och materialverkan.

Eventuella kompletteringar får inte bryta ekologiska samband. Mycket låg exploateringsgrad.

### Stadsdelspark / odlingspark

Större stadsdelspark med lek- och aktivitetsytor och ordnade mötesplatser men också med mycket grönska och stora träd. Viss odling kan förekomma samt plats för festivaler och andra större kulturevenemang. Den östra parken utvecklas till odlingspark.

### Utredningsområde inför Natura 2000-prövning

Extra känsligt område inför Natura 2000-prövning. Föreslagen bebyggelsegräns mot Lunsen kan komma att ändras.

## Transportinfrastruktur

### Reservat för trafikförbindelse

Två möjliga sträckningar. Förbindelsen ska i första hand utformas för gång-, cykel- och kollektivtrafik, vilket också är förutsättningen i den miljökonsekvensbeskrivning som tillhör den fördjupade översiktsplanen. Planens gatusystem kan fungera även med biltrafik i denna förbindelse, om så bedöms angeläget längre fram i tiden. En sådan åtgärd kräver särskild prövning genom detaljplaneläggning och behöver föregås av ny miljöbedömning på helhetsnivå och ett ställningstagande i den kommuntäckande översiktsplanen.

## Verksamheter och industri

### Utredningsområde verksamhetsområde

Markanvändningen syftar till verksamhetsområde för lager och logistik, småindustri som exempelvis verkstäder och produktionslokaler av olika slag, återvinningscentral, avloppsreningsverk, "kretsloppsverk" och solcellsanläggning mm. Avloppsreningsverk kan placeras här om lokaliseringsbeslut fattas. Vid behov kan även ny brandstation lokaliseras hit. Områdets utformning och innehåll utreds vidare i ett planprogram.

Övriga symboler i plankartan är självförklarande. Läs vidare under respektive tema.





Länk mot Uppsala C

Årike Fyris naturreservat

Länk mot Ultuna

Fyrisån

Pustnäs-Lugnet

Näntuna backe

Sävja

Vreten

Norra Lunsens naturreservat

Vilan

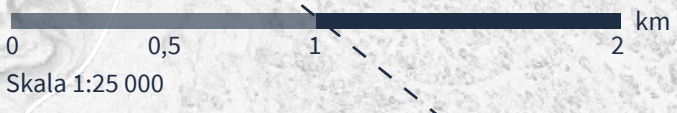
Näntuna

Uppsävja

Bergsbrunna

Berga

Söde



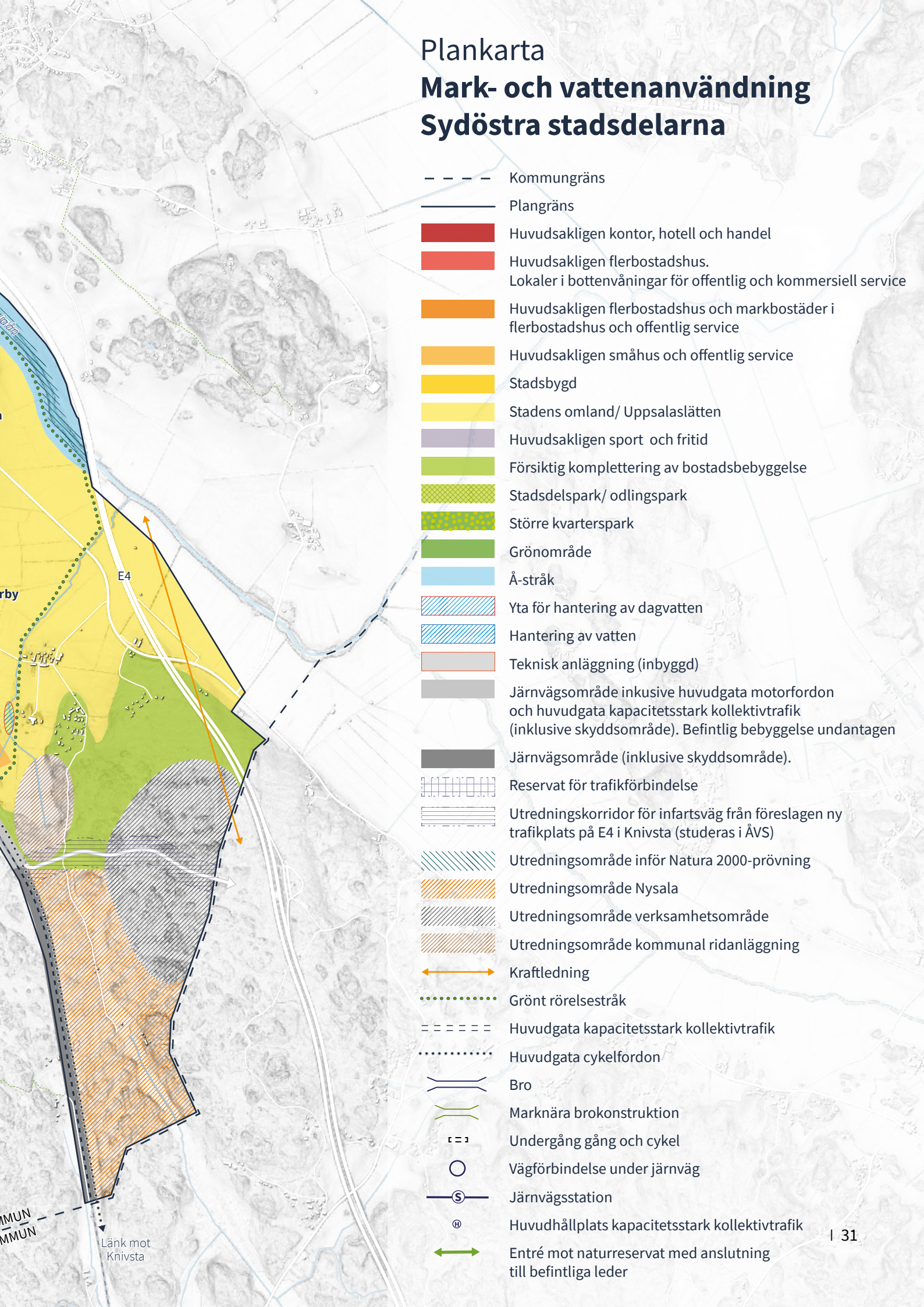
30 UPPSALA KOM  
KNIVSTA KOM



# Plankarta

## Mark- och vattenanvändning

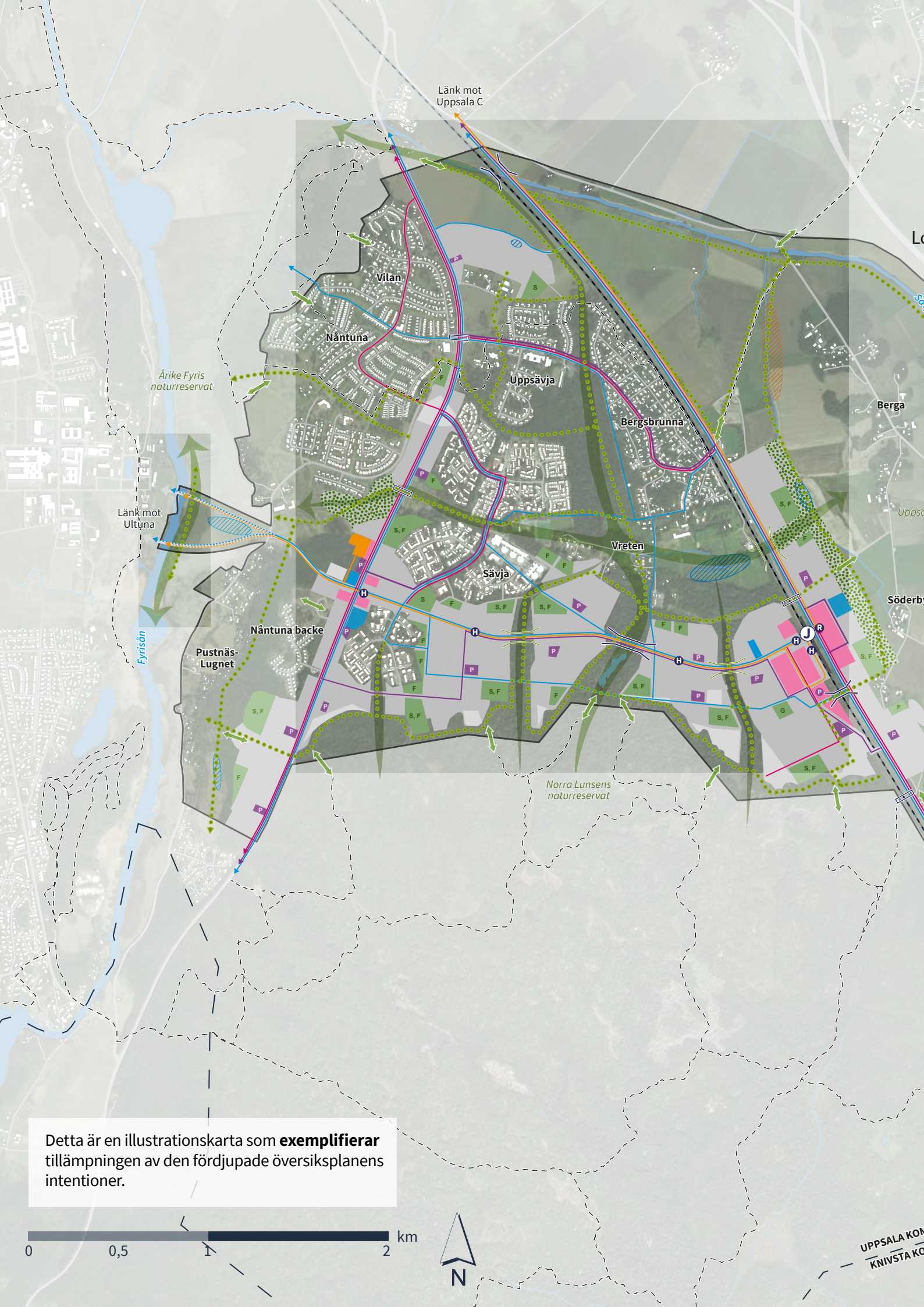
### Sydöstra stadsdelarna



- Kommungräns
- Plangräns
- Huvudsakligen kontor, hotell och handel
- Huvudsakligen flerbostadshus.  
Lokaler i bottenvåningar för offentlig och kommersiell service
- Huvudsakligen flerbostadshus och markbostäder i  
flerbostadshus och offentlig service
- Huvudsakligen småhus och offentlig service
- Stadsbygd
- Stadens omland/ Uppsalaslätten
- Huvudsakligen sport och fritid
- Försiktig komplettering av bostadsbebyggelse
- Stadsdelspark/ odlingspark
- Större kvarterspark
- Grönområde
- Å-stråk
- Yta för hantering av dagvatten
- Hantering av vatten
- Teknisk anläggning (inbyggd)
- Järnvägsområde inklusive huvudgata motorfordon  
och huvudgata kapacitetsstark kollektivtrafik  
(inklusive skyddsområde). Befintlig bebyggelse undantagen
- Järnvägsområde (inklusive skyddsområde).
- Reservat för trafikförbindelse
- Utredningskorridor för infartsväg från föreslagna ny  
trafikplats på E4 i Knivsta (studeras i ÅVS)
- Utredningsområde inför Natura 2000-prövning
- Utredningsområde Nysala
- Utredningsområde verksamhetsområde
- Utredningsområde kommunal ridanläggning
- Kraftledning
- Grönt rörelsestråk
- Huvudgata kapacitetsstark kollektivtrafik
- Huvudgata cykelfordon
- Bro
- Marknära brokonstruktion
- Undergång gång och cykel
- Vägförbindelse under järnväg
- Järnvägsstation
- Huvudhållplats kapacitetsstark kollektivtrafik
- Entré mot naturreservat med anslutning  
till befintliga leder

Länk mot Knivsta





Detta är en illustrationskarta som **exemplifierar** tillämpningen av den fördjupade översiktsplanens intentioner.

0 0,5 1 2 km











UPPSALA KOM  
KNIVSTA KOM















# Funktioner och flöden i sydöstra stadsdelarna






## INNEHÅLL KVARTER

-  Huvudsakligen kontor, hotell och handel
-  Huvudsakligen bostadsbebyggelse (även innehållande vägar, parker, torg, sport och fritid etc)
-  Skola ((F = förskola), (S, F = skola 1-9 och förskola), (G = gymnasium))
-  Parkeringshus bil/ multihubb
-  Social och kulturell infrastruktur (vård, badhus, ishall, lokaler för kulturverksamhet etc)
-  Depå för kollektivtrafik
-  Stadsdelspark
-  Utredningsområde ridanläggning
-  Utredningsområde verksamhetsområde
-  Yta för hantering av dagvatten
-  Yta för hantering av vatten



## TRAFIKSTRUKTUR OCH KOLLEKTIVTRAFIK

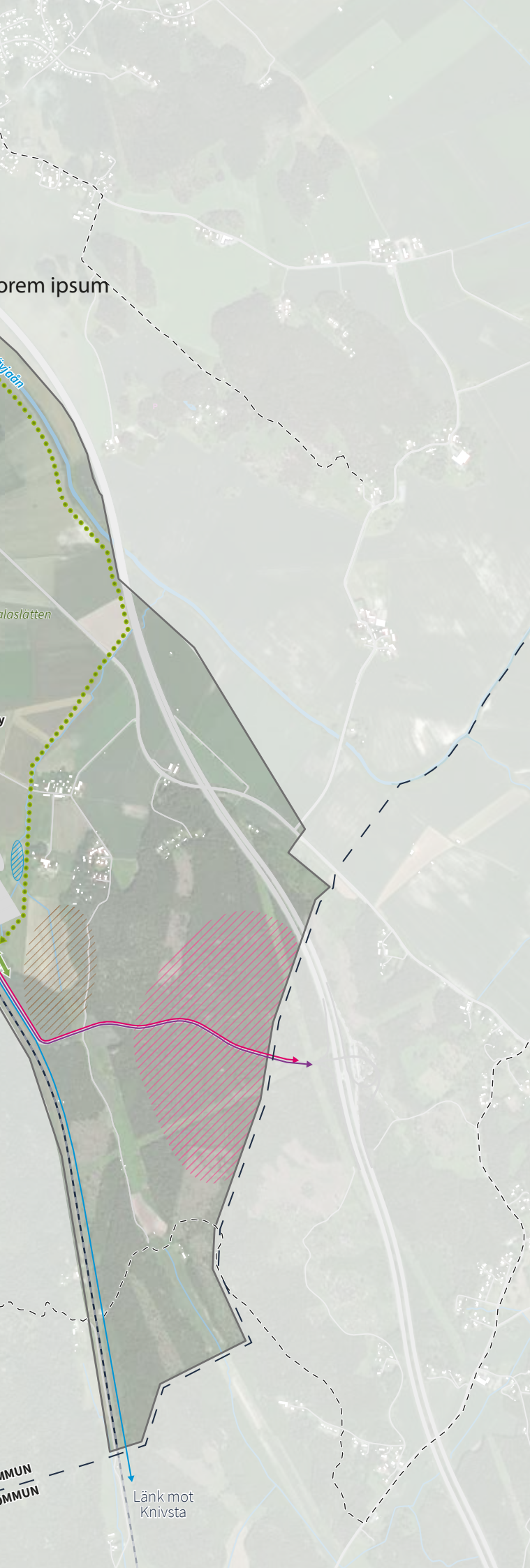
-  Genomfartstrafik motorfordon
-  Huvudcykelstråk
-  Kapacitetsstark kollektivtrafik
-  Buss
-  Två möjliga sträckningar för trafikförbindelse
-  Vägförbindelse under jvg
-  Undergång gång och cykel
-  Bro
-  Marknära brokonstruktion
-  Järnvägsstation
-  Hållplats kapacitetsstark kollektivtrafik
-  Hållplats regional och kommersiell busstrafik

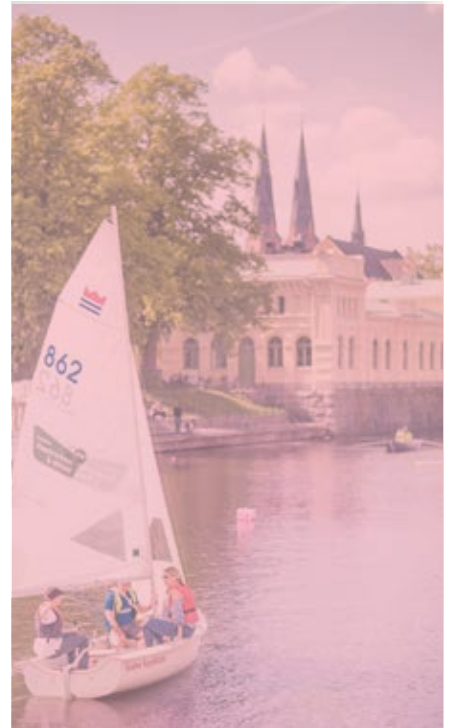
## GRÖNT

-  Entré mot natur och befintliga leder
-  Befintliga leder och stigar
-  Grönt rörelsestråk
-  Gröna kilar mellan stadsdelar
-  Spridningsvägar växter och djur

## GRÄNSER

-  Plangräns
-  Kommungräns





**Om det som byggs**



# En del av Uppsala och huvudstadsregionen

Här kan du läsa om hur den nya stadsmiljön blir en inkluderande och livskraftig del av Uppsala och hur den bildar en helhet tillsammans med både omgivande stadsdelar och omgivande grönska. Här syns även kopplingarna utåt och bidraget till utvecklingen i ett regionalt sammanhang.



## Mål 2050

- De sydöstra stadsdelarna bidrar med utvecklingskraft till Uppsala och regionen
- Den nya järnvägsstationen och dess knutpunkt blir en resurs för hela Uppsala och regionen
- De sydöstra stadsdelarna ger mervärden till både befintliga stadsdelar och hela Uppsala
- Den nya stadsmiljön upplevs tillsammans med de befintliga stadsdelarna som en helhet och som en del av Uppsala stad
- Platsens värden påverkar utformningen och ger identitet och historisk koppling
- De sydöstra stadsdelarna bidrar med förstärkt tillgänglighet till kultur- och naturmiljöer
- Den nya stadsmiljön är en föregångare för hållbar samhällsbyggnad

## Planeringsinriktningar

- Den nya stadsmiljöns innehåll ska komplettera Uppsalas nuvarande utbud och funktioner
- Befintliga gator ska kopplas samman med den nya stadsmiljön, där det är möjligt
- Gator ska avslutas med utsiktsplatser och stigar till omgivande kultur – och naturmiljöer där det är möjligt
- Bron över Fyrisån ska utformas så att utblickar över omgivningarna erbjuds
- Testbäddar för byggsektorn bör ordnas under utbyggnadstiden

Den nya stadsmiljön inom planområdet ska bidra till hela Uppsala. Stadsmiljön ska präglas av en karaktärsfull arkitektur i en grönskande miljö och fungera som föregångare för hållbar stadsbyggnad. Hela Uppsala får nytta av de testbäddar som sätts upp under utbyggnadstiden.

Den nya stadsmiljöns gröna och sammanhållna siluett kommer att synas från omgivningarna. Genom att vara synliga kopplas de sydöstra stadsdelarna samman med de andra delarna av Uppsala.

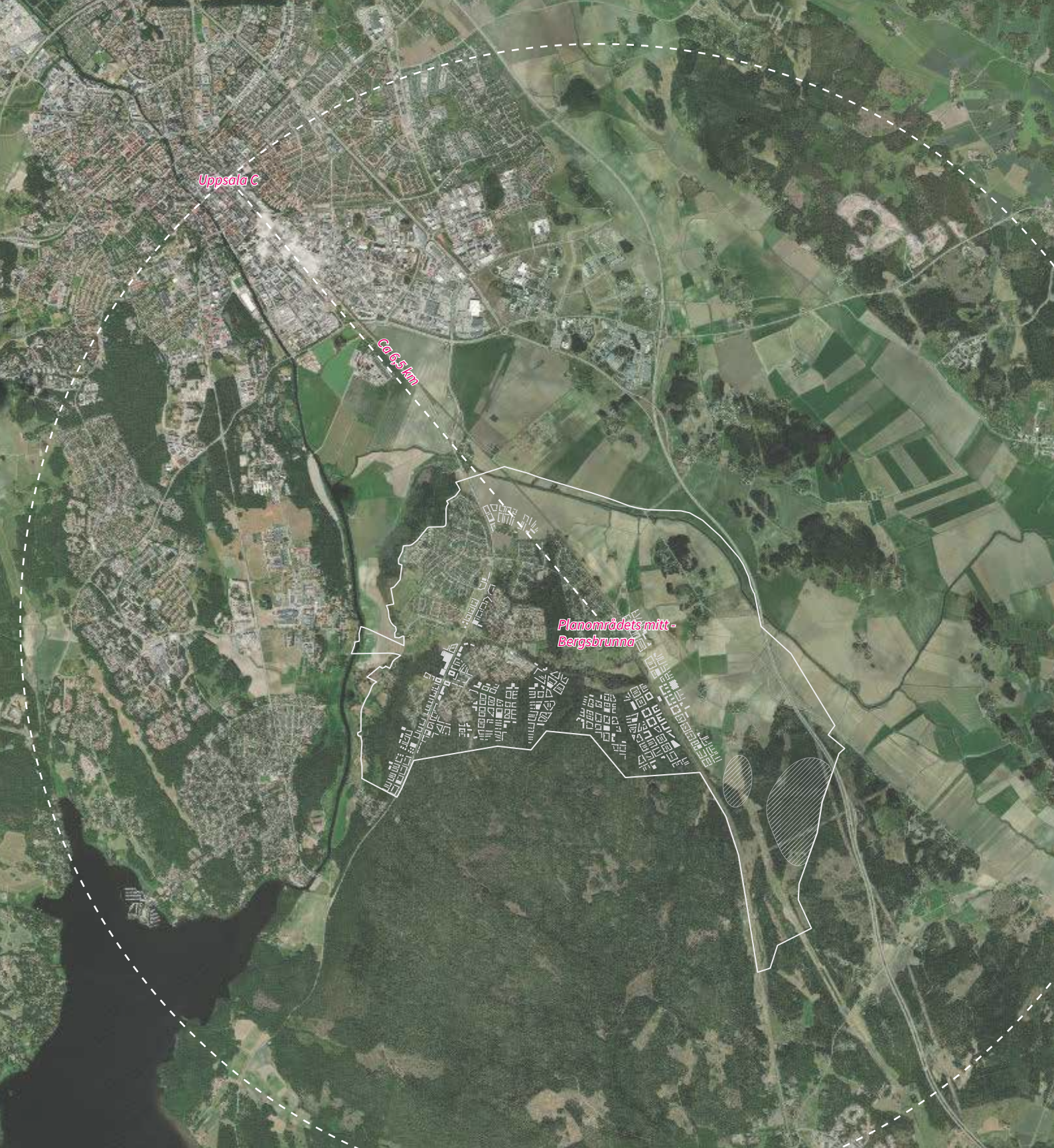
Platsens speciella topografiska förhållanden är ett värde som har tagits tillvara i planförslaget. Höjdskillnaderna är stora mellan skogsplatån och de omgivande dalgångarna. Det skapar förutsättningar för utblickar och en varierad miljö. På detta sätt bidrar den nya stadsmiljöns med unika kvaliteter i det annars relativt flacka stadslandskapet.

### *Nya och befintliga stadsdelar kopplas ihop*

Stadsbebyggelsen i de sydöstra stadsdelarna är, när det är fullt utbyggt runt år 2050, en väl fungerande helhet. För att uppnå detta undviks skapandet av gränser och barriärer mellan befintligt och nytt. Staden vävs ihop till en helhet genom ett kontinuerligt nät av gator, gränder, stråk och stigar som också kopplas samman med flera befintliga.

En viktig faktor för att skapa en sammanhållen och inkluderande stad är den nya bron över Fyrisån. Den kopplar de sydöstra stadsdelarna till övriga delar av södra Uppsala. Den ökar också orienterbarheten genom sin form och visar hur staden fortsätter på den västra sidan bort mot Gottsunda, Ulleråker och innerstaden. Bron skapar också tillgänglighet till Årike Fyris för hela Uppsala och möjlighet till nya utblickar över Fyrisåns dalgång. Detta bidrar till upplevelsen av hur stadens olika delar hänger ihop. Bron binder också ihop idag helt segregerade områden. Bron fyller således en viktig funktion för att skapa en väl integrerad stad.





Det är ca 6,5 km fågelvägen mellan Uppsala C och Bergsbrunna.



## Bidrag till hela Uppsala

Utvecklingen i de sydöstra stadsdelarna påverkar Uppsala kommun som helhet. Här är några exempel på ambitioner och förväntade effekter:

På överordnad nivå är ett långsiktigt effektmål att utvecklingen av de sydöstra stadsdelarna och dess hållbara transportlänkningsavlastar transportnät på andra platser så att stadens och kommunens utveckling sammantaget kan fortgå i den takt och med de intentioner som översiktsplanen anger.

En ny station "Uppsala Södra" möjliggör ytterligare växtkraft i Stockholm-Arlanda-Uppsalastråket vilket stärker Uppsala som tillväxtnod i huvudstadsregionen och bidrar ytterligare till dess konkurrenskraft på den globala arenan.

Den kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningen stärker den sociala integrationen inom Uppsala genom att stadsdelar som idag är har en svag koppling får ett starkt sammanbin-

dande funktion. Det kommer att leda till en mer integrerad stad och bidra till näringslivets förutsättningar med bättre flöden av kunder och fler möjliga platser att utveckla näringsverksamhet.

Den kapacitetsstarka kollektivtrafiken kommer att göra det lättare för många Uppsalabor att kunna resa hållbart till naturreservaten i stadens södra delar.

Det ökade antalet boende och verksamma i Uppsala kommer att ge ett större kundunderlag i hela Uppsala både vad gäller efterfrågan på tjänster på arbetsmarknaden inom t. ex skönhetsvård, hantverkstjänster och konsulttjänster av alla tänkbara slag.

Ett större utbud av intressanta och stimulerande stadsmiljöer av olika karaktär kommer att skapas genom utbyggnaden av nya stadsdelar.

Större underlag kommer att skapas för kommersiellt finansierad kultur och offentligfinansierad, inklusive idrott.



# Gator och torg

Här kan du läsa om planens förslag till utformning av gator och torg och hur de bidrar till en inkluderande, produktiv och livskraftig stadsmiljö. Du kan också läsa om hur gatunätet stödjer en resurseffektiv och klimatpositiv stad och hur det bidrar till att stadsmiljön kopplas till naturen och den omgivande landskapet.



## Mål 2050

- Gator och torg, gränder, gångar och stigar bildar ett kontinuerligt och tillgängligt system som också kopplar de nya stadsdelarna till de befintliga
- Gator och torg bidrar med offentlighet, trygghet, orienterbarhet, identitet och karaktär
- Utformning av gator och torg möjliggör flexibilitet och möter framtidens behov av förändring

## Planeringsinriktningar

- Kvalitetsprogram för allmän plats, gata och park ska tas fram till varje detaljplan
- Det ska finnas ett stadsdelstorg i varje stadsdel, flera torg utmed kollektivtrafikboulevarden på lämpliga ställen samt ”stortorg” i stadsnoden och stadsdelnoden
- Det ska finnas grönska i alla gaturum
- Gaturummen ska ges ett sådant mått att de kan:
  - klara ökade byggnadshöjder utan att dags- och solljusförhållanden inte kraftigt försämras

- rymma rikligt med grönska i form av såväl stora trädkronor som fördröjande, renande och infiltrerande gröna ytor
- rymma ytor för aktivitet, odling, lek, möten och samvaro i lägen med liten mängd biltrafik
- rymma erforderlig trafik både i en nära och avlägsen hållbar framtid
- rymma erforderlig ledningsdragning
- rymma yta för angöring med bil vid bostadsentré

- Centralt placerade gator ska utformas med extra fokus på stadsliv, trottoarliv och klassiska stadskvaliteter
- Gränder bör komplettera gatunätet med genhet och intimitet
- Gator ska utformas trafiksäkert med barnperspektivet i fokus t ex hastighetsdämpande åtgärder och låga hastigheter
- Biltrafik ska vara tydligt avläsbar i gaturummen
- Gator och torg ska utformas i enlighet med principerna i universell utformning
- Gator ska utformas så att vinterunderhåll underlättas

»  
Vissa gator i de sydöstra stadsdelarna är lågt trafikerade vilket möjliggör plats för lek, spel, odling och annan samvaro  
«

I de nya delarna inom planområdet spelar gator och torg en stor roll. De bidrar till social hållbarhet men också stadsmiljöns karaktär. Gaturum med olika trafik och användning samt torg med olika kvaliteter och innehåll skapar tillsammans ett system av offentliga rum för alla. Målsättningen är att nå en kombination av offentlighet, trygghet och orienterbarhet i gatusystemet och torgen, för att i sin tur öka viljan att undersöka och besöka olika delar av staden, inte bara den del där man själv bor. Det är betydelsefullt för att skapa en integrerad och socialt hållbara stad.

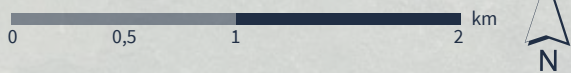
## Öppna, tillåtande och trygga gator

Gator ska utformas på ett sådant sätt så att de känns öppna, tillåtande och välkomnande. Universell utformning ligger till grund vilket möjliggör att alla invånare kan ta del av de sydöstra stadsdelarna på lika villkor oavsett ålder och funktionsförmåga. Med universell utformning menas här att stadsmiljön och de element som finns i stadsmiljön ska designas på ett sådant sätt att personer med funktionsnedsättning inte exkluderas. En princip är att bostadshus och andra byggnaders en-








Detta är en illustrationskarta som **exemplifierar** tillämpningen av den fördjupade översiktsplanens intentioner.



### GATOR OCH TORG

-  Nät av **befintliga** vägar och gator samt möjliga **nya** gator och torg
-  Vägar som försvinner/ersätts (tunt sträckt vid trafikplats)
-  Två möjliga lägen för bro över Fyrisån



### Läs mer

Läs mer under avsnittet Transportinfrastruktur.

»

Med universell utformning menas här att stadsmiljön och de element som finns i stadsmiljön ska designas på ett sådant sätt att personer med funktionsnedsättning inte exkluderas.

«

tréer ska vändas mot gator och torg för att lätt hitta fram till adresser och målpunkter. Det bidrar även till att gatorna får så mycket liv och rörelse som möjligt vilket skapar trygghet. En annan strategi som ger trygghet och tydlighet är att skapa gränser mellan privata gårdar och allmänna, offentliga ytor i staden. De boendes privata ytor finns inne på kvarterens gårdar och där umgås man med familj och grannar. På gator kan alla vistas och där kan möten ske mellan såväl främlingar som vänner och bekanta. Vissa gator i de sydöstra stadsdelarna är också lågt trafikerade vilket möjliggör plats för lek, spel, odling och annan samvaro.

Gatusystemet utformas som ett kontinuerligt nät utan återvändsgränder. Det bidrar till att det upplevs som offentligt och välkomnande för alla. I planförslaget har dock det kontinuerliga gatunätet kompletteras med korta gränder genom de största kvarteren för att bidra till variation, genhet och valmöjlighet. De bryter ner skalan och ger möjlighet till intima, lokala miljöer och smitvägar för cyklande och gående.

Barns fria rörelse har minskat avsevärt sedan 1981 (bilaga 4) den främsta orsaken till att barns rörelsefrihet begränsas är vårdnadshavares oro för trafikolyckor. Enligt en rad forskare (bilaga 4) så är den troliga orsaken till nedgången i barntrafikolyckor kopplad till att barnens rörelsefrihet har minskat. Detta leder till en mer stilla sittande ung befolkning och ökad ohälsa bland barn och unga. Genom förslaget gatunät med olika trafikhierarkier och hastighetsdämpande åtgärder skapas rätt förutsättningar för barns rörelsefrihet under sin uppväxt.

Gatunätet är öppet mot omgivningarna för att skapa access och närhet till naturen. Gator övergår i stråk och stigar när de når fram till skogen och kulturlandskapet. I vissa lägen hindrar topografin framkomligheten och där avslutas gatan med en utsiktsplats.

### Passager förbi järnvägen

Järnvägen tillsammans med höjdskillnaderna i planområdets östra delar skapar en oönskad barriäreffekt och bryter det kontinuerliga gatunätet. För att mildra dessa ingår därför gång- och cykelbroar och offentliga hissar i planförslaget. Tre passager för motorfordon och cykel planeras också under järnvägen. Läs mer under avsnittet Transportinfrastruktur.

### Attraktiva torg

Torg ger rytm och variation i gatunätet. Med hjälp av medveten programmering med uteserveringar, torgförsäljning, möjlighet till scenframträdanden skapas en levande och attraktiv serie av torg i stadsstrukturen. Torg av tre typer föreslås; stadsdelstorg, torg utmed kollektivtrafikboulevarden och "stortorg". Stadsdelstorg ska placeras centralt i respektive stadsdel. Andra är torg som har koppling till kollektivtrafikstråket och hållplatserna. De ska orienteras så att generösa solbelysta platser och uteserveringar kan ordnas. Ett fåtal "stortorg" med mer representativ funktion föreslås. De återfinns i planförslaget på ömse sidor av järnvägsstationen och i korsningen mellan v 255 och kollektivtrafikboulevarden. Torgens programmering, storlek och form studeras närmare i senare planeringsskeden.

Illustrationen visar möjlig utformning av väg 255.

Bilden är ursprungligen framtagen i arbetet med urbana stråk-strategin i Stockholm stads ÖP och illustrerar mer konkret en framtida Örbyled. Källa: White Arkitektkontor AB







## Illustrationskarta, inzoomning

Illustrationskartan visar en stadsdel intill stordammsstråket.

Observera att detta är ett **exempel** på hur bebyggelsen och den övriga stadsmiljön kan ordnas. Här syns de gröna gatorna, mindre lekplatser, skolor och förskolor, multihubbar, torg, parker, kollektivtrafikboulevarderna mm.

Illustration: Christiaan Smits, Nivå Lanskapsarkitektur AB





## Generösa gaturum

I planförslaget har huvuddelen av de nya gatorna en generös bredd. Gatunätet ska fungera under många hundra år och ett generöst mått skapar flexibilitet för förändring t. ex. ökade hushöjder utan att nämnvärt påverka sol- och dagsljusförsörjningen. Den generella gatusektionens mått utgår från de sedvanliga gatufunktionerna, det vill säga separerade filer för bil- och cykeltrafik i båda riktningarna, möbleringszon för grönnska, plats för angöring och upplag av snö samt generösa trottoarer för gående (separerade från cyklister). Dock är det få gator i systemet som behöver fyllas med alla dessa funktioner. På huvuddelen av gatorna får endast motordrivna fordon förekomma för angöring och framföras med låg hastighet.

»  
Uteserveringar,  
torgförsäljning  
och möjlighet  
till scenfram-  
trädanden  
«

Det kontinuerliga gatunätet och den generella bredden på gaturummen ger möjligheter att nyttja gator på olika sätt över tid, både i på kort och lång sikt. Systemet är därmed robust och flexibelt.

Byggnaderna ska i princip placeras utmed gatan. Samtidigt kan förgårdsmark som formgivits i samspel med gatumiljön bidra till att skapa en trivsam och levande gatumiljö. Fasadlivet kan tillåtas variera något för att skapa plats för uteplatser, planteringar. Läs mer under tema Bebyggelse.

## Stadsrummen är också barnens

Barnen utgör inte en homogen grupp, de växer och utvecklas i olika riktningar. Olika åldersgrupper har olika förutsättningar och behov. Yngre barn och barn förskoleåldern är ofta helt beroende av att föräldrarna tar dem till en park eller går ut på den egna gården. Barn i lågstadiet får oftast en större frihet att röra sig i stadsrummen tex cykla till en kompis, leka ute själva i det närliggande området osv. De är fortfarande beroende av vuxna då det kommer till att ta sig till utflyktsmål. Under mellanstadiet ges barn oftast ytterligare frihet, kanske att de åker till skolan och aktiviteter själva och rör sig fritt i stadsdelen. När barnen sakta utvecklas från barn till ungdomar växer också deras rörelsefrihet och rörelsemönster ytterligare.

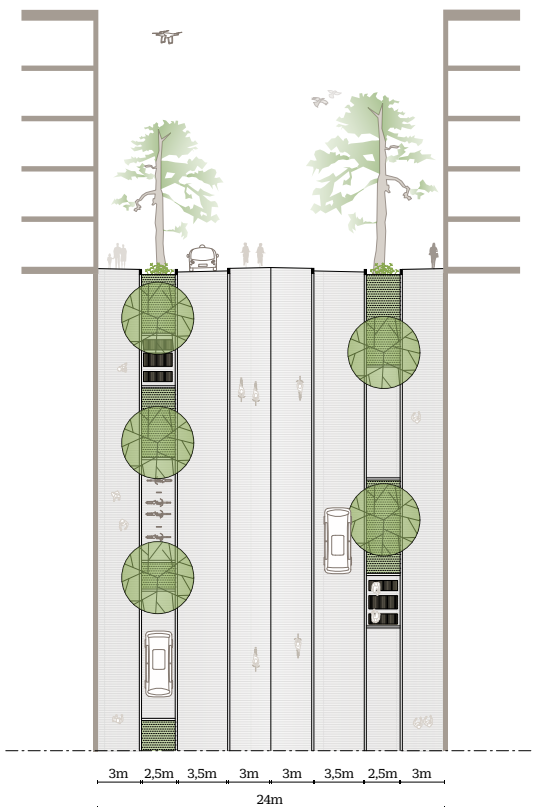
Barn använder således stadsrummen (gator, parker, skolgårdar, torg mm) på olika sätt med växande ålder men också utifrån



Exempel på förgårdsmark som kopplar till gatumiljön.  
Fotograf: Nina Wittlöv Löfving



Exempel på gränd.

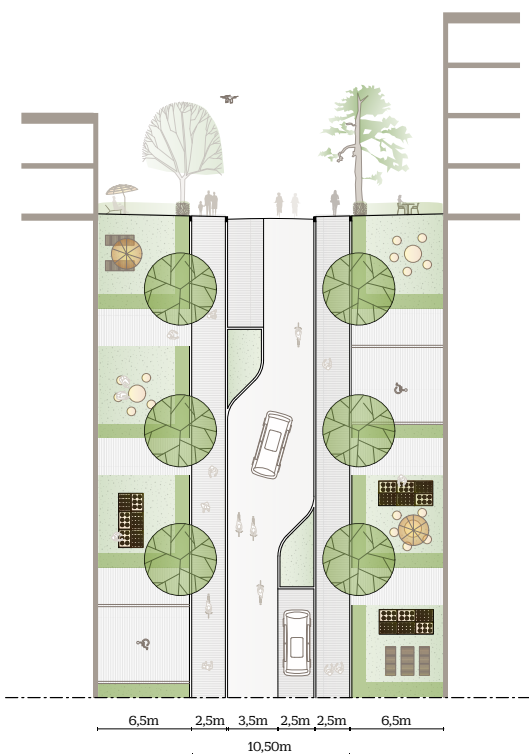


Här visas den gata där alla trafikslag är separerade från varandra.

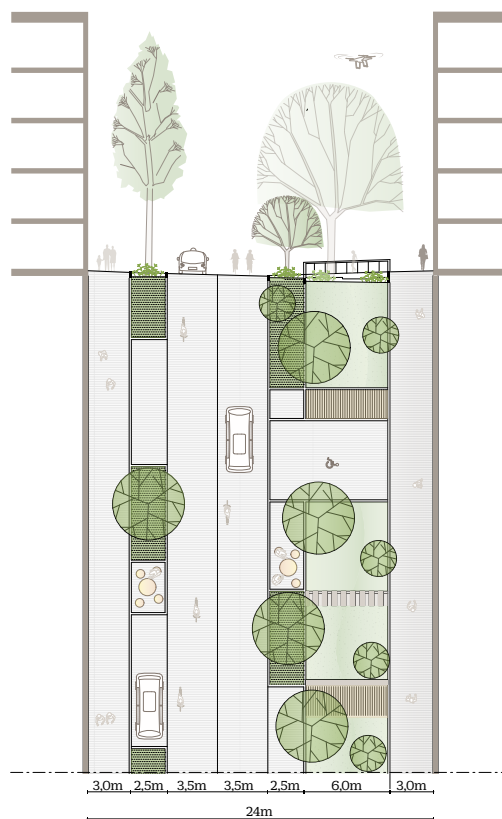
Gatusektioner: Christiaan Smits,  
Nivå Lanskaparkitektur AB



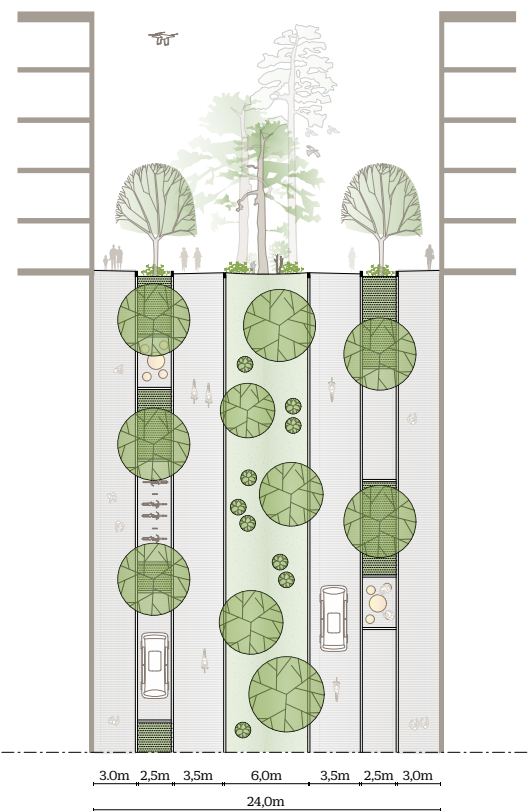
## Exempel utformningar av stadsgata



Här visas en typ av gata som är enkelriktad samt med en viss privatisering av det breda gaturummet med förgårdsmark. Denna gatutyp bör användas där det planeras markbostäder i flerfamiljshusens bottenvåningar.



Här visas en gatutyp med blandtrafik där den gröna zonen är sidolagd.



Här visas en gata för blandad trafik, möbleringszon på ömse sidor av gatan med angöringsparkering, möjlig cykelparkering, bänkar mm. I mitten av gatan en grön zon för biologisk mångfald och ekosystemtjänster.

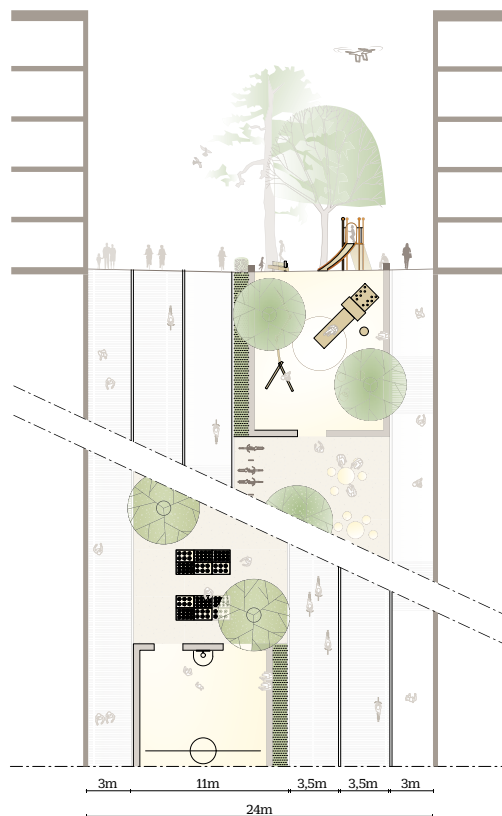


Bild på den gröna, sociala gatan. Mest lämplig vid gatuslut.

personlighetstyp. Vissa barn vill synas och ta plats, andra barn vill iakttas och ibland delta. Vissa barn vill helst enbart observera. Dessa olika sätt att ta för sig av en plats / ett rum liknas oftast vid en scen och barn är on-stage, back-stage och off-stage. Hur individen förhåller sig till en plats är även olika över dygnets timmar, årstider och sinnesstämningen för stunden. Detta behov är något som den nya stadsmiljön ska kunna möta. Detta kan ske genom en jämn fördelning av varierande platser så som lekplatser, aktivitetstråk, aktivitetsparker, platser att bara hänga på, idrottsanläggningar och möteslokaler.

Hur långt det är till barns och ungas mest självklara platser i en stad eller en stadsdel brukar kallas för närhetsprincipen. Principen tar hänsyn till hur långt barn och unga kan röra sig självständigt beräknat från en gånghastighet av fem till sju kilometer i timmen. Med tanke på att förskolebarn tar sig ungefär 200 meter på fem minuter och skolbarn i årskurs 4 - 9 kommer 300 meter på fem minuter så finns det ett stort behov av att planera in vardagsnära platser så som kollektivtrafik, bostadsnära torg, mindre parker, platser för spontanidrott mm i de sydöstra stadsdelarna.

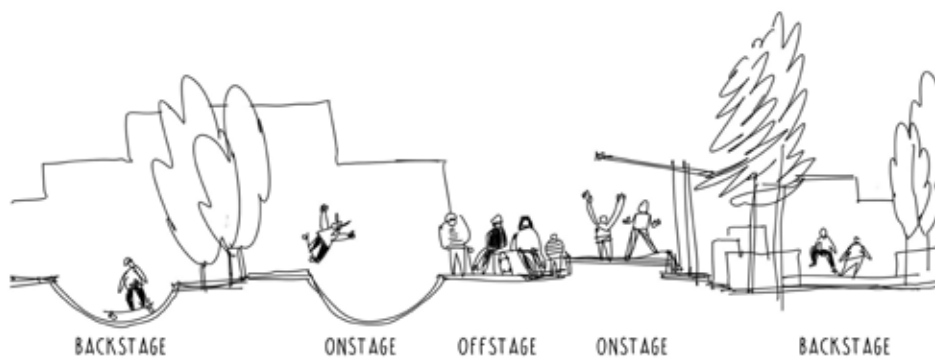
Stadsdelstorg utmed kollektivtrafikboulevarden.

Illustration:  
Christiaan Smits,  
Nivå Lanskaps-  
arkitektur AB



Bilden visar att olika åldersgrupper och individer har olika behov av att synas, höras och vara aktiva.

Källa: Barnkonsekvensanalys av Fördjupade översiktsplanen för de Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna. Landskapslaget AB.



# Parker och rekreatiomsområden

Här kan du läsa om hur parker och grönytor bidrar till en inkluderande och grönskande stadsmiljö nära naturen och det omgivande landskapet.



## Mål 2050

- De sydöstra stadsdelarna är välförsedda med variationsrika och lättillgängliga gröna miljöer
- Tillgången till naturreservaten är god via gröna kilar, stråk och gator
- Den grönskande stadsmiljön stimulerar till vistelse, rörelse och odling
- Stadsmiljöns grönytor och gröna gator bidrar med ekosystemtjänster och skapar biologiska samband med omgivande natur
- Det finns träd och grönska i alla gaturum
- Uppsala kommuns tillgänglighetsmål för sociotopvärden uppnås
- Kollektivtrafiken tillgängliggör de omgivande naturreservaten och kulturlandskapet

## Planeringsinriktningar

- De gröna kilarna och stordamsstråken ska tillgängliggöras genom spänger och stigar
- Biokol, eller annan relevant koldioxidbindande lösning, ska användas för att skapa grönskande och hållbara växtbäddar
- Det ska finnas lekmiljöer och ytor för spontanidrott intill de gröna kilarna och spridningsstråken.
- Alla bostadsgårdar ska rymma kvalitativa ytor för lek
- Parker ska utrustas så att ett varierat och kompletterande utbud finns på stadsdelsnivå
- Det ska finnas minst en kvarterspark i varje ny stadsdel
- Parker och rekreatiomsområden ska i den mån det är möjligt utformas enligt principen Universell utformning
- Platser och områden för rörelse och motion som är anpassade för äldre ska planeras in i kommande parker

- Det ska finnas tydliga och iordningställda anslutningar till omgivande natur och kulturlandskap
- Förskolor ska ha nära till naturmiljöer och grönområden
- Naturmiljöer så som hållmarker, naturträd och tallar ska bevaras i stadsmiljön där det är långsiktigt möjligt
- Biologiska samband skapas genom medvetna växtval i stadens parker, skolgårdar och gator
- I stadsmiljön ska finnas generöst utplacerade bänkar, stolar och bord
- Planering ska göras för såväl natt- som dagstråk genom stadsmiljön.
- Motionsspår inne i stadsmiljön bör förläggas till i de extra gröna gatorna, utmed spridningsstråk och gröna kilar
- Motionsspår mellan nya och befintliga stadsdelar bör samförläggas med cykel och gångstråk

## Behov av vidare utredningar

- Under genomförandeskedet ska utredas hur rekreativa värden kan skyddas långsiktigt inom planområdet
- Plan för nya spår, ridstigar, leder och utegym inom planområdet bör tas fram (olika idrotter)
- Plan för större och mindre lekplatser samt spontanidrott bör tas fram
- En lokaliseringstudie för stadsodling/ fritidsodling (odlingslotter, pallkragar eller andra lämpliga former) bör tas fram
- Utredningsuppdrag kopplat till utbyggnad av ytor och lokaler för idrott och fritid bör lyftas in i kommande lokalförsörjningsplaner.
- Ljud och buller bör studeras när parkerna utvecklas i kommande skeden





Exempel på spänger genom naturstråk. Foto: Åsa Drugge, Nivå Lanskapsarkitektur AB

### Läs mer

Läs mer under avsnittet Natur.

Träd och andra växter skapar tillsammans ”gröna miljöer” som är viktiga för människor. De ger stöd för rekreation, återhämtning och sociala aktiviteter av olika slag samt ger sinnliga upplevelser av fågelsång, blomsterprakt och årstidsväxlingar. Växter producerar livsmiljöer som människor och djur behöver för att leva. Andra ekosystemtjänster som grönskan erbjuder oss är skugga och svalka till stadsrummen. Grönskan renar luften och ger även stadsmiljön karaktär och identitet.

### Ett system av gröna miljöer

I planförslaget visas ett system av gröna kilar, spridningsstråk, parker och grönområden. Även de privata gårdarna, skolgårdarna och de gröna gatorna ingår i systemet. Alla gator övergår i stråk och stigar när de når fram till skogen eller kulturlandskapet. I vissa lägen hindrar topografin framkomligheten och där avslutas gatan med en utsiktsplats. Utmed reservatsgränsen löper en enkel stig som tillgängliggör Lunsen och samtidigt bildar en gräns till privata tomter. Viktigt för rekreationen är också det föreslagna gröna rörelsestråket utmed Sävjaån.

Den utbyggda kollektivtrafiken blir ett viktigt instrument för att öka tillgängligheten till naturreservaten och det omgivande kulturlandskapet. Lägen för kollektivtrafikens hållplatser och skyltning underlättar tillgängligheten till dem.

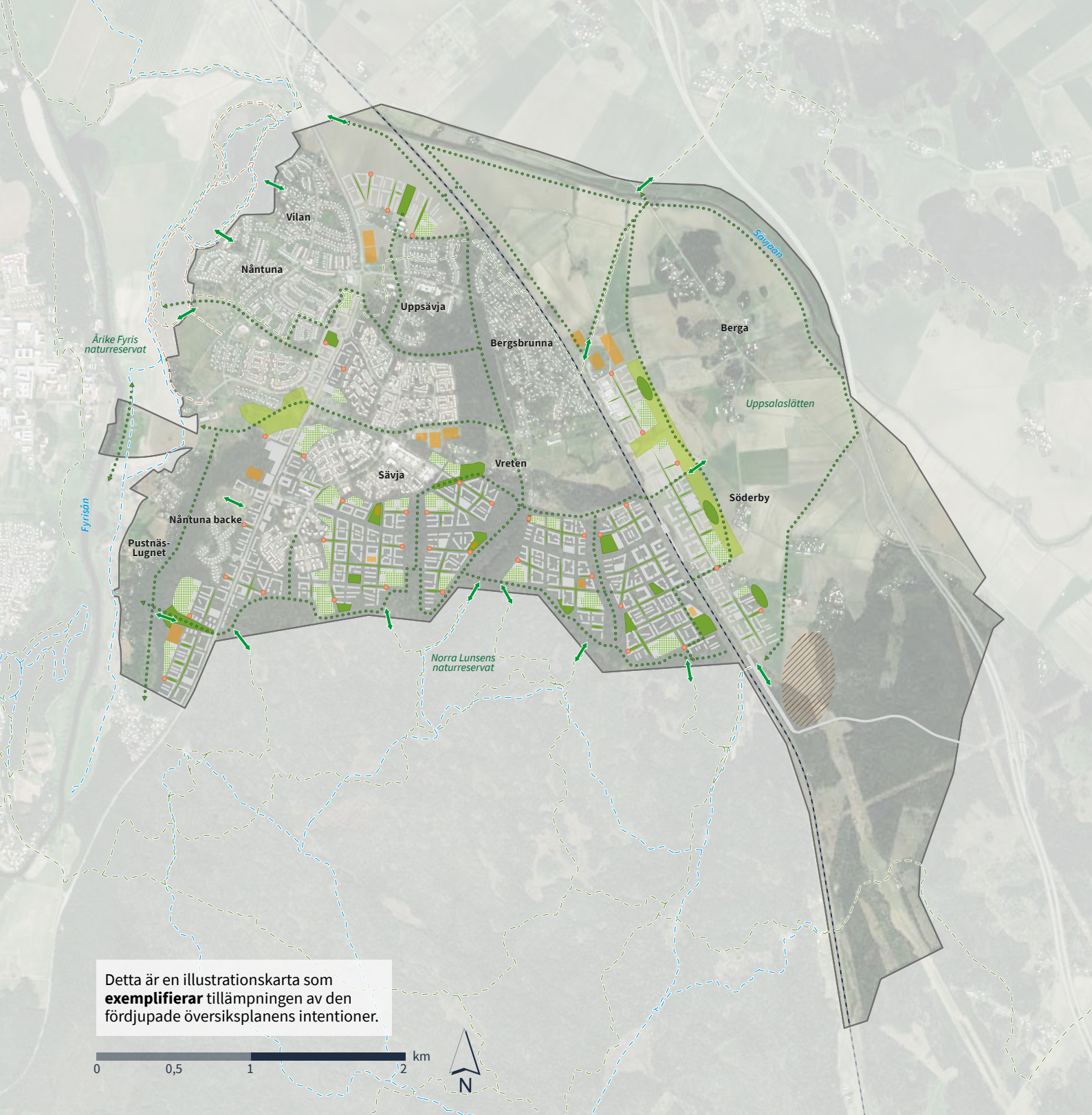
»  
Fågelsång,  
blomsterprakt  
och årstids-  
växlingar  
«

### Naturmiljö

Tallar och hållmarker är karaktärsskapande värden som bidrar till stadsmiljöns identitet. Tallarna har också goda förutsättningar att klara omställningen. Vissa naturmiljöer såsom berghällar och värdefulla och livskraftiga tallar bör därför sparas som karaktärsskapande element. Det kan innebära att gatunät och kvartersstrukturer behöver anpassas efter dessa miljöer i vidareutvecklingen av planförslaget i detaljplaneskedet. Det ska dock ske inom ramen för idén om ett kontinuerligt gatusystem och efter säkerställande av angivet antal lägenheter. Även parker, skol- och förskoletomter är möjliga platser för att inrymma naturpartier. Biologiska samband tillskapas genom medvetna växtval i parker och gaturum för att stärka kopplingen till omgivande natur. Variation och mångfald kan adderas genom att även plantera lövträd.

Hagmarker och ängar är också viktiga karaktärer att värna inom planområdet. De kan göras tillgängliga genom stråk och stigar emellan hagarna i dalgångarna. Ett rekreativt rörelsestråk mellan Årike Fyris i väster och de öppna åkrarna i öster ska utvecklas.





Detta är en illustrationskarta som exemplifierar tillämpningen av den fördjupade översiktsplanens intentioner.



**GRÖNSKA OCH REKREATION**

- Stadsdelspark
  - Kvarterspark
  - Mindre park eller lekplats
  - Gröna skol- och förskolegårdar
  - Sport och fritid
  - Utredningsområde kommunal ridanläggning
- Extra gröna gator
  - Gröna rörelsestråk
  - Befintliga stigar och leder
  - Befintliga ridstigar
  - Befintliga skidspår
  - Entré mot natur och befintliga leder
  - Plangräns

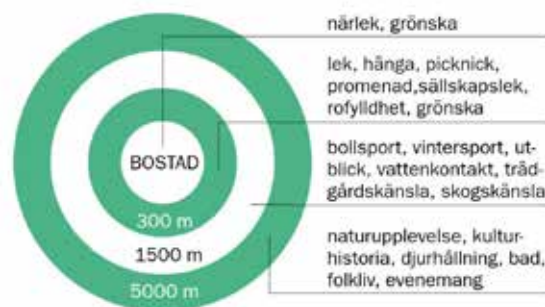
## Tre gröna kilar

Tre gröna kilar och ett större spridningsstråk sträcker sig i nord-sydlig riktning från Lunsen genom stadsmiljön. Målsättningen är att naturen i de gröna kilarna ska bevaras. De ligger i naturliga sänkor och passager ska iordningsställas som upphöjda spänger eller bryggor för en hög tillgänglighet till och över kilarna. I kilarnas längdriktning finns också spänger för god tillgänglighet för rullstolburna och andra funktionsvariationer. Denna lösning bidrar även till att skydda mark och växtlighet från slitage. Kilarna fyller en viktig funktion genom att leda markvatten från Lunsen till Sävjaån och Fyrisån. Tack vare höjdskillnaden kan naturstråken och kilarna också fungera som uppsamlingsytor för regn från omgivande natur.

Stordammen med omgivande natur bevaras som en bredare korridor genom staden, där dess funktion som spridningsstråk för växter och djur ska värnas. Den är idag ett omtyckt utflyktsmål och dess funktion som närnatur för dagens och framtidens invånare ska stärkas. Även genom detta gröna stråk ska spänger ordnas till skydd för naturmarken enligt ovan.

Gröna kilar och spridningsstråk kantas av en zon där bilar, cyklar och gående samsas i ömsesidig respekt och med låga hastigheter. Zonen säkerställer att stadens dagvatten inte når spridningsstråk och gröna kilar. Denna zon ska också fyllas med funktioner för lek och rörelse på lämpliga ställen.

Några parkstråk med liknande funktion som de tre kilarna genomkorsar delar av den nya stadsmiljön. De långsträckta smala parkmiljöerna planeras utifrån en dubbelfunktion med ytor som kan vattenfyllas vid skyfall.



TILLGÅNGSMÅL. Sociotopsnurrar visar vilket det största avståndet bör vara från bostaden till de olika sociotopvärdena.

Bild från Parkprogram för Uppsala.

## Grönska för ett bättre klimat

De gröna miljöerna svalkar staden genom trädkronornas skugga och genom gatornas utformning tillförs svalkande vind med naturens dofter och ljud. Grönska i de sparade kilarna, stråken, parker, gaturum och inne i kvarteren dämpar stadens buller och förbättrar luftkvaliteten. Alla gator har träd och de bör planteras med en blandning av barr- och olika lövträd för variation och motståndskraft mot klimatförändringar och sjukdomar. Alla växtbäddar förses med biokol för en hållbar och välmående grönska.

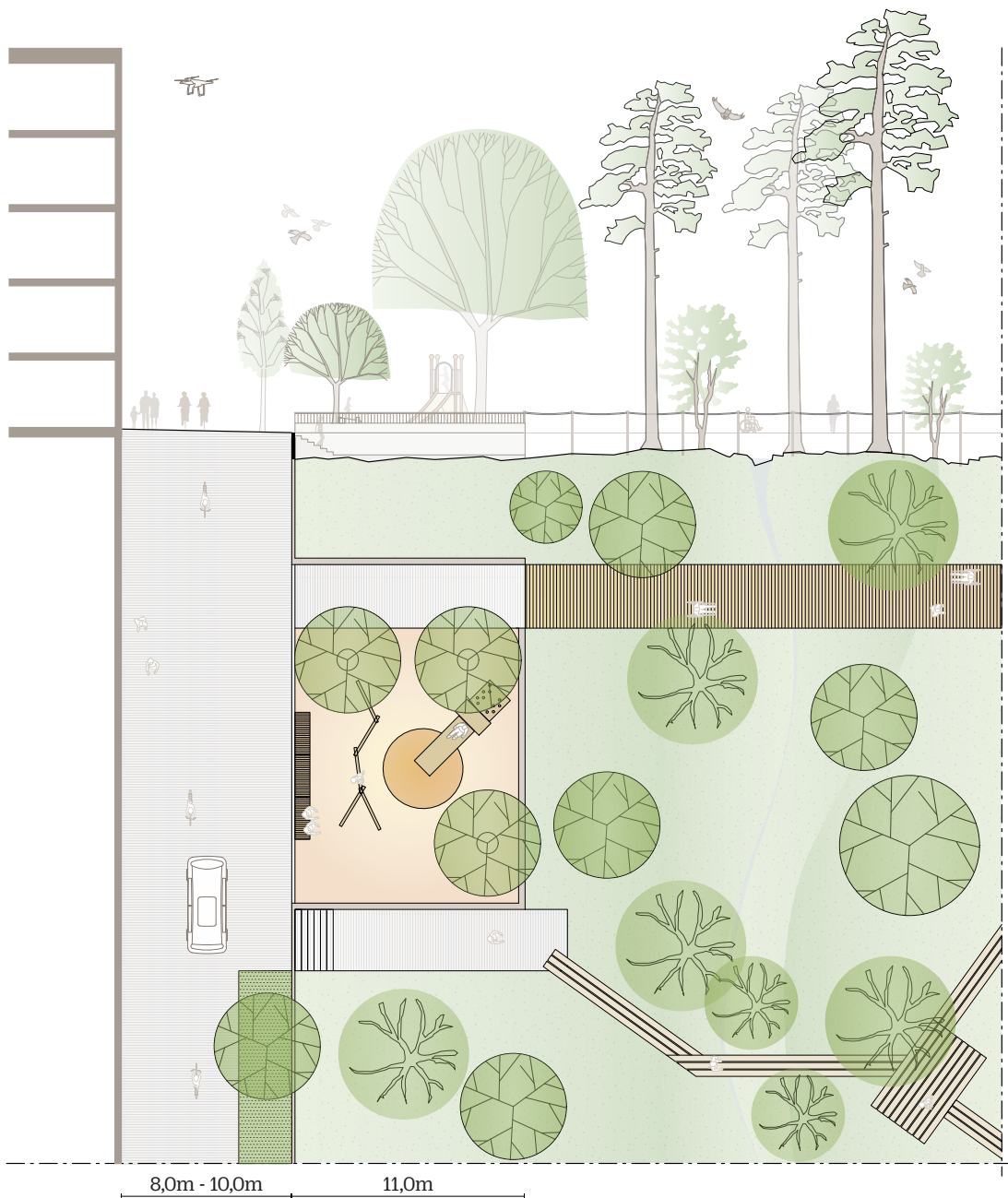
## Olika typer av parker

Utbudet av parker ska följa Uppsala kommuns tillgänglighetsmål för sociotopvärden. I de nya stadsdelarna återfinns minst en stadsdelspark i varje stadsdel. Stadsdelsparkerna bör beroende på förutsättningarna på platsen och läget i stadsmiljön ges olika karaktär. Parkerna lokaliseras också så att ett varierat



Sektion genom den östra gröna kilen.  
Sektion: Christiaan Smits, Nivå Lanskapsarkitektur AB





Här visas hur gatan utmed gröna kilar och spridningsstråkeet kan utformas. Gatusektion: Christiaan Smits, Nivå Lanskapsarkitektur AB

utbud återfinns på stadsdelsnivå samtidigt som de är placerade så att de i alla delar av stadsmiljön upplevs som nära och tillgängliga. Delar av stadsdelsparkerna bör planeras som odlingsparker, då dessa bidrar till gemenskap, skapar tillfällen att mötas och ökar den biologiska mångfalden.

Två stora stadsdelsparker föreslås i planförslaget, en som vänder sig åt öster och soluppgången och en som vänder sig åt väster, åt solnedgången. Den östra är placerad i övergången mot åkerlandskapet och Lång-

hundraledens kulturlandskap och den västra ligger väster om den blivande stadsgatan (väg 255) med utsikt ner mot Fyrisåns dalgång och mot södra Uppsalas övriga stadsdelar. Mellan den östra parken och åkermarken återskapas den brynzon som historiskt sett dominerat övergången mellan slätten och skogsmarken. Brynzonen skyddar parken mot slättens vind och skapar förutsättningar för biologisk mångfald och spridningssamband i odlingslandskapet.

Parkernas ljudmiljöer ska studeras vidare i kommande planeringsskeden. Stadsparkerna i förslaget vänder sig bort från de största ljudkällorna, och i övriga rekreativa rum i planförslaget ska skapas och värnas tillgång till tysta områden som erbjuder förutsättningar för återhämtning och rekreation. Då barn och unga är extra känsliga för ljud ska samtliga förskolor eller grundskolor ha lägre eller lika med 55 dBA ekvivalentnivå från omgivningsbuller på minst 80 % av gården.

Stråk, sittplatser och målpunkter utvecklas för olika aktiviteter och målgrupper i bevarade och omgivande grönområden. Beakta särskilt små skogsdungar och icke iordningställda ytor i bostadsnära lägen, vilka är av stor betydelse för barns spontana lek, rörelse och motoriska utveckling.

### **Landskapsarkitektur med kvalitet**

Torg och parker bidrar starkt till att skapa både social hållbarhet och en grön stadsmiljö. Torg och anlagda parker är också del av det offentliga byggandet och ska ges extra omsorg vid utformningen. Det handlar om både en upplevd omsorg och kvalitet men också smarta lösningar så att driftskostnaderna kan hållas rimliga. Uppsalas parker – riktlinjer är ett i sammanhanget viktigt styrande dokument i nästa planeringsskede.

### **Motion**

Parker och rekreativsområden är naturliga platser för rörelse och aktivitet. Motionsspår inne i stadsmiljön kan med fördel förläggas i de extra gröna gatorna, utmed Stordammstråket och de gröna kilarna. I passager mellan nya och befintliga stadsdelar kan de

kombineras med gång och cykelstråk. På så sätt kan den gemensamma belysningen nyttjas under årets mörkare månader och över dygnets alla timmar. Utegym uppmuntar möten över generationsgränser och kan erbjuda aktivitet för både barn, vuxna och äldre. Genom att kombinera olika aktiviteter för olika åldrar i områden med högt besöksstryck så ökar känslan av trygghet.

Gröna rörelsestråk föreslås även anläggas öster om järnvägen, för att tillgängliggöra jordbrukslandskapet. Stråken placeras dikt an befintlig infrastruktur- såsom diken och vägar - för att inte försvåra jordbruket. Stråken bör utformas och skötas med ökad biologisk mångfald i åtanke.

### **Skolgårdar och förskolegårdar**

Väl tilltagna gröna skol- och förskolegårdar med odlingar skapar tillsammans med parkerna ett sammanhängande grönt stråk i öst-västlig riktning genom stadsmiljön. Stråkets gröna karaktär förstärks av gröna, sociala gator som löper förbi. Skolgårdarna är en del av stadsmiljön och är trygga platser för aktivitet, spontanidrott, lek och rekreation på kvällar och helger. Skolgårdarna utgör viktiga miljöer som efter skoltid är en del av stadens gemensamma rekreativa rum.

### **Bostadsgårdar**

Inne i kvarteren finns en blandning av sparsad natur och anlagda gröna gårdsmiljöer med bland annat lekplatser. Alla gårdar ska utrustas med lekplats för de minsta barnen. Bostadsgårdar för seniorboenden och särskilda boenden ska bygga på universell utformning och utformas i enlighet med de boendes behov.



Illustration av gatutyp med blandtrafik där den gröna zonen är sidolagd.  
Illustration: Christiaan Smits, Nivå Lanskapsarkitektur AB



# Bebyggelse

Här kan du läsa om planens förslag när det gäller bebyggelsen i den nya stadsmiljön och hur den bidrar till en inkluderande, produktiv och livskraftig stadsmiljö, till resurseffektivitet och klimatpositivitet, dvs en stadsmiljö som binder mer koldioxid än den släpper ut. Här kan du också läsa om hur bebyggelsens präglas även grönskande och karaktärsfull arkitektur och hur genomförandet kan ske på ett ansvarfullt sätt.



## Mål 2050

- Bebyggelsen är varierad inom en sammanhållen helhet
- Bebyggelsens utformning skapar tydliga gaturum
- Bebyggelsens arkitektur bidrar till en karaktärsfull stadsbebyggelse och utgör ett besöksmål i sig
- Bebyggelsens utformning bidrar och kompletterar Uppsalas befintliga stadsbyggnadskaraktärer
- Byggnader för offentligt finansierade verksamheter bidrar med hög kvalitet och identitet

## Planeringsinriktningar

- Ny bebyggelse i anslutning till befintlig ska anpassas i skala och karaktär
- Bebyggelsen ska vara ordnad i kvarter och byggnader ska placeras vid gata så att väl avgränsade gaturum skapas
- De enskilda kvarteren ska innehålla olika typer av byggnader, såväl småhus som flerbostadshus
- Flerbostadshusens byggnadshöjd ska vara högst 20 meter (undantaget noder och kollektivtrafikboulevard)
- Utmed kollektivtrafikboulevarden ska bebyggelsen upp till åtta våningar prövas
- Bebyggelsehöjden i stadsnoden vid stationen ska prövas särskilt i detaljplan
- Byggnader utmed kollektivtrafikboulevarden, i stadsnod och i stadsdelsnod samt delar av genomfartsgatorna ska förberedas för kommersiella och offentliga verksamheter i bottenvåningen med 4 - 4,5 meter i takhöjd
- Byggnader med fasad mot riksintresse för Långhundraleden ska ges en dov färgskala
- Bebyggelsen bör återspegla Uppsala innerstads karaktäristiska färgskala
- Rikligt med dagsljus, såväl i lägenheter som i stadsrum, ska säkerställas, extra hänsyn ska tas till dagsljus, sol och skugga när förskole- och skolgårdar planeras
- Alla byggnader bör utformas med genomgående entréer
- Utbredning av förgårdsmark ska studeras i detaljplaneskedet
- Alla entréer ska vändas mot gatan
- Alla byggnader bör placeras med någon av fasaderna utmed gatan
- Byggnader ska byggas utan källarförråd och underjordiska garage, med undantag i lägen där utfyllnad är aktuell
- Skol- och förskolebyggnader samt större idrottsanläggningar ska placeras på särskilt avsedda tomter
- Multihubbar, fördelningsstationer, transformatorstationer, likriktarstationer m.fl tekniska byggnader ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet
- Egendomsskyddet i byggnader ska säkras för att uppnå ett hållbart brandskydd
- Byggande ska ske utifrån resurseffektivitet och med kolbindande byggnadsmaterial (tex trä)



Innerstadens färger som utgångspunkt för färgsättning.



Exempel på flerfamiljshus i trä.

»  
Alla hustyper  
är möjliga:  
lamellhus,  
punkthus, rad-  
hus eller hus  
organiserade  
runt trapphus  
och / eller  
loftgångar  
«

## Om stadsbyggnad

Byggnader, gator, parker och torg utgör grundelementen i stadsbyggandet. Deras arkitektur (byggnadsarkitektur och landskapsarkitektur) tillsammans med platsens topografi, natur och historia, ger staden dess karaktär. Byggnaderna rymmer också stadens alla olika verksamheter såsom bostäder, skolor, affärer, kontor, idrotts- och kulturverksamheter av olika slag, vård och allt annat som händer i en stad. Det är människorna som bor och verkar i alla dessa byggnader, tillsammans med besökarna, som ger staden dess liv.

## Kvarter med varierad bebyggelse

En stad tar tid att skapa. I de sydöstra stadsdelarna byggs miljön ut på relativt kort tid i jämförelse med traditionella städer. För att inte riskera att bebyggelsen blir ensartad ska bebyggelsen på kvarteren varieras. Alla hustyper är möjliga: lamellhus, punkthus, småhus eller hus organiserade runt trapphus och/eller loftgångar.

För att skapa en social variation bör det i varje kvarter eftersträvas en blandning av småhus och flerfamiljshus.

Fördelningen mellan småhus och flerfamiljshus prövas i detaljplaneskedet för att säkerställa att målet om 21 500 bostäder nås.

För att skapa förutsättning för klassiska stads-kvaliteter bör byggelse utmed gator med genomfartstrafik och kollektivtrafik planeras som sammanbyggda kvarter och i särskilt gynnsamma lägen med lokaler i bottenvåningarna. Med en sådan planering skapas

även möjlighet till bullerskyddade bostäder. Kvarteren kan även ha en mer uppbruten bebyggelse där det bedöms lämpligt. Det ger också handlingsutrymme för olika byggaktörer att bidra till en stimulerande och trivsamt variation i stadsmiljön. Kvarteren bör vara rimligt rätvinkliga för att ge stöd för goda lägenhetslösningar och rationellt byggande. Undantag kan förekomma där terräng och andra förutsättningar kan användas för att skapa intressanta stadsrum som kompletterar den rätvinkliga strukturen.

Bebyggelsen är högst i stadsnoden vid den nya stationen. Utmed kollektivtrafikboulevarden prövas bebyggelse upp till åtta våningar. I övriga kvarter är de mellan två och fem våningar. Kvarteren består av flerbostadshus i både småhus och i form av markbostäder i flerbostadshus. Med småhus menas fristående småhus, parhus, kedjehus och radhus.

»  
Med småhus  
menas fristående  
småhus, parhus,  
kedjehus och  
radhus.  
«



Exempel på växtklädd fasad.

»  
Arkitekturen  
berikar  
vardagen för  
alla som bor  
och verkar i ett  
område och  
kan också spela  
en aktiv roll för  
besöksnäringen  
«





Villor i stadsmiljö. Till vänster och mitten: Exempel från Vallastaden. Foto Fredrik Reinius, WSP. Till höger: Exempel från Norrlandsgatan i Uppsala

»  
Dagsljus, sol  
och skugga ska  
vara centrala  
kvaliteter som  
ger miljön  
karaktär

«

### Läs mer

Uppsala har antagit en arkitekturpolicy. Den ska utgöra underlag för diskussioner om bebyggelsens utformning i de sydöstra stadsdelarna. I enlighet med policyn bör också det offentliga byggnaderna utgöra kvalitativa förebilder.

Byggnader för offentlig verksamhet bidrar med samhällsnärvaro i stadsrummet. Omsorgsfullt utformade byggnader signalerar ett omsorgsfullt samhälle. Skolbyggnader, idrottshallar och andra fristående institutionsbyggnaden bör också placeras nära gatan så att även dessa byggnader bidrar till att skapa väl definierade gaturum och vara synliga på håll. Detta bidrar dessutom till att skolgårdarnas friytor blir mer användbara och överblickbara.

### Dagsljus, sol och skugga

Många av samtidens nya stadsmiljöer har i sin strävan att skapa en tät och dynamisk stadsmiljö prioriterat andra kvaliteter än solinstrålning på gator och gårdar och generös dagsljusförsörjning av bostäder och arbetsplatser. I de sydöstra stadsdelarna ska dagsljus, sol och skugga vara centrala kvaliteter som ger miljön karaktär. Då förskolegårdar och skolgårdar planeras är detta kvaliteter som ligger till grund för placering av tomter och huskroppar. Solen skapar också förutsättning för grönskan som spelar en viktig roll i den nya stadsmiljöns karaktär och funktion, grönskan ger skugga och ett drägligt lokalklimat varma sommarkvar. Se vidare tema Parker och rekreatiomsområden.

### Uppsalas färger

Uppsala innerstads färger är kraftfulla och har en högre kolorit än många andra svenska städer. I Uppsala finns också många hus med tegelfasader eftersom det har funnits många tegelbruk i omgivningarna, så även i Bergsbrunna. I de sydöstra stadsdelarna ska ambi-

tionerna med färgsättning och fasadmaterial skapa igenkänning och kulturhistorisk koppling samt säkerställa att den nya bebyggelsen samspekar med naturen. Färgsättningen kan med fördel vara ljusare inne på gårdarna för att säkerställa att gårdsmiljöerna blir så ljusa som möjligt. Ett färgprogram för de sydöstra stadsdelarna av Uppsala behöver tas fram som underlag för det fortsatta arbetet.

### Arkitektonisk kvalitet

Arkitektur är en av de mest tillgängliga kulturyttringarna. Byggnader berättar genom sin formgivning om samhället, om rådande estetiska ideal, om sin byggares ambitioner, om gällande lagstiftning, ekonomiska förutsättningar med mera. Arkitekturen berikar vardagen för alla som bor och verkar i ett område men kan också spela en aktiv roll för besöksnäringen. Uppsala har antagit en arkitekturpolicy. Den ska utgöra underlag för styrning av bebyggelsens utformning i de sydöstra stadsdelarna. I enlighet med policyn bör också de offentliga byggnaderna utgöra kvalitativa förebilder. Exempel på offentligt byggande är skolbyggnader och de sk multihubbar som planeras. Dess arkitektur ska bidra till identitet och tillhörighet i respektive del av staden. De ska också bidra till att stadsmiljön blir ett besöksmål i sig. Det nya järnvägsstationsområdet är också ett exempel på offentligt byggande och dess utformning är av stor betydelse för alla de människor som kommer att passera där. Även likriktarstationer, transformatorstationer och andra byggnader för stadens tekniska försörjning ska utformas med omsorg.



Illustrationen visar exempel på möjlig gatutyp med förgårdsmark. I fonden syns en grön kil. Se typsektioner på sid 41 under kapitel *Gator och torg*. Illustration: Christiaan Smits, Nivå Lanskapsarkitektur AB

### *Innovation och testbeds*

Krav och förväntningar på den nya bebyggelsen i de sydöstra stadsdelarna är höga när det gäller innovation och testbeds av olika slag. Stadsmiljön ska vara klimatpositiv när allt står klart runt år 2050. Det innebär att stadsmiljön som helhet ska binda mer koldioxid än den avger. Det påverkar det mesta som sker i stadsdelen under såväl utbyggnadstiden som under hela det långa förvaltningsskedet. Markanvändning och materialanvändning ska vara resurseffektiv på alla tänkbara sätt, jordens ändliga resurser ska inte förbrukas mer än absolut nödvändigt. Detta påverkar både byggandet, materialvalen och energi-

effektiviteten under hela förvaltningsskedet. Det ställer också krav på att lokaler utformas så generella som möjligt för att förhindra resursslösande ombyggnader av kontorshus, bostadshusens kök, mm. De byggnadsmaterial som används ska i största möjligaste mån kunna binda och lagra koldioxid. Idag är det huvudsakligen trä som kan mellanlagra kol, i en nära framtid kommer naturligtvis fler material att finnas som bär på denna egenskap. Stål och betong är mer problematiska material ur denna synpunkt även om ambitiösa utvecklingsprojekt pågår inom båda områdena.



## Offentlig konst

Konst har en unik förmåga att ge platser nya dimensioner, stimulera till samtal, bryta invanda mönster, skapa debatt och engagera människor. Inte minst visar samtida forskning på betydelsen av konst för individen och samhället.

Offentlig konst kan finnas överallt och vara i, eller en del av gator och torg, parker och rekreationsområden samt bebyggelse. Arbetet med offentlig konst ska vid utbyggnaden av de sydöstra stadsdelarna utgå från Riktlinjer för arbete med offentlig konst i Uppsala kommun. Arbets sättet innebär att ett konstprogram som redogör för bland annat ekonomiska, praktiska och tekniska förutsättningar men även områdets karaktär, möjliga platser för konst och konstnärer för uppdrag utses också inom programarbetet. Dialog med invånare är en viktig del under hela processen.

## Konstsatsning i de sydöstra stadsdelarna

I de Sydöstra stadsdelarna bör offentlig konst vara en integrerad del i den fysiska planeringen genom hela stadsutvecklingsprojektet. Innovativa processer bör testas och pilotprojekt genomföras utifrån samma krav på innovation och nytänkande som alla annan utbyggnad inom planområdet. Konstprogrammet bör identifiera olika arbetsätt i

olika etapper under den långa utbyggnadstiden. Konstnärliga upplevelser blir tillgängliga för alla. Det innebär att offentlig konst lyfts in i i styrdokument och planer för området samt att kommande konstprogram för området implementeras. Konstprogrammet bör också anpassas till en kommande ansökan om Kulturhuvudstadsår 2029.

## Konstprogrammet

Konstprogrammet för området är det styrdokument som ligger till grund för arbetet med offentlig konst. Det arbetas fram för närvarande på Kulturförvaltningen. Offentlig konst kan också ingå som en uppgift i kommande arkitekt- och markanvisningstävlingar och konstprogrammet blir en del av tävlingsprogrammet i stort. Den offentliga konsten kan utifrån sådana förutsättningar verka för en helhetsgestaltning av hög kvalitet i livsmiljöerna.

## Konstprojekt

Arbetet med att skapa offentlig konst sker alltid i någon form av samverkan med invånare. Det kan handla om genom konstnärliga förstudier och dialogarbeten, tillfälliga konstprojekt samt platsspecifika permanenta konstverk. Offentlig konst planeras också för institutioner såsom skolor, förskolor och idrottshallar samt bibliotek och andra lokaler för kultur.



Offentlig konst i Lissabon. Foto: Aino Virta, WSP

# Hållbara tekniska försörjningssystem

Här kan du läsa om hur de tekniska försörjningssystemen bidrar till att skapa en resurseffektiv och klimatpositiv stadsmiljö.



## Mål 2050

- Med hjälp av, bland annat, innovativa tekniska försörjningssystem är stadsmiljön klimatpositiv
- Den tekniska försörjningen är resurseffektiv och skapar kretslopp
- De tekniska försörjningssystemen är flexibla och införlivar nya framtida tekniska och affärsmässiga lösningar

## Planeringsinriktningar

- Avlopp- och avfallssystem ska kopplas till energiproduktion samt materialåtervinning
- Energisystemet ska hantera variationer i effektbehov över timmar och årssäsonger
- Vatten- och avloppssystemet ska hushålla med rent vatten och som bidrar till utvinning av näringsämnen

- Energiförsörjningen ska byggas på cirkulära processer och lokal produktion
- Det samlade tekniska systemet bör understödja en cirkulär livsmedelskedja i stadsdelen, närliggande lantbruk och regionen
- Regnvatten på tak, mark och gator bör används direkt, eller efter rening i olika grader för olika ändamål såsom för hushållet, verksamheter, bevattning och natur
- Regnvatten på tak, mark och gator bör användas direkt eller efter rening i olika grader för olika ändamål såsom för hushållet, verksamheter, bevattning och natur

## Behov av vidare utredningar

- Vidare utredningar ska klargöra förutsättningarna för de tekniska försörjningssystemen

Den stadsutvecklingsprocess som pågår i de sydöstra stadsdelarna ska uppfylla nödvändiga och utmanande krav för långsiktig hållbarhet och klimatpositivitet, dvs att mer kol och koldioxid binds lokalt i mark, i nya träd och på annat sätt, än det som släpps ut. Redan i översiktsplan 2016 lyftes frågan om effektiva och mer resurssnåla lösningar för de nya stadsdelarna. Senare har Energiprogram 2050 antagits av Kommunfullmäktige som beskriver kommunens roll och uppdrag kopplat till det lokala energisystemet för att nå kommunens hållbarhetsmål med sikte på 2050. Även fyrsparavtalet med staten uppmanar till nya innovativa lösningar, testbäddar och andra utvecklingsprojekt. Avtalet med staten innebär att den nya stadsmiljön i de sydöstra stadsdelarna tillsammans med de andra projekten inom avtalet ska kunna fungera som förebild för hållbart byggande. Därför pågår nu, parallellt med fördjupningen, ett utveck-

lingsprojekt för att hitta ett nytt samlat och integrerat system för försörjning av värme, vatten, avfall, avlopp mm i ett kretsloppssystem som på ett bättre sätt hushållar med resurser och skapar bättre förutsättningar för ett klimatpositivt Uppsala. Samtidigt som den uppfyller framtida och nuvarande krav på miljö, kvalitet, säkerhet och god ekonomisk hushållning.

Grundidén i projektet är att försöka skapa ett nytt sammankopplat system med centrala och lokala lösningar för alla de olika försörjande systemen i stadsmiljön. Genom att arbeta på det sättet kan resurseffektivitet och utvinning av energi och material mellan de olika systemen skapas. Därför ska vidare utredningar klargöra förutsättningarna för hur de tekniska försörjningssystemen kan bli ännu mer cirkulära och integrerade. Det sam-

»  
Systemen ska vara flexibla för att kunna införliva nya tekniska och affärsmässiga lösningar  
«

## Läs mer

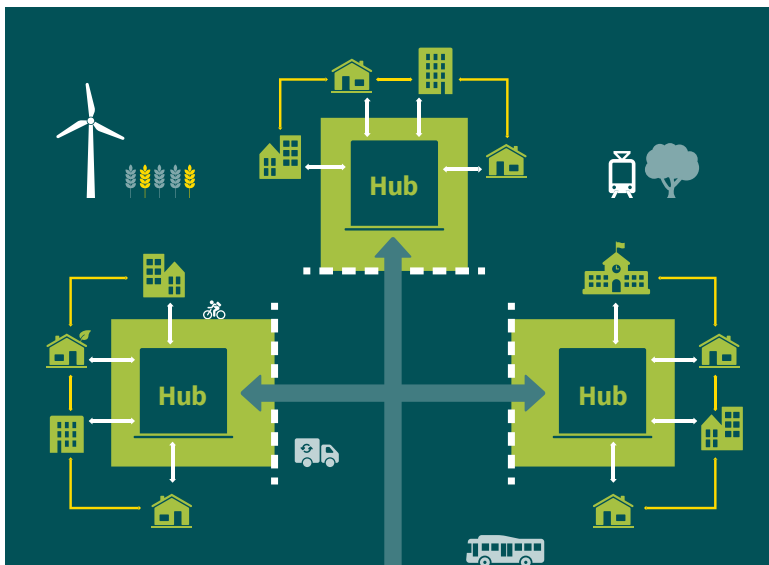
Energiprogram 2050 beskriver kommunens roll och uppdrag kopplat till att nå kommunens hållbarhetsmål.



lade tekniska systemet ska understödja en cirkulär livsmedelskedja. Systemen ska även vara flexibla för att kunna införliva nya framtida tekniska och affärsmässiga lösningar. I balansen mellan centrala och lokala lösningar ska både möjligheten att delta i utvecklingen och känna ägarskap finnas för de boende.

I arbetet med att utveckla de sydöstra stadsdelarnas tekniska försörjning behöver nya lösningar prövas och ansvar för olika delar klargöras för att helheten ska fungera. Innovation inom tekniska system behöver inte bara vara ny teknik utan kan handla om beteendinnovationer, t.ex. inom affärsmodeller, regelverk och normer.

Utvecklingsarbetet kan komma att leda till behov av byggnation och installationer av olika slag som påverkar den fysiska planeringen i fördjupningen. I de tidiga diskussioner och i den förstudie som redan har genomförts pekats fler möjligheter ut.



Projektets syfte är att skapa ett resurseffektivt energi- och kretsloppssystem i de sydöstra stadsdelarna med möjlighet att bidra till intilliggande stadsutvecklingsprojekt. Detta genom att driva en innovationsprocess med bland annat marknadsaktörer för att ta fram alternativ för affärsmodeller/ekonomiska upplägg, teknisk försörjning på systemnivå, att korskoppla system som historiskt är åtskilda belysas (till exempel genom att lagra el som gas för framtida användning som drivmedel). Alternativen ska utvärderas i avseende på hållbarhetskriterier, genomförandeaspekter och kostnads-nyttanalyser.

## Infrastrukturhubbar sk Multihubbar

Samlokalisering kan ta sig fysiskt uttryck i infrastrukturhubbar som samlar och integrerar teknisk infrastruktur i en punkt. I planförslaget har hubbarna samlokaliserats med stadsdelarnas gemensamma parkeringshus och har arbetsnamnet "Multihubb." Multihubben serverar behov som finns i när området, exempel kan vara samordnade ledningar i gemensam multikulvert, plats för kollektiv energilagring, social träffpunkt för kvarteret, mobilitetslösningar, emottagning av material för återvinning, mm.

## Byggnader och gemenskaper

Byggnader och boende har stort inflytande och påverkan på systemet. Det finns många sätt som byggnader kan bidra till den klimatpositiva utvecklingen, några exempel är genom att kolinlagring i huskroppen, byggas med giftfria material, producera eller lagra solenergi eller vara flexibla i hur man använder effekt, och regnvattensamling. Boende kan äga och vara engagerade i utveckling av systemet i sina hemkvarter genom energigemenskaper eller föreningar. Dessa grupper ser till att utvecklingen och förvaltning av systemet blir både hållbart och gynnsamt för det lokala samhället. Då framtida infrastruktur kan komma att behöva vara uppdelade per lägenhet bör detta beaktas i tidigt skede, eftersom det kommer leda till ändrade eller nya krav på byggnadsinstallationer.

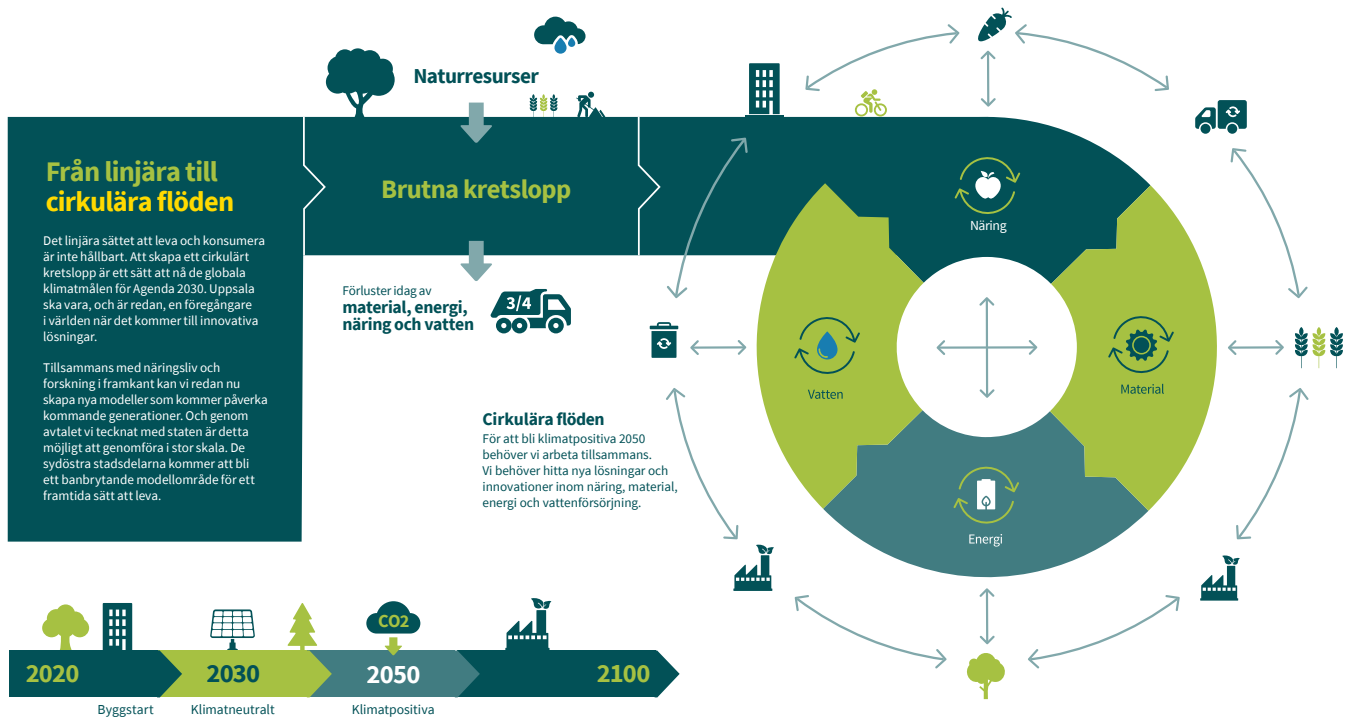
## Kretsloppssystem

En cirkulär hantering av avlopp och avfall i ett effektivt kretsloppssystem som tar in restströmmarna från staden och i kombination med lokala lösningar omvandlar dem till:

- rent vatten
- näringsämnen och gödsel till jordbruk
- biogas (som drivmedel)
- värme och el till energisystemet
- kolinlagring som till exempel biokol
- nya material och produkter

### *Resurseffektiv dricksvattenanvändning*

Dricksvattnet utgör samhällets viktigaste livsmedel och ska ses som en resurs och användas effektivt. Dagvatten kan användas för att minska vattenförbrukning av dricksvatten.



Det linjära sättet att leva och konsumera är inte hållbart. Att skapa ett cirkulärt kretslopp är ett sätt att nå de globala klimatmålen för Agenda 2030. Uppsala ska vara, och är redan, en föregångare i världen när det kommer till innovativa lösningar.

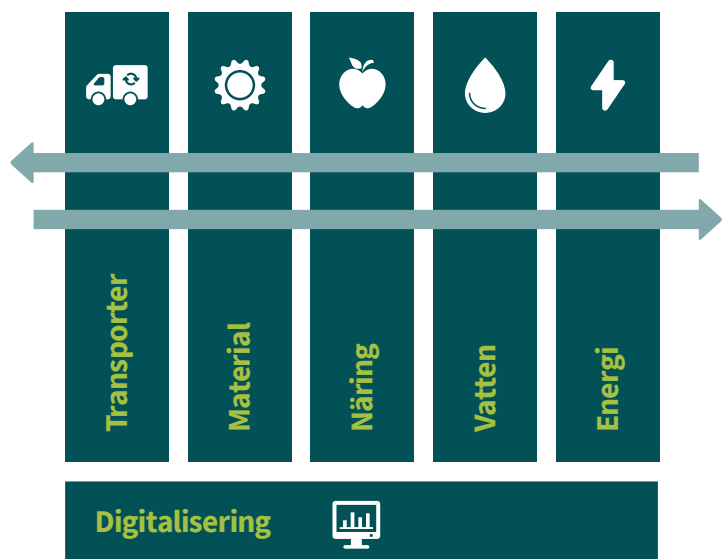
Tillsammans med näringsliv och forskning i framkant kan vi redan nu skapa nya modeller som kommer påverka kommande generationer. Och genom avtalet vi tecknat med staten är detta möjligt att genomföra i stor skala. De sydöstra stadsdelarna kommer att bli ett banbrytande modellområde för ett framtida sätt att leva.

## Balansering av effektbehov

Elektrifiering av transportsektor och nya industrier som kräver mer effekt bidrar till kapacitetsproblem i elnätet. Strategin innebär att systemen för el, värme, kyla och gas (biogas/vätgas) samspelar för att jämna ut lokala obalanser, möjliggöra lagring över olika tidsperioder och även omvandla olika energislager.

## Planering och innovation

För att fullt ut kunna nyttja synergier mellan olika tekniska försörjningssystem krävs att planerings- och innovationsprocesserna för dessa samordnas i tidigt skede. Funktionskrav och utrymmesbehov behöver utredas i relation till tänkt bebyggelse och andra system, såväl tekniska, ekonomiska som ekologiska.



Målet är att under 2020 påbörja en marknadssdialog och innovationsprocess i nära samarbete med näringsliv och forskning i syfte att finna ett upplägg till systemlösning där ägandeform, affärsmodell samt teknisk lösning utvärderas utifrån uppsatta mål och funktionskrav. Detta arbete beräknas vara klart under 2022.



# Brev från framtiden

Hej igen!

Vad bra att ni snart kommer och hälsar på, jag längtar efter er. Jag måste bara berätta om en uppsats som Kalle skrev i skolan förra veckan. Det var på tekniken som de hade fått i uppgift att inventera hur vår del av staden fungerar rent teknisk. Jag har ju förstått och märkt att allt inte är "som vanligt" men jisses vad kul det var att läsa det han skrivit.

Stadsmiljön skapades ju utifrån de globala hållbarhetsmålen som var så viktiga då på 2020-talet eftersom hela planeten höll på att bli för varm då. Uppsala kommun hade tagit fram ett energiprogram som skulle leda till att hela Uppsala blev klimatpositivt till 2050, till i år alltså. Vi var bara i 10 årsåldern på den tiden men jag minns svagt att vi pratade om det i skolan, gör ni det också? Jag har ju varit borta från stan sen dess så jag vet inte riktigt hur man jobbade vidare med det. Men Kalle har tagit reda på massor, t. ex. att alla gator och vägar, parker och byggnader har byggts med material utan klimatpåverkan. Det är till och med så att alla byggnader är uppförda i material som binder koldioxid och många av trähusen är byggda av träd som växte här innan. Det är häftigt, det fanns tydligen ett sågverk här i början för att ta hand om allt som avverkades.

Att energin produceras lokalt det vet vi ju, man ser ju solceller på nästan alla tak. Men det har tydligen satsats en massa på att göra energisystemet stabilt så att det kan försörja oss med el även molniga perioder. Man lagrar på olika sätt för att det ska funka. Det finns batterilagring i kvarteren för korttidslagring och för extra tillskott när det behövs. Sen lagras det tydligen också i parkeringshusen (De heter egentligen Multihubbar). Men det finns andra

större grejer också för lagring av energin, skriver Kalle. Tydligen har vi stora vätgaslager under åkrarna öster om järnvägen. Det har jag aldrig tänkt på att när jag går ner där för att köpa squash och morötter. Jag hade inte heller fattat att den där stora science-fictionliknande anläggningen som ligger borta i industriområdet vid E4:an är det första av sitt slag som byggdes här i stan och att den har fått en massa priser för sin arkitektur. Det finns ett kretsloppssystem med en massa processer för att ta vara på energi och näring från avlopp och sopor och så. Det är också en av anledningarna till att vi har så mycket turister här, säger han.

Kalle är så intresserad av de här grejerna så han ska sommarjobba på ett ställe som har hand om en plattform för handel med energi och effekt lokalt och inom hela Uppsala. Tydligen säljer så många bostadsrättsföreningar solel så det har blivit en rejäl business för vissa. De bor mer eller mindre gratis vissa perioder av året.

Den där oron för oväder med massor av regn och / eller alltför varma somrar med torka och så som vi var så trötta på som barn finns ju inte längre här, märker jag. Jag har börjar förstå att varför vi har så mycket grönska och träd överallt. Det beror på att man satsade tidigt på ett speciellt system för att kunna ta hand om allt vatten som faller när det regnar så att de planterade lövträden kan vattnas och må bra. Sen skuggar dem så härligt när det blir för varmt vissa somrar. Tydligen samlar vi in regnvatten från taken också och använder för toaletter och annat. Det enda jag inte riktigt gillar det är att man är så noga med färskvattnet så man får faktiskt inte duscha hur länge som helst och att vi inte får ha badkar. Jag är så glad över att fortfarande kunna ta ett bad ibland. Genom de smarta lösningarna med insamlingar av vatten kan jag göra det utan att slösa på dricksvattnet. Ni kommer att märka det när ni kommer.

Välkomna, Johanna

# Transportinfrastruktur

Här kan du läsa om planförslagets infrastruktur för transporter och förflyttningar och hur dessa satsningar bidrar till att skapa en inkluderande, produktiv och livskraftig stadsmiljö samt till en resurseffektiv och klimatpositiv miljö.



## Mål 2050

- 80% av resorna i sydöstra stadsdelarna sker med gång, cykel eller kollektivtrafik
  - Transportinfrastrukturen till och från de sydöstra stadsdelarna stärker tillgängligheten i hela Uppsala kommun och regionen
  - Den nya järnvägsstationen avlastar Uppsala Central och stärker Uppsalas regionala tillgänglighet
  - Bytespunkter för såväl människor som gods är tillgängliga och effektiva
  - Broförbindelsen över Fyrisån tillgängliggör den nya stadsmiljön och järnvägsstationen för övriga Uppsala och regionen
  - Bron över Fyrisån är utformad med hög arkitektonisk kvalitet
- Hållplats och bytespunkt för spårväg ska lokaliseras inom 800 meter från alla bostäder och större målpunkter
  - Hållplats och bytespunkt för buss ska lokaliseras inom 400 meter från alla bostäder och större målpunkter
  - Broförbindelsen över Fyrisån ska planeras för gång, cykel och kollektivtrafik i separata utrymmen
  - Gående ska erbjudas utsiktsmöjligheter åt både norr och söder på bron över Fyrisån
  - Utryckningsfordon ska kunna köra på bron över Fyrisån
  - Broarna inom planområdet ska utformas med en hög arkitektonisk kvalitet så att intrånget i natur- och kulturmiljöer minimeras
  - Korsningar mellan transportinfrastruktur och spridningskorridorer ska utformas så att de inte bryter eller försämrar ekologiska funktioner

## Planeringsinriktningar

- Bytespunkter för människor ska utformas tillgängliga för alla resenärer och bidrar till så korta bytestider som möjligt
- Ramper och hissar ska utformas framkomliga, tillgängliga, säkra och trygga vid passager under eller över vägar och järnväg
- Gång- och cykeltrafik ska separeras från övriga trafikslag på kollektivtrafikboulevard, genomfartsgator och infartsväg
- Gångtrafik ska separeras på alla stadsgator
- Under marknära broar ska regnvatten kunna passera vid skyfall och utformningen ska möjliggöra en spridningsväg för groddjur
- Parkeringsgarage som innebär sprängning eller omfattande schaktarbeten ska inte tillåtas
- Depåanläggning ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet och yteffektivitet
- Depåanläggningens ska utformas så att omgivningen är trygg
- Depåanläggningen ska placeras på lägsta möjliga marknivå
- Omlastning av varor och gods bör lokaliseras till verksamhetsområdet

## Transportinfrastruktur för ett hållbart trafiksystem

Planförslaget visar ett kontinuerligt gatunät som genom effektiva kopplingar såväl mellan ny och befintlig bebyggelse som inom den nya stadsmiljön skapar förutsättningar för hållbart resande och en välintegrerad stad. Den nya stadsmiljöns gator kopplas samman med befintliga bostadsområden i de lägen det är möjligt och i första hand för gång, cykel samt utryckningsfordon. En ny bro över Fyrisån sammanbinder de sydöstra stadsdelarna med de södra stadsdelarna.

## En ny järnvägsstation

Planförslaget innebär att en ny järnvägsstation anläggs strax söder om Bergsbrunna. Stationen planeras för att till en början trafikeras av pendeltåg mot Stockholm (SL-pendel) men förbereds för regionaltåg på sikt. Möjligheten att vända tåg bör inte heller uteslutas.

Förutom att avlasta Uppsala Central kommer en ny station stärka Uppsalas regionala tillgänglighet, särskilt till och från Stockholmsregionen. Prognoser visar att station Uppsala Södra väntas ha mellan 9000 och 16000 påstigande tågresenärer en vardag år 2050. Det lägre antalet gäller om endast pendeltåg stannar vid stationen och det högre antalet förväntas om även regionaltåg med färre stationsuppehåll trafikerar sträckan Uppsala-Stockholm.

## Två nya järnvägsspår

I arbetet med översiktsplan 2016 har Uppsala kommun visat att stationen i Bergsbrunna ger stora förbättringar i tillgänglighet mellan Stockholm och Uppsala. Den spelar således en viktig roll i att integrera de båda regionerna med varandra. Regeringen beslutade i juni 2018 om nationell plan för transportsystemet 2018-2029. I planen finns medel avsatta för att påbörja utbyggnaden av Ostkustbanan till fyra spår på sträckan Uppsala C-länsgränsen till Stockholms län. 2, 4 miljarder kronor finns avsatta för perioden 2024-2029. I den åtgärdsvalsstudie för ABC-stråket som föregick regeringens beslut bedömdes den summan räcka för en första etapp mellan Uppsala C och Bergsbrunna station, inklusive stationen. För att kunna bygga ut hela sträckan till fyrspar krävs således ytterligare beslut i kommande nationella plan (för perioden 2022-2033/37). Nästa steg i planeringen är den järnvägsplan som Trafikverket påbörjar under hösten 2020. Där utreds samtliga förutsättningar som krävs för att kunna gå vidare i steget därefter, det vill säga projektering inför byggstart.

I planförslagets karta över markanvändning är ett 100 meter brett stråk reserverat för järnvägsområde, vilket bedöms rymma både befintliga och nya spår samt 30 meter skyddsområde på var sida. Delar av sträckan används som gata i planförslaget.

»  
Prognoser visar på att station Uppsala södra väntas ha mellan 9000 och 16000 påstigande tågresenärer en vardag år 2050  
«

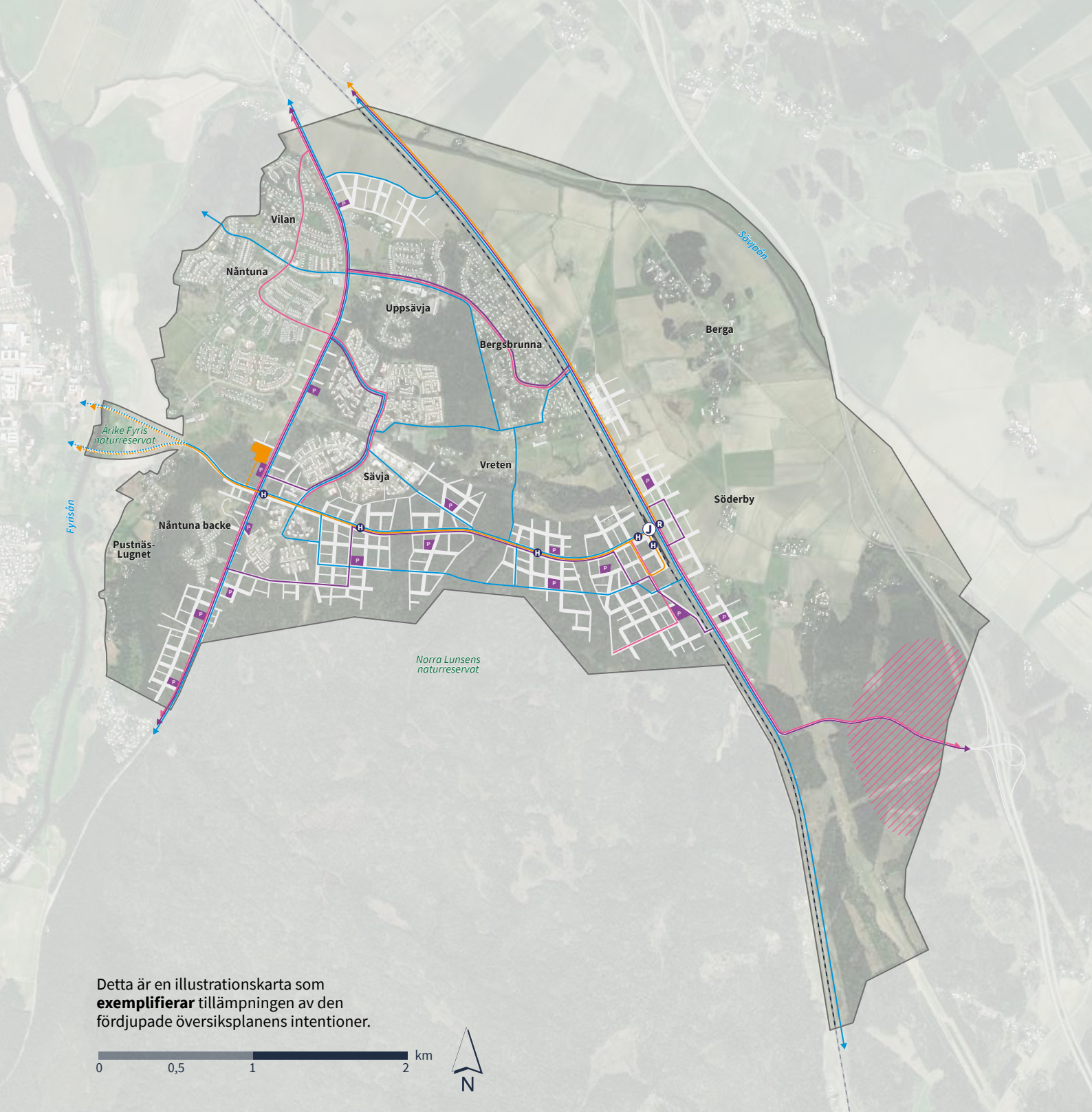
## Trafiksystemet inom planområdet

Utvecklingen av de sydöstra stadsdelarna bygger på fyrsparsvalets satsningar på transportinfrastrukturen i Uppsala. Till dessa adderas en grupp större transportinfrastrukturinvesteringar lokalt i området. Tillsammans bildar de transportinfrastrukturen i planförslaget. Det handlar om:

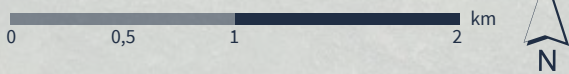
- ett nytt gatunät (observera att dessa kopplingar sker som cykelgator som också kan användas av räddningstjänsten) som kopplas ihop med det befintliga där det är möjligt
- ombyggnad av v 255 till stadsgata genom planområdet
- en ny väg på östra sidan om järnvägen mot Fyrislund och slutligen Gränby
- tre passager under järnvägen för i första hand motorfordon och cykel
- tre ytterligare passager för enbart cykel och gång.
- Cykelförbindelse till Uppsala respektive Knivsta
- Ett flertal broar

I planförslaget föreslås en gång- och cykelbro över järnvägen strax söder om stationen. På grund av de stora nivåskillnaderna är bron utrustad med en offentlig hiss på östra sidan.





Detta är en illustrationskarta som **exemplifierar** tillämpningen av den fördjupade översiktsplanens intentioner.



### TRANSPORTINFRASTRUKTUR

- Genomfartstrafik motorfordon
- Huvudcykelstråk
- Buss
- Kapacitetsstark kollektivtrafik
- Möjliga sträckningar för trafikförbindelse
- Plangräns
- Depå för kollektivtrafik
- P Multihubb (parkeringshus bil)
- J Järnvägsstation
- H Hållplats kapacitetsstark kollektivtrafik
- R Hållplats regional och kommersiell busstrafik
- Utredningsområde verksamhetsområde

## Angöring

För att den nya stationen ska avlasta och vara ett konkurrenskraftigt alternativ till Uppsala Central krävs att stationen och närområdet utformas för en effektiv omstigning mellan alla trafikslag. Särskilt viktigt är det att omstigning mellan buss- och annan kollektivtrafik, cykel och tåg kan ske snabbt. Kollektivtrafikens hållplatser, på båda sidor om järnvägen föreslås så långt möjligt integreras med stationen. De höjdskillnader som finns intill stationsområdet innebär att byte mellan trafikslagen måste ske vertikalt med hissar och trappor. I den fortsatta planprocessen kommer förutsättningarna för detta studeras vidare, inte minst utifrån aspekten tillgänglighet och kapacitet vid stora resflöden.

»  
Väg 255 byggs  
om till boulevard  
«

Cykeltrafikens direktaccess är lika viktigt som kollektivtrafikens. Ett stort och lättillgängligt cykelgarage illustreras i planförslaget i direkt anslutning till stationen för minst 7000 platser. Det motsvarar ett p-tal på ca 0,4 cykelplatser/påstigande på tåg år 2050. Så länge regional tåg inte stannar i Uppsala södra bedöms behovet vara lägre, omkring 3 500 parkeringsplatser år 2050. Siffrorna baseras på relativt grova antaganden. Eftersom utbyggnadstiden för området är lång behöver beredskap finnas för att utreda/ompröva behoven för att anpassas till rådande förutsättningar och prognoser. Även andra, nya lösningar för cykelgarage som integreras under och ovan järnvägsstationens plattformar behöver specialstuderas tillsammans med Trafikverket på samma sätt som kollektivtrafikens hållplatslägen.

»  
Utformningen av  
bytespunkter är  
särskilt viktig för  
personer med  
funktions-  
nedsättning  
«

Angöring till stationen via E4 har en regional funktion som omstigningspunkt och ger alternativ till bilresande i stråket Uppsala-Stockholm, särskilt för landsbygdsorterna i de östra kommundelarna. På stationens östra sida avsätts också ytor för cykelparkering och ytor för pendlarparkering. På östra sidan ska även yta säkras för busstrafik med kopplingar österut eller till E4 såsom regionbusstrafik, fjärrbusstrafik och kommersiella busslinjer.

## Tillgängligt för alla

Alla ska ges goda förutsättningar att välja kollektivtrafik till och från och inom området. Utformningen av bytespunkter ska därför ske med särskild hänsyn till personer med funktionsnedsättning. Även personer som reser med barnvagn eller bagage, samt äldre gynnas av sådana åtgärder.

## Planskilda korsningar under järnvägen

Planförslaget visar tre planskilda korsningar under och över järnvägen för blandtrafik. Minst två av dessa bör dimensioneras för utryckningsfordon, tillika godstransporter. Befintlig plankorsning i Bergsbrunna byggs om till en planskild korsning för ökad säkerhet och framkomlighet. För att uppnå god kvalitet i framkomlighet och tillgänglighet vid passager under eller över vägar och järnväg ska det senast i detaljplaneskedet säkerställas att det finns tillräckliga utrymmen för ramper.

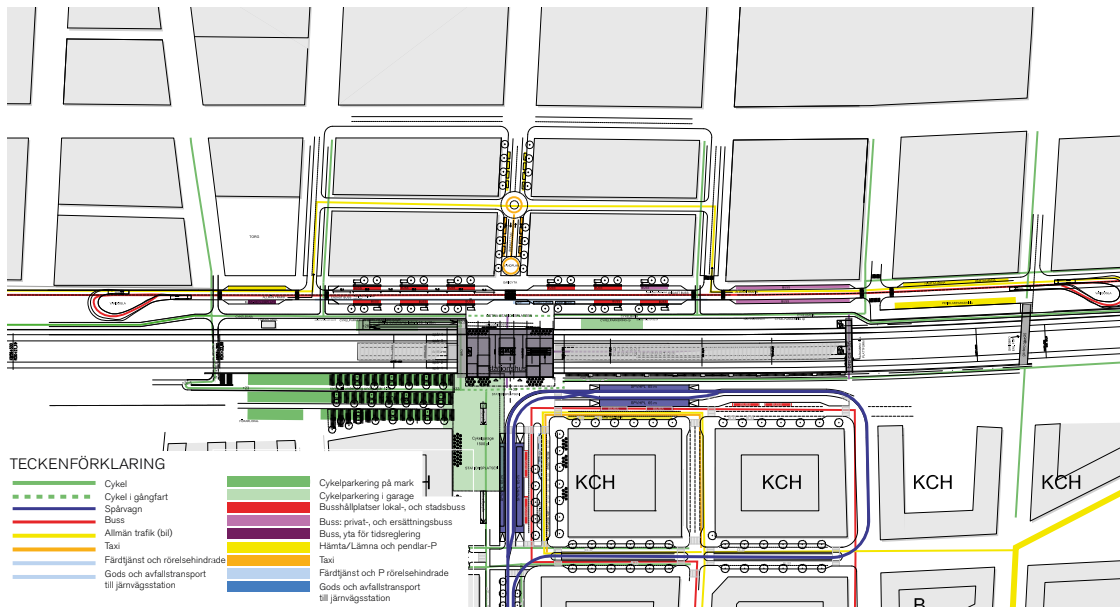
Eftersom anslutningen till trafikplatsen vid E4 planeras att färdigställas innan järnvägen byggs ut till fyra spår behöver kommunens och Trafikverkets arbeten med detaljplan och järnvägsplan synkroniseras så att kraven för väg respektive järnväg tillgodoses.

## Kapacitetsstark kollektivtrafik

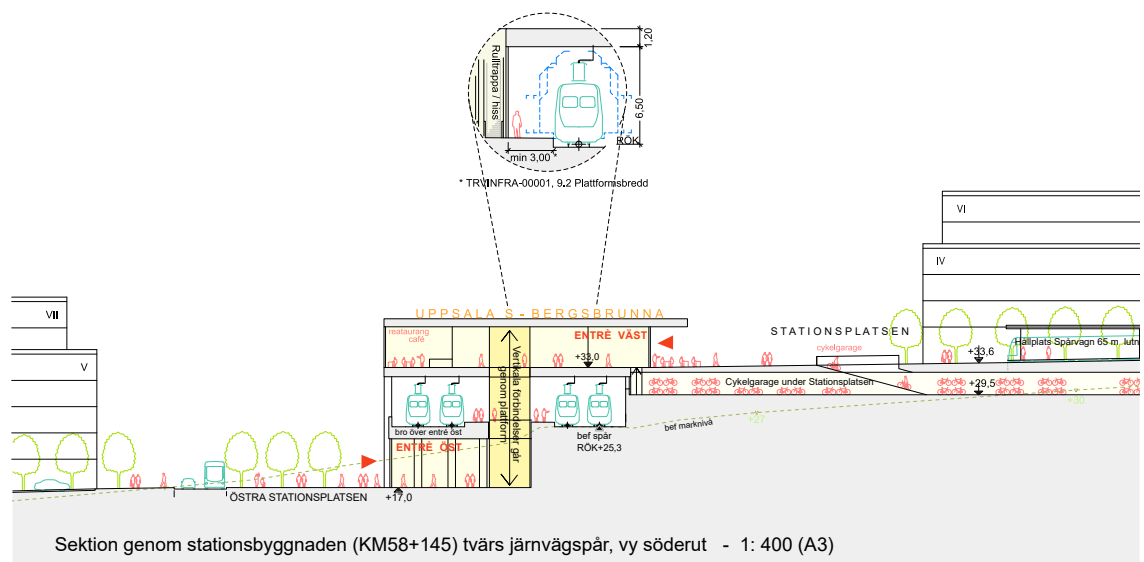
Ryggraden i kollektivtrafikförsörjningen utgörs av en snabb och turtät kollektivtrafikförbindelse (Uppsala spårväg) från järnvägsstationen med en linje via Gottsunda-Ultuna stadsnod, och en annan via Ulleråker. Båda linjerna angör Uppsala Central. Busstrafik kompletterar detta kapacitetsstarka kollektivtrafikstråk för att skapa ett sammanhållet system med god tillgänglighet.

I planförslaget redovisas en ny gata längs järnvägen på vilken en kapacitetsstark kollektivtrafik (bussförbindelse) mellan den nya järnvägsstationen och Gränby (via Boländerna och Fyrislund) kan gå. Fram till dess att den nya gatan längs järnvägen byggts ut söder om dagens plankorsning i Bergsbrunna kan kollektivtrafiken gå på befintligt vägnät på slätten (gamla Norrtäljevägen). Ytterligare en kompletterande bussförbindelse föreslås på väg 255 mot Uppsala C. På väg 255 förväntas även regionbussar mellan Uppsala C och Knivsta trafikera.





Trafikflöden runt den nya järnvägsstationen. Observera att detta är tidiga programskisser som inte motsvarar exakt hur det kommer bli utan anger en princip. Bilden är tagen ur programskiss för stationsområdet, White Arkitekter



Observera att detta är tidiga programskisser som inte motsvarar exakt hur det kommer bli utan anger en princip. Bilden är tagen ur programskiss för stationsområdet, White Arkitekter

## Depå

Regionen planerar en depå inom planområdet till stöd för den nya kapacitetsstarka kollektivtrafiken. Föreslagen plats är i det nordvästra hörnet av stadsdelsnoden utmed v 255. En lokalisering där är möjlig men ställer höga krav på utförande och utformning. Till exempel kan skyddsåtgärder komma att krävas, då lokaliseringen ligger inom yttre skyddszon för vattentäckt. Platsen är också känslig ur ett stadsbyggnadsperspektiv och kan komma att ha högt kommersiellt värde. Det ställer krav på depåanläggningen, den ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet och ambition, och den ska vara mycket yteffektiv. Dessutom är höjdförhållanden på platsen komplicerade. En depåanläggning kräver att hela anläggningen kan anläggas på en plan yta. För att undvika stora höjdskillnader mel-

lan intilliggande bostäder och depåns marknivå måste infarten till depån ske så långt väster ut som möjligt.

Depåns norra sida kommer att vända sig mot nya bostäder, det är viktigt att trygghetsfrågan beaktas och att fasaden har en öppenhet för både ljus, mörka kvällar men också för att synliggöra innehållet för barn och vuxna. Anläggningen gränsar också mot väg 255 där illustrationer visar förslag till lokalisering av ishall, multihubb och kontorsfastighet.

Kommunen bör ställa höga krav på utformningen i detaljplaneskedet.

Väg 255 ges en ny karaktär och breddas för att bland annat rymma separata körfält för kollektivtrafik. Separata gång- och cykelvä-



gar ska anläggas längs väg 255. Ombyggnad föreslås ske i höjd med den nya stadsbebyggelsen och vidare norrut och hastighetsbegränsningen anpassas till vägens funktion och utformning. Väg 255 bör övergå i kommunal ägo inom kommungränsen.

## Läs mer

Läs mer under  
tema Trafik

### Hållplatser

Hållplats för den kapacitetsstarka kollektivtrafiken planeras inom 800 meter från alla bostäder (förutsätter spårväg) och större målpunkter. När kollektivtrafiken utgörs av busstrafik gäller 400 meter. Inom planområdet föreslås fyra hållplatser för den öst-västliga kollektivtrafiklänken varav en integreras med järnvägsstationen. De kvarter som ligger söder om järnvägsstationen närmast Lunsen är ett av de områden som har ett längre avstånd till en hållplats. Bebyggelsens täthet och närhet till järnvägsstationen motiverar här en kompletterande kollektivtrafik som med hög turtäthet matar till hållplatsen vid järnvägsstationen.

Den korta kollektivtrafiklinjen söder om järnvägsstationen delar körfält med övriga fordon. Önskvärt vore om denna korta linje utvecklades som testbed för förarlösa fordon eller annat nytt, flexibelt och tillgängligt system. Om behov uppstår medger dock flexibiliteten i gatunätet att vissa gator kan fungera som så kallade bussgator där biltrafik inte är tillåten annat än för angöring.

Tillgänglighet till och vid hållplatser är prioriterad, detta genom hållplatsers lägen, attraktivitet och turtäthet.

### Broförbindelse över Fyrisån

Planförslaget visar två lägen för en bro över Fyrisån. En broförbindelse är nödvändig för genomförandet av både översiktsplanens intentioner och fyrspårsavtalet med staten. Den är en viktig förutsättning för att möjliggöra en kapacitetsstark kollektivtrafikförsörjning av de sydöstra stadsdelarna. Syftet är också att koppla ihop stadens södra delar med varandra och att ge de sydvästra stadsdelarna tillgång till den nya järnvägsstationen vid Bergsbrunna.

Frågan är förberedd både i Översiktsplanen och naturreservatsbestämmelserna för Årike Fyris. I Översiktsplanen (ÖP 2016) visas en smal korridor för broförbindelse som motsvarar det södra läget i den fördjupade översiktsplanen. Det norra läget är ett tillägg som ligger utanför korridoren i ÖP 2016. I reservatsbestämmelserna för Årike Fyris anges en zon för en möjlig broförbindelse som omfattar båda brolägen i den fördjupade översiktsplanen.

Under 2015 utreddes ett förslag till ny förbindelse över Fyrisån, som ett underlag till arbetet med översiktsplanen. I utredningen studerades dels olika lägen för bron, alternativ utformning, trafikering på bron samt om andra lösningar än en bro skulle vara möjlig. Ytterligare fördjupning av olika lägen studerades i förstudien Ultunalänken 2019.

Området har höga natur- och kulturvärden och ligger inom Årike Fyris naturreservat. Området omfattas av riksintresse för kulturmiljövården Uppsala stad, Uppsalaåsens dricksvattenanläggningar och riksintresse för friluftsliv. Ultuna källa utgör riksintresse för naturvård. Området ligger inom vattenskyddsområde. Riskanalys för Uppsala- och Vattholmaåsen visar att området berör ytor som har hög eller extrem känslighet ur grundvattensynpunkt. Fyrisån som vattenförekomst omfattas av ramdirektivet för vatten som reglerar vattenkvalitet men även morfologi och naturlighet. Fyrisåns dalgång omfattas av landskapsbildskydd med särskild tillståndsprövning. I översiktsplanen anges att en bro ska utformas så att intrånget i natur- och kulturmiljöer minimeras.

På grund av denna känslighet samt ambitionen att hålla nere tillväxten av biltrafik generellt i staden ska förbindelsen i första hand utformas för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Teknisk utveckling och nya mobilitetslösningar förväntas på sikt kraftigt minska biltrafikens miljö- och klimatpåverkan, olycksrisker och utrymmebehov samt möjliggöra en effektiv styrning av trafikflöden och hastigheter. En komplettering med sådan fossilfri biltrafik bör därför kunna ske längre fram i tiden om så bedöms angeläget. Det behöver föregås av ett ställningstagande i den kommuntäckande översiktsplanen och kräver prövning genom detaljplaneläggning med mera.



Öppningsbar lågbro.  
Fotomontage:  
Rundquist arkitekter AB



Fast högbro med  
seglingsfri höjd om  
16 m. Fotomon-  
tage: Rundquist  
arkitekter AB

Inom ramen för detaljplanearbetet för spårvägen har två broförbindelser studerats, vilka här presenteras översiktligt. En sträckning utgörs av en öppningsbar lågbro som innebär en direkt förlängning av Ultunaallé norr om Ultuna herrgård. Vägbanan föreslås till stor del gå på bank på båda sidor genom det flacka årummet. Brons fundament måste anläggas i vattenfåran. Den andra sträckningen är en fast högbro med seglingsfri höjd om 16 meter. Bron löper från öster till väster i en stor och jämn kurva genom det öppna landskapsrummet och ansluter söder om Ultuna herrgård. Anslutningspunkterna på den östra sidan är samma för båda lägena.

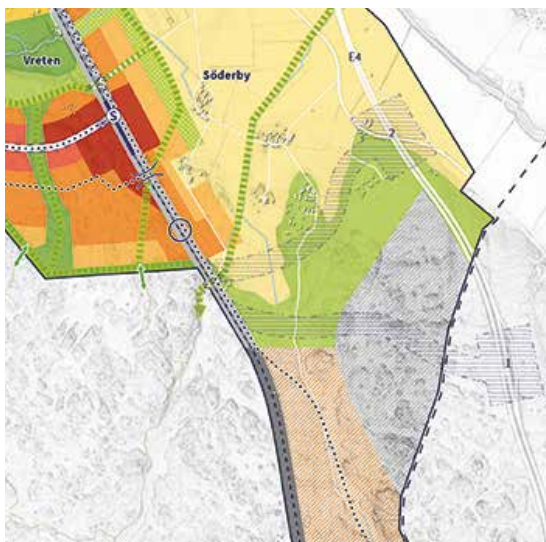
De två möjliga lägena kommer att utredas vidare inom detaljplanearbetet. Bland annat ska konsekvenserna för natur- och kulturvärdena analyseras samt hur påverkan på vattentäkten i närområdet ska undvikas. Nödvändiga tillstånd hanteras inom detaljplanearbetet. Processerna för den fördjupade översiktsplanen och detaljplanen för spårvägen löper parallellt vilket framgår i inledningen, avsnittet planuppdraget.

Det är av stor vikt att den bro som byggs ges höga arkitektoniska värden och medger minsta möjliga inverkan på rörligt friluftsliv och att naturreservatets syfte kan säkras.

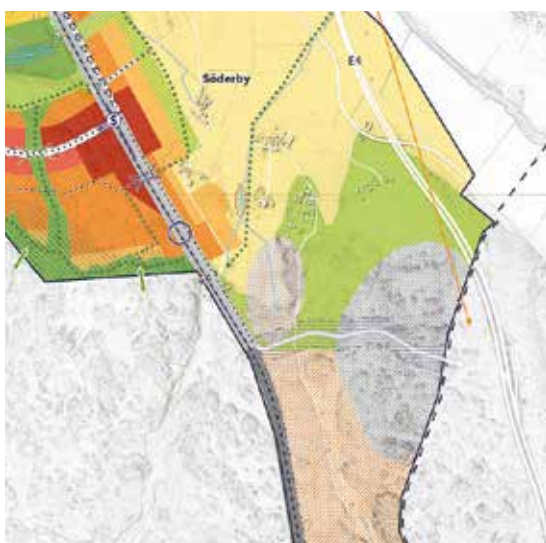




Föreslagna alternativa infarter i översiktsplan 2016. "T" står för trafikplats.



Alternativa lägen för trafikplats och infart som presenterades i samrådsförslaget.



Utställningshandlingens föreslagna läge för infart och trafikplats. Det fortsatta arbetet med trafikplatsen vid E4 kommer sedan att ske i samarbete med Trafikverket i en så kallad åtgärdsvalsstudie.

## Andra broar i förslaget

Planförslagets gröna kilar och spridningsstråket invid Stordammen korsas av gata och spårväg. De passagerna ska utformas som olika typer av broar. Särskilda krav ställs på bron över Stordammens spridningsstråk. Den ska utformas så att den möjliggör spridning och passage för groddjur, fåglar och fladdermöss och Natura 2000-området Lunsens ingående arter. Höjden ska också möjliggöra passage för större djur. Stordammstråket är också ett rekreativt stråk med långsgående stigar och spänger vilket ställer ytterligare krav på utformningen. Således ska både brohöjden och brospannets bredd bidra till både den ekologiska funktionen och den rekreativa funktionen kan bibehållas i stråket.

Bron blir ett viktigt arkitektoniskt objekt i stadsmiljön och ska därför gestaltas omsorgsfullt, den kan med fördel byggas i trä. Belysning uppe på bron ska anpassas till skogsmiljön med lågt placerade och avbländade ljuskällor. Även andra detaljer ska utformas med stor omsorg och ambition. Det gäller t.ex. brofästena som nere i stråket ska anpassas till den omgivande naturmiljön och uppe i gatumiljön ska anpassas till dess urbana karaktär.

Passager över de gröna kilarna kan utformas mer marknära. Under dessa ska regnvatten kunna passera vid skyfall och utformningen ska möjliggöra en spridningsväg för groddjur. Passagernas påverkan på arter och naturmiljö ska begränsas genom storlek, utformning och genomtänkt belysning. Två andra viktiga passager behöver studeras i den fortsatta processen. Det handlar om det öst-västliga spridningsstråkets korsning med v 255 och med järnvägen. Dessa passager behöver studeras tillsammans med dag- och markvatten hanteringen samt i anslutning till utveckling av v 255 till stadsgata. Även längs detta stråk ska passagerna utformas utifrån rekreativa och biologiska värden.

## Trafikplats E4 med väganlutningar

Frågan om trafikplats vid E4:an och infartsvägen till stadsnoden sydöstra stadsdelarna och järnvägsstationen har utretts från ett tekniskt perspektiv under arbetet med utställningshandlingens. Baserat på denna utredning samt samrådshandlingens hållbarhetsbedömning föreslås det södra alternativet till trafikplats. Hållbarhetsbedömningen förordar ett läge för både infart och trafikplats som så lite



som möjligt påverkar Långhundraledens riksintresse för kulturmiljö och brukandet av jordbruksmarken. Utgångspunkt för valet har också varit den överväldigande majoriteten av yttranden i samrådet som förordar det södra alternativet. Lokaliseringen ska ses som en viljeyttring från Uppsala kommuns sida. Frågan kommer att diskuteras och beslutas inom ramen för Trafikverkets åtgärdsvalstudie. Detta är med andra ord en viljeyttring från en part av flera i denna process.

De två lägena för infart som presenteras översiktligt i översiktsplan 2016 utgick som alternativ inför samrådsförslaget.

Det fortsatta arbetet med trafikplatser vid E4 kommer sedan att ske i samarbete med Trafikverket i en så kallad åtgärdsvalsstudie. Arbetet har inletts och ett ställningstagande om trafikplats/er sker under 2021. Därefter kan arbetet med en vägplan påbörjas. I åtgärdsvalsstudien utreds fler behov i det statliga vägnätet i anslutning till planerade utbyggnader i såväl Uppsala som Knivsta kommuner. När det gäller behov av tillgänglighet till E4 handlar det om de utbyggnader Knivsta kommun planerar i Alsike, liksom behoven av tillgänglighet mellan de sydöstra stadsdelarna och Alsike.



Olika typer av gator illustrerade. Utsnitt från illustrationskartan på sid 41. Illustration: Christiaan Smits, Nivå Lanskapsarkitektur AB

## Olika typer av gator

Föreslagna gatutyper är:

### *Kollektivtrafikboulevard*

Gatan rymmer kapacitetsstark kollektivtrafik, cykel, gång och angöring för motortrafik. Norra sidan har en bredare trottoar för att möjliggöra serveringar i solläge.

### *Genomfartsgator*

Väg 255 och ny gata öster om järnvägen samt i planförslaget är utpekade gator genom den nya stadsmiljön. Dessa gator har separata kollektiv- och cykelfält.

### *Infartsväg*

Är den väg som förbinder stadsdelen med ny trafikplats på E4. Har separat cykelfält.

### *Stadsgator*

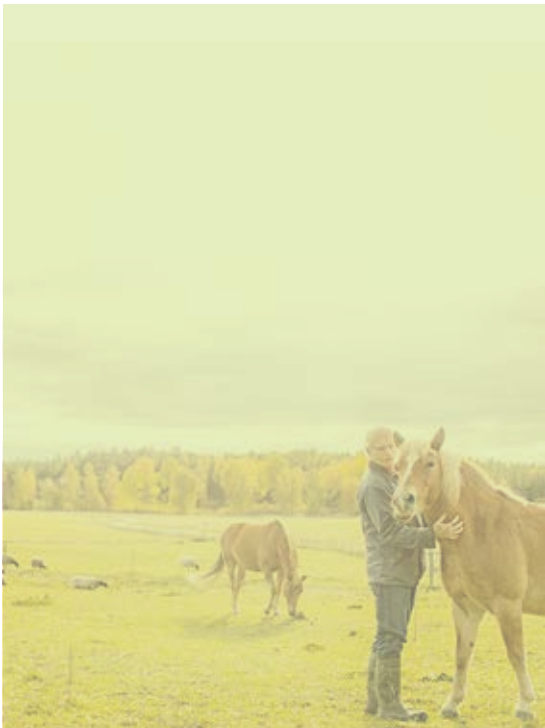
Stadsgator finns i huvudsak i två olika typer, dels breda gator som motsvarar funktionskrav i tema Gator och torg, bredden motsvara ungefär 24 meter och gäller för merparten av gatorna. Trafiken på dem varierar i hastighetsbegränsning, tillåtna fordon och utformning beroende på läge i gatunätet. Den andra förekommande typen är smalare ca 13 - 14 meter och föreslås i sådana lägen där endast ett kvartersdjup ska försörjas med angöring. De kan med fördel utformas som gåfartsgator.

### *Gåfartsgata*

Dessa ytor återfinns utmed gröna kilar och spridningsstråket utmed Stordammen. Dessa ytor ska vara tillräckligt breda för utryckningsfordon, dvs 9-10 meters bredd. Kant mot natur ska vara specialutformad för att fånga upp dagvatten vid kraftiga regn.

### *Gränder*

Är 9 -11 meter breda gaturum bestående av fyra meter körbana och förgårdsmark på var sida. De löper genom de större kvarteren och bidrar till att skapa ett gent och finmaskigt gång- och cykelnät. Gränderna är enkelriktade för biltrafik men inte för cykel.



**Om det som  
finns och  
utvecklas**

# Vatten

Här kan du läsa om hur vatten bidrar till en grön stadsmiljö och till en resurseffektiv och klimatpositiv miljö nära naturen. Vattnet bidrar till stadsdelarnas livskraft.



## Mål 2050

- De sydöstra stadsdelarna:
  - påverkar inte grundvattnet negativt
  - försämrar inte miljö kvalitén i Sävjaån och Fyrisån
  - påverkar inte Natura 2000 områden
- Dagvatten är en del i vattenhushållningen
- Vatten bidrar med reglerande och kulturella ekosystemtjänster

## Planeringsinriktningar

- Höjdsättningen i stadsdelarna ska möjliggöra att gröna kilar, spridningskorridorer och lämpliga parkstråk fungerar som fördröjningszon för ytvatten vid kraftiga regn
- Vattnets kretslopp ska pedagogiskt och informativt synliggöras i stadsmiljön
- Vid utformning av allmän platsmark bör rent vatten tas tillvara för trivsel och rekreation
- Vatten ska tas tillvara för bevattning av grönskan som i sin tur bidrar till ett behagligt stadsklimat och motverkar värmeöar

- Ytvatten ska separeras från dagvatten genom medveten formgivning
- Alla gator ska rymma ytor för fördröjning, infiltration och rening (FRI) av dagvatten
- Alla FRI-ytor (dagvattensystemet) i gator, torg och parker ska rymma biokol och luftiga lager för trädrötter
- Höjdsättning samt drift och underhåll av infiltrerande ytor i gatorna ska säkerställa systemets funktion
- Lokal handlingsplan för Sävjaån ska vara en planeringsförutsättning

## Behov av vidare utredningar

- Anpassningar, skyddsåtgärder och förstärkningsåtgärder för fridlysta arter ska planeras och genomföras i tidiga skeden
- Utredningar av utbredning och tillstånd hos Natura 2000-arter och naturtyper ska genomföras inför tillståndsprövningar i tidiga skeden och detaljplanering

Se även Tema tekniska försörjningssystem

## Vatten har en framträdande roll

Vatten är en förutsättning för allt liv på jorden, för människors hälsa och en hållbar utveckling. Vatten är skyddat på flera olika sätt och i en fortsatt planering finns ett stort ansvar att inte försämra vattenkvaliteten i stadens yt- och grundvatten.

Vatten präglar idag stora delar av planområdet, inte i form av stora sjöar och stränder utan på ett mer lågmält sätt. I skogsområdet finns små våtmarker, en damm, kärr, bäckar och diken och utmed planområdets gränser rinner Fyrisån och Sävjaån. Vatten har en framträdande roll i planförslaget. I en ny stadsmiljö behövs vatten för stadens olika behov, till växtlighet i gaturum, till naturstråken, för att visa vattnets kretslopp och för trivsel och rekreation. En framtida stadsmiljö måste

också förberedas för klimatförändringar med extrema väder med kraftigare regn och längre torra perioder där vatten kan bli en bristvara.

## Planens fyra typmiljöer för vatten

Planförslaget visar fyra typmiljöer som utgår från vattnet som en resurs; gröna kilar och Stordammens spridningssamband, gaturummen samt parker, torg och gårdar samt slättlandskapets åar.

I Stordammens gröna kil bevaras fuktiga biotoper och spridningsvägar för växter och djur. Här kan stora mängder regnvatten fångas in och bromsas vid kraftiga regn. De gröna kilarna gör naturen närvarande mitt i stadsmiljön och bidrar med karaktär och

## Begrepp

### Dagvatten

En definition av dagvatten är att det är ett tillfälligt förekommande vatten som rinner av anlagd markytan vid regn och snösmältning.

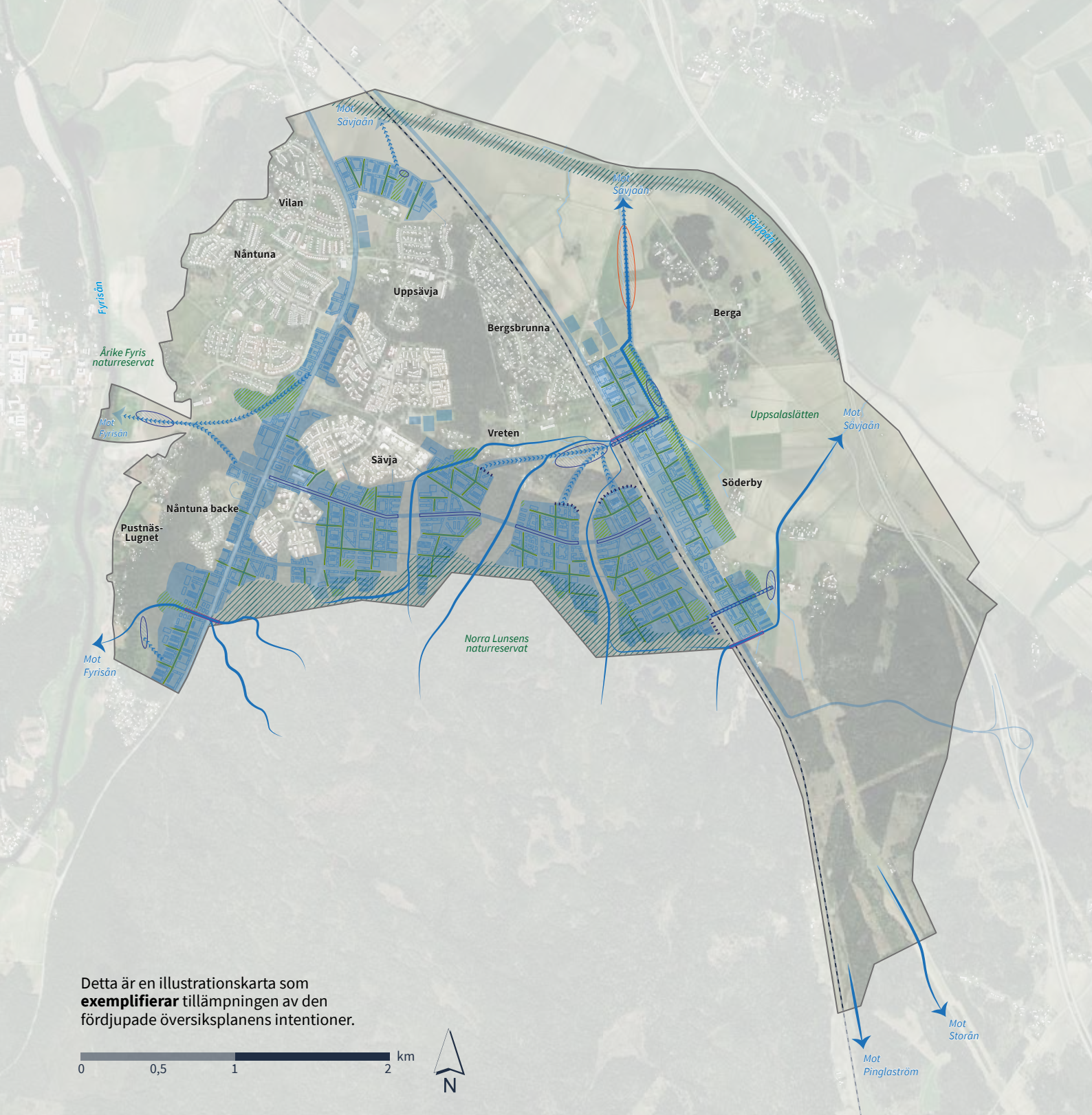
### Recipient

Recipient (sjö eller vattendrag) kallas det vattendrag som avlopps- eller dagvatten leds till.

### Resiliens

den långsiktiga förmågan hos ett system att hantera förändringar och fortsätta att utvecklas.





Detta är en illustrationskarta som **exemplifierar** tillämpningen av den fördjupade översiktsplanens intentioner.

0 0,5 1 2 km



## VATTEN

### Dagvatten från ny stadsmiljö

- FRI-systemets omhändertagande av dagvatten (fördröjande, renande och infiltrerande)
- Utflöde för FRI-systemets överskottsvatten (schematisk illustrerat)
- Infiltrerande anlagda parker
- Gator med mycket grönska (som därmed är extra infiltrerande)
- Dagvattenkylvert
- Reservoar för skyfallsvatten

### Markvatten

- Markvatten från bl. a Lunsen (schematisk illustrerat)
- Markvattenkylvert

### Renande slutsteg

- Yta för hantering av dagvatten
- Hantering av vatten

### Hänsyn Natura 2000

- Extra känsligt område inför Natura 2000-prövning (Föreslagen bebyggelsegräns mot Lunsen kan komma att ändras)

kvalitet. Den andra typmiljön är de generella gaturummen med plats för infiltrationsbäddar för grönska och andra anläggningar för lokalt omhändertagande av dagvatten. Den tredje typmiljön är stadens parker, torg och gårdar där rent vatten pedagogiskt kan synliggöras och med dagvatten där särskilda växtbäddar ger hållbara trädplanteringar och därmed ett behagligare lokalklimat.

Den fjärde typmiljön är Sävjaån och Fyrisån som möts i odlingslandskapet i Årike Fyris. Åarna tar emot yt- och dagvatten från planområdet. När vattnet har nått fram till åarna ska vattnet vara rent och inte försämra den kvalitet som gör att vi kan bada, fiska och dricka vattnet.

### Från Lunsen till Fyrisån

Regnvatten och snösmältning fyller låga partier i Norra Lunsen och bildar våtmarker av olika slag. Vatten rör sig sakta från högre delar i Lunsen ner över naturreservatsgränsen och följer lägre partier ner mot planområdet. Inom planområdet följer vattnet lågpunkter och fördelas i naturstråk och vidare till Sävjaån och Fyrisån. Olika åtgärder för att skydda vatten, leda vatten, dränera vatten och fylla igen sänkor kommer att krävas för att bygga en stadsmiljö och för att värna livsmiljöer för djur och växter. Allt ska planeras utifrån hänsyn till värden i vattenmiljöer uppströms och nedströms.

förts som beskriver förutsättningarna för ett framtida flödessystem, Lunsens hydrologiska och geohydrologiska förutsättningar, riskanalys för planen ur grundvattensynpunkt samt en beskrivning av hela vattenflödessystemet och dagvattensystemet.

### Naturvärden i Fyrisån och Sävjaån

Fyrisåns hela sträckning har naturvärdesklass 1 med ett högt art- och biotopvärde. I mader och vassområden finns viktiga lek- och uppväxtområden för fisk. Åtgärder som utförs inom Fyrisåns dalgång ska planeras med hänsyn till åfårens form, de naturliga svämzoner och vattendragets möjlighet till att forma landskapet.

Inom planområdets yta för broförbindelse över Fyrisån är fåran relativt opåverkad av rätning och muddring och därför extra skyddsvärd. Låga konstruktioner och bankar riskerar särskilt att påverka naturvärden då störningen kommer närmare vattenområdet. Även spridningssamband i strandparti och i vattenområde kan försvagas vid en olämplig utformning. Det finns begränsad information kring limniska värden vid föreslaget broområde vid Fyrisån. Inför prövning av vattenverksamhet ska förekomster av arter samt livsmiljöer för fisk och bottenfauna utredas vidare.

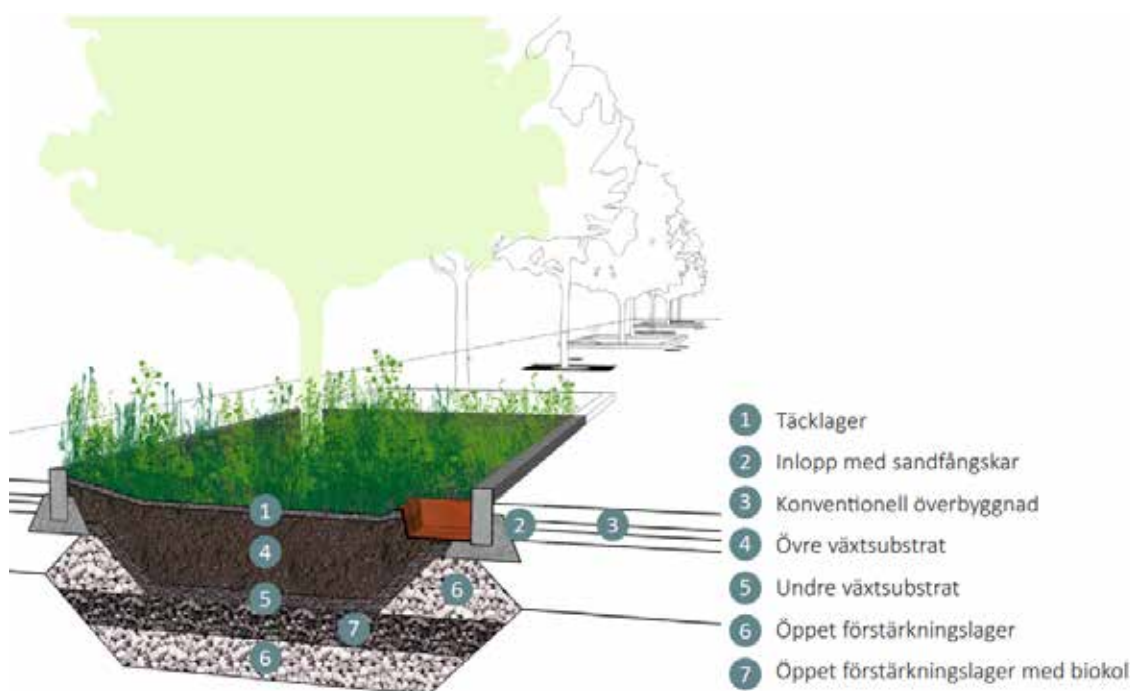
#### Läs mer

Frågan utreds i den parallella tillståndsprövningsprocess för Natura 2000 som beskrivs i inledningskapitlet.

»

Klimatförändringarna innebär en större risk för kraftiga regn- och snöoväder

«



Växtbädd i gatan i genomskärning, en central del i FRI-systemet.  
Källa: Modifierad från Levande gaturum - en handbok i Blågröngrå system (2019)  
Illustration: Martin Vysoký, Hanna Centervall, Susanne Sixtensson edge



»  
 I kommande processer ska varje detaljplan genom sin dagvattenutredning visa hur Miljö kvalitetsnormerna följs  
 «

Sävjaån har naturvärdesklass 2 med högsta artskyddsklass). Åfåran är påverkad av uträning och jordbruksverksamhet. Sävjaån är en lekplats för ett flertal fiskar bl.a. habitatarten Asp. I ån finns även utter och äkta målarmussla. Sävjaån är ett Natura 2000-område där verksamheter eller åtgärder inte får, varken var för sig eller i kombination med andra projekt, försämra ekologiska värden. Anläggningar inom Sävjaåns vattenområde ska planeras med hänsyn till dessa värden.

### Hänsynsområde Natura 2000

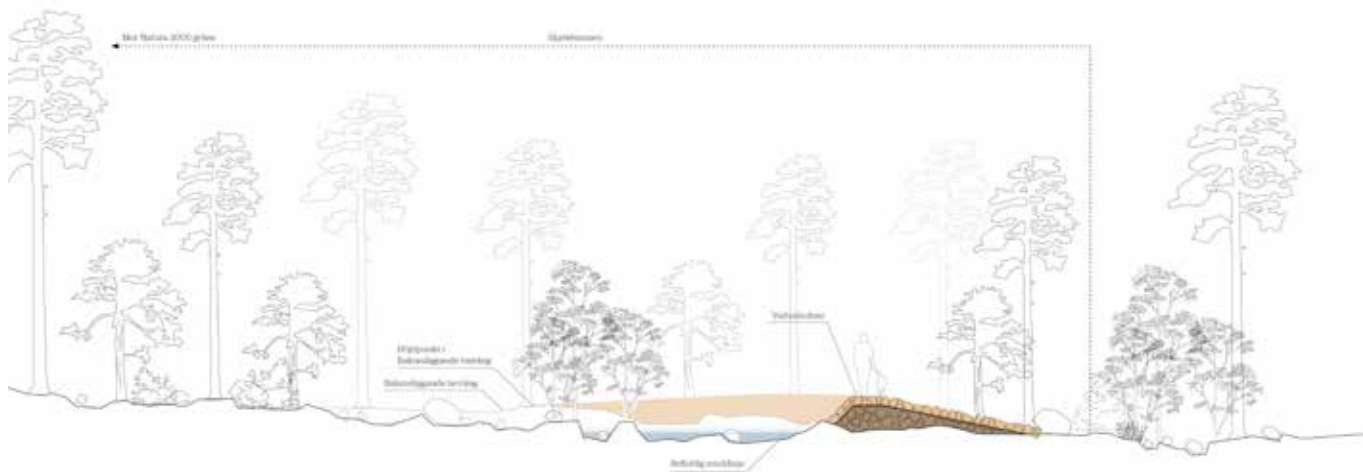
Hänsynsområdet är framtaget utifrån naturtyper och hydrologi med målsättningen att åstadkomma en väl fungerande stadsmiljö. Den fördjupade översiktsplanen visar huvudragen för kommande detaljplanering där tillstånd för vattenverksamhet och tillstånd för Natura 2000 fordrar en teknisk nivå som inte kan redovisas på översiktlig nivå. Utredningar kommer att göras i ett senare skede för delområden eller enskilda detaljplaner.



Hänsynsområde framtaget utifrån naturtyper och hydrologi (röd streckad linje). Från hydrologisk synpunkt kan exploateringsgränsen på vissa delsträckor eventuellt flyttas närmre plangränsen (röd heldragen linje), och Natura-2000 området, med tekniska åtgärder. Källa: Ekologigruppen AB



Förslag till vattenledare, del av utredning "skyddzon" mot Lunsen - förslag till princip för vattenledare. Nivå Landskapsarkitekter AB.



Illustrerande exempel på utformning av vattenledare. Nivå Landskapsarkitekter AB.



## Ett dagvattensystem för framtiden

Planens inriktning är att bygga en dagvattenlösning för framtiden som långsiktigt och hållbart nyttjar dagvattnet genom hushållning och återbruk av vatten och som följer Uppsala kommuns mål och riktlinjer. I en helhetssyn på vatten ingår dagvatten som en viktig del där yteffektiv teknik och en öppenhet för nytänkande är ett krav, dels för att hantera rening av alltmer komplexa föroreningar och dels för att lagra och infiltrera vatten med cirkulära metoder. För att klara framtidens krav på dagvattenhantering ska ett infiltrerande dagvattensystem utvecklas; FRI – fördröjning, rening och infiltration. Dagvattnet blir en resurs för att minska dricksvattenförbrukning och för en hållbar grönska i gaturummen som motverkar värmeöar och höga temperaturer och ger ett behagligt lokalt stadsklimat.

## Dagvattensystemets tre nivåer

Kvartersmarken utgör dagvattensystemets första nivå. Dagvatten som bildas inom fastigheten, på kvartersmarken, ska i första skedet omhändertas lokalt, inom de enskilda kvarteren. Den största delen av utjämning och rening sker därmed närmast källan. Detta uppnås antingen genom infiltration, avdunstning, nedbrytning av mikroorganismer och växtupptag eller samlas in för att begränsa färskvattenkonsumtionen. Dagvattnet kan då användas till bl.a. att utvinna energi för värme eller kyla, toalettavatten, eller bevattning av odlingsmark. Biokol, luftiga gruslager och

andra substrat bildar ett biofilter som främjar en stark tillväxt av vegetation ska användas i växtbäddar på gårdarna och gårdarna ska inte underbyggas. För optimal användning av dagvatten ska rent och smutsat dagvatten skiljas åt så långt som möjligt.

All allmän platsmark (bl.a. gatumark, torg, parkeringsplatser) utgör FRI-systemets andra nivå. Där ska dagvatten fördröjas och renas i gaturummen främst i lager under gatan men också i de växtbäddar och planteringar som ska förekomma i alla gaturum. De gröna kilarna kantas av gaturum som ska säkerställa att dagvatten inte når naturmarken.

Den tredje nivån är dagvattnets utflöde som leds till kombinerade tekniska lösningar för rening och utjämning som exempelvis reningsverk och filterlösningar eller andra yteffektiva lösningar. Systemet innehåller också landskapsarkitektoniska objekt för fördröjning som terrasseringar och sänkta markpartier. Det kombinerade systemet säkerställer ett jämnt flöde, låg föroreningsbelastning och möjligheter till återbruk och cirkulära lösningar. Systemet som helhet kan delvis ersätta ytkrävande reningsdammar.

## Ett förändrat klimat

Klimatförändringarna innebär en större risk för längre torrperioder, kraftiga regn- och snöoväder. Att leda, rena, fördröja och infiltrera mark- och dagvatten är således nödvändigt i

## Natura 2000

I ett Natura 2000-område beskrivs naturtyper, bevarandevärden och arter vars tillstånd inte får påverkas av åtgärder inom eller utom Natura 2000 gränsen. En verksamhet kan tillåtas endast om det kan konstateras att de åtgärder som kan förutses inte på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område. Natura 2000 kan även hindra exploatering utanför gränsen, om den på ett betydande sätt kan påverka miljön inne i området. Om ett Natura 2000-område skadas måste det kompenseras så långt det är möjligt.

## Yt- och grundvatten

För att uppnå en bra vattenkvalitet har EU beslutat om ett vattendirektiv och ett gemensamt regelverk för Europas sjöar, vattendrag, kuster och grundvatten. Större vattendrag, sjöar och grundvatten är så kallade vattenförekomster och har tilldelats ett mål för framtida vattenkvalitet - en miljökvalitetsnorm.

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



Stordammen



Rastplats vid Stordammen



Ytvatten i Lunsen

nya stadsmiljöer. Dessa behov erbjuder också möjligheter till nya typer av anpassade gator och gårdar för vattenlagring och möjliggör en ymnig grönska som renar och kyler luft och ger svalkande skugga.

Inför planarbetet har en översiktlig översvämninganalys gjorts. Den visar att några mindre instängda områden kan komma att uppstå vid extrema regn om befintliga markhöjder bibehålls. Dessa områden ska särskilt beaktas vid senare höjdsättning. Öster om järnvägen är det främst de befintliga fotbollsplanerna som riskerar att översvämmas, en risk som finns redan idag.

Vid extrema väder och skyfall ska utjämningsytor hantera extrema flöden. Grönytor som sammanfaller med lågt liggande områden kan samnyttjas för en yteffektiv fördröjning. En yta kan vid stora regn eller översvämningar temporärt hantera vattenmassor, men under övrig tid fylla en annan funktion, till exempel parkeringar, bollplaner och delar av parker. Höjdsättningen i stadsdelarna ska möjliggöra att gröna kilar och parkstråk kan fungera som fördröjningszon för markvatten vid kraftiga regn.

Större utjämningsytor för vatten kan anläggas som sänkor i jordbrukslandskapet för bruk av vall eller andra perenna grödor. I planens dagvattenutredning redovisas flöden och arealer för utjämning. Föreslaget FRI-system beräknas klara mycket stora regnmängder innan ett överskott når utjämningsytorna.

Slutlig dimensionering och placering av utjämningsytor tas fram i detaljplaneskedet. Höjdsättningen av planområdet ska planeras för att klara hanteringen av extremregn ett 50- eller 100-årsregn.

### Grundvatten

Nybildning av grundvatten sker genom att vatten som nederbörd infiltrerar och tränger vidare ner genom jord och berg. Planområdet ligger inom tillrinningsområdet för Uppsalaåsen och intill grundvattenförekomsterna Uppsalaåsen-Uppsala och Sävjaån-Samnan. Det grundvatten som bildas inom planområdet når till stor del Uppsalaåsen som förser delar av Uppsala kommun med dricksvatten.

Grundvattenförekomsterna Sävjaån-Samnan och Uppsalaåsen-Uppsala har god kvantitativ status och otillfredsställande kemisk status och ska enligt miljö kvalitetsnormen uppnå god status 2027. Planförslaget bedöms inte försvåra möjligheterna att uppnå MKN för grundvattenförekomsterna förutsatt att de riktlinjer som Uppsala kommun har beslutat följs så långt möjligt i detaljplaner inför exploatering inom planområdet.

För att inte det ska finnas risker för att grundvattnet påverkas och för att grundvattnet ska vara tryggt för framtiden har Uppsala kommun genomfört en riskanalys för hela tillrinningsområdet för Uppsala- och Vattholmaåsen och beslutat om särskilda riktlinjer för markanvändning.

För planområdet har en särskild riskanalys tagits fram. Analysen är en sammanvägning av områdets känslighet, förorenande ämnens farlighet om en skada inträffa, hur stor skadan blir samt sannolikheten för att en skada kan inträffa. Sammantaget blir detta ett mått på hur stor risken är för en skada och om det är skadlig för grundvattnet.

Planområdet ligger huvudsakligen inom känslighetsklasser Låg och Måttlig. Några mindre delar av den planerade bebyggelsen ligger inom känslighetsklass Hög. Den nordvästra delen av verksamhetsområde ligger inom känslighetsklass Hög. Den nordöstra delen går delvis in på mark som är klassad Hög känslighet.

Riskanalysen visar att det finns risker som särskilt behöver beaktas bla under byggnation men även i färdigbyggda delar där släckvatten från bränder är en stor risk. För att inte medföra en negativ påverkan på grundvattenförekomsterna. Riskanalysen visar även att grundvattenbildningen kommer att minska i planområdet. För att minimera minskningen bör FRI-systemet för hantering av dagvatten och mark-/ytvatten inom planområdet bygga på att så stor andel som möjligt av detta vatten kan infiltrera och bilda grundvatten.

Riskanalysen visar att om föreslagna riskreducerande åtgärder vidtas under byggfas och driftfas bör en exploatering kunna genomföras utan negativa konsekvenser för vattenkvalitet och kvantitet grundvattenförekomsterna Uppsalaåsen-Uppsala och Sävjaån - Samnan.

## Vattenverksamhet

Vattenverksamhet är en juridisk term som innefattar olika vattenåtgärder som förändrar vattnets djup eller läge och som oftast innebär ett särskilt tillstånd för vattenverksamhet. För att använda vatten och för att leda vatten behövs åtgärder som bortledning, grävning, markavvattning, byggande av dammar mm. I det fortsatta arbetet ska vattenåtgärder samordnas och planeras så att tillstånd för vattenverksamhet inte begränsar eller försvårar de olika verksamheterna.

Anläggandet av broförbindelse över Fyrisån innebär en separat prövning av tillstånd för vattenverksamhet hos Mark- och miljödomstolen. I samband med prövningen bedöms även påverkan på strandskyddsbestämmelserna. Prövningen av Ultunabron kan även samordnas med dispens från föreskrifterna för naturreservatet Årike Fyris, vattenskyddsområdet Vattholmaåsen-Uppsalaåsen, markavvattningsföretag, skydd för landskapsbildningen, Natura2000 samt Artskyddsförordningen. Vidare prövas påverkan på status för yt- och grundvatten där även morfologiska kvalitetsfaktorer ingår.

## Natura 2000

Natura 2000-områden har ett starkt skydd och är av riksintresse där det krävs särskilt tillstånd för verksamhet inom och i anslutning till området. Lunsen och Sävjaån är skyddade som Natura 2000-områden och även skyddade enligt EU:s Art- och habitatdirektiv. Föreslagna detaljplaner och verksamheter kan tillåtas endast om det inte på ett betydande sätt kan skada miljön. Tillstånd för Natura 2000 utförs i ett senare planeringskede med ett mer detaljerat underlag.

Av bevarandeplan för Natura 2000-området (SE0210329) Lunsen framgår att åtta naturtyper ska bevaras. Sävjaån-Funbosjöns Natura 2000-område innefattar Vistebyån, Funbosjön, Sävjaån och biflödet Storån. Av bevarandeplan framgår att en naturtyp ska bevaras.

## Miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster

Miljö kvalitetsnormer, MKN, för vatten syftar till att säkra Sveriges vattenkvalitet. En miljö kvalitetsnorm för vatten beskriver den kvalitet en vattenförekomst ska ha uppnått vid en viss tidpunkt. MKN för vatten gäller för ytvatten, som sjöar, vattendrag och kustvatten samt för grundvatten. Genom normerna ställs krav på ekologisk och kemisk kvalitet i ytvatten och krav på kemisk kvalitet och vattentillgång för grundvatten. Huvudregeln är att alla vattenförekomster ska uppnå god status. Normerna anger en lägstanivå och en verksamhet får inte påverka en vattenförekomst så att kvaliteten blir sämre än vad som anges i normen.



Fyrisån och Sävjaån är mottagare av vatten från planområdet. Fyrisån och Sävjaån har idag måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status och ska uppnå minst god vattenstatus år 2021. För att uppnå recipienternas miljö kvalitetsnormer behövs en minskad föroreningsbelastning vilket kräver rening vid en exploatering. Inom planområdet finns även befintlig bebyggelse som idag saknar rening av dagvatten. För att miljö kvalitetsnormerna för vatten ska kunna uppnås behöver dagvattnet från befintlig och tillkommande bebyggelse renas. Vid detaljplanering fastställs åtgärder utifrån aktuella MKN och utifrån status i vattenförekomsterna.

### Vattenskyddsområde Uppsala- och Vattholmaåsarna

Vattenskyddsområdet anger skydd för de kommunala grundvattentäkterna i Uppsala-Vattholmaåsarna. Delar av västra planområdets ligger inom vattenskyddsområdet där större delen utgör sekundär skyddszon och där området för broförbindelse över Fyrisån berör de känsligaste ytorna i primär skyddszon. Inom vattenskyddsområdet får inte verksamheter bedrivas som riskerar att försämrats grundvattenkvaliteten. Byggnader och andra anläggningar får inte förläggas så att de skadar grundvattnet. Bland annat får markarbeten inte ske djupare än till 1 meter över högsta grundvattenyta. Vid arbete inom ett vattenskyddsområde ska områdesföreskrifterna följas.

### Strandskydd

Strandskyddsbestämmelserna syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden samt att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Planområdet kommer att beröra strandskyddsområdet för både Fyrisån och Sävjaån. Den förslagna broförbindelsen över Fyrisån vid Ultuna berörs av det generella strandskyddet om 100 meter på västra sidan, samt ett utvidgat strandskyddsområde om 300 meter på östra sidan. En broförbindelse innebär att Strandskyddet måste upphävas.

### Markavvattningsföretag

När markavvattningen berör flera fastigheter bildas vanligen en samfällighet – ett markavvattningsföretag ofta kallad torrlägningsföretag, dikningsföretag eller sjösänkingsföretag.. De flesta markavvattningsföretag är bildade före 1950. Vattensamfälligheter som bildats genom förrättning är rättsligt gällande. Det innebär att de sträckningar, djup och vattennivåer som angivits för exempelvis diken gäller med samma rätt som en vattendom. Vid förrättningen fastslogs vilka fastigheter som skulle delta i företaget och med hur stor andel. Fastigheterna i torrlägningsföretaget har ett gemensamt ansvar för att underhålla diken eller anläggningar som omfattas av företaget.

Planområdet berör tre markavvattningsföretag:

- Bergsbrunna-Berga- Vallby vattenavledningsföretag av år 1932
- Rosland -Orslätts torrlägningsföretag av år 1933
- Del av Funboåns markavvattningsföretag (Sävjaån)

För större åtgärder inom markavvattningsföretag krävs tillstånd som prövas av Länsstyrelsen och i vissa fall av Mark- och miljödomstolen

# Natur

Här kan du läsa om hur den nya stadsmiljön bidrar till en ekologiskt hållbar utveckling. Du läser även om hur förslaget bidrar till en integrerad och livskraftig miljö och en stadsmiljö nära naturen och det omgivande landskapet.



## Mål 2050

- De sydöstra stadsdelarna
  - påverkar inte fridlysta arter
  - påverkar inte Natura 2000 områden
- De högsta naturvärdena (klass 1 NVI) är bevarade
- Höga naturvärden (klass 2 NVI) kompenseras utanför området
- Den avverkade skogens koldioxidbindande kapacitet är kompenserad så långt som möjligt
- Gröna kilar och spridningsstråk bidrar med reglerande och kulturella ekosystemtjänster

## Planeringsinriktningar

- Stordammsstråket ska fungera som spridningsväg för groddjur, fåglar och fladdermöss och Natura 2000-området Lunsens ingående arter
- Spridningsstråk och gröna kilar ska skyddas från åverkan under utbyggnadstiden
- Spridningsstråk och gröna kilar ska detaljplanläggas som natur
- Skötselplaner ska tas fram för spridningsstråk och gröna kilar i samband med detaljplaneläggning

- Förekomst av rödlistade arter ska utredas i samband med detaljplaneläggning
- Skadelindringshierarkin ska tillämpas för naturvärden och rödlistade arter
- Skogsvårdsåtgärder ska planeras och genomföras inför detaljplaneläggning
- Hällmarker med tallar, tall som naturträd eller tall i kluster av olikåldriga träd, som klarar exploatering, ska sparas på möjliga platser i stadsmiljön
- Annan värdefull vegetation bör sparas på möjliga platser i stadsmiljön, till exempel parker och gårdar

## Behov av vidare utredningar

- Anpassningar, skyddsåtgärder och förstärkningsåtgärder för fridlysta arter ska planeras och genomföras i tidiga skeden
- Utredningar av utbredning och tillstånd hos Natura 2000-arter och naturtyper ska genomföras inför tillståndsprövningar i tidiga skeden och detaljplanering

Naturen och topografin utgör höga värden inom planområdet och erbjuder många olika kvalitéer. Djurliv, växter, naturens ljud och dofter och vida utsikter berör alla sinnen. Detta är värden som ska beaktas och värnas i utvecklingen av den nya stadsmiljön. Samtidigt innebär det stora förändringar att bygga en ny stadsmiljö i obebyggd natur. En avvägning måste göras mellan de sociala behoven av en integrerad och sammanhållen urban miljö och naturens behov av sammanhållna ekologiska miljöer. Planförslaget visar ett förhållningssätt till uppgiften där sociala värden har prioriterats inom den nya bebyggelsen men där förutsättningar för ekologiska spridningsvägar och kopplingar genom den urbana miljön säkerställts.

## Spridningsstråk och gröna kilar

Den fördjupade översiktsplanen föreslår att natur sparas för att sammankoppla stadsmiljön med omgivningen. Naturmark sparas i två olika former och syften - spridningsstråk och gröna kilar. Båda är valda utifrån sin funktion i landskapet. De ska planläggas som natur och förses med skötselplaner som understödjer ekosystemtjänster och bevarar sambanden till omgivande natur. Markvattenflödena från Lunsen bibehålls i de nord-sydliga sambanden, vilket bidrar till bevarad ekologisk funktion både i Lunsen och själva stråken.

Stordammsstråket och Sävjastråket ska långsiktigt säkra en ekologisk funktion - att tillåta spridning av fridlysta arter och habitatarter

»  
Ett utvecklings-  
arbete på SLU  
kring beräkning  
av koldioxid-  
bindande  
förmåga  
«

igenom planområdet. Här ska åtgärder som långsiktigt stärker och utvecklar naturvärdena genomföras. Utvecklingen i spridningsstråken ska planeras med stor hänsyn till naturvärden och naturlighet. Korsande vägar och andra nödvändiga anläggningar utformas för att orsaka minsta möjliga påverkan och störning på växt- och djurliv. Markvatten och naturlig vegetation värnas, och i de fall belysning krävs väljs låga pollare med nedåtriktad ljuskägla för att minimera störningar på djurlivet.

Gröna kilar sparas utifrån en vattenförande och rekreativ funktion. Kilarna förses med rekreativa funktioner och sammankopplar stadslivet med den omgivande naturen. Läs mer om detta i tema Park och rekreation. Kilarna tillför staden karaktär och bidrar med reglerande ekosystemtjänster såsom bullerdämpning, svalka och förbättrad luftkvalité. De spelar också en viktig roll för vattnets väg från Lunsen till Sävjaån och Fyrisån.

## Naturvärdesinventering

För att få en helhetsbild över de naturvärden som finns inom planområdet har en naturvärdesinventering utförts. I den klassificeras naturvärdena mellan 1 och 4 där 1 innebär högst värde. Planförslaget innebär att naturvärden i klass 1 ges långsiktiga förutsättningar att bevaras genom att dessa områden ingår i grönområde på plankartan. Urvalet av sparad natur har skett utifrån funktionella stråk som knyter samman naturvärden till större enheter och som en viktig skyddszon mot Lunsen. Naturkvalitéer har även identifierats utifrån sin motståndskraft till förändring. Exempelvis kan friska tallar i kluster eller enskilda naturträd tåla att sparas i stadens grönområden och på kvartermark, liksom karaktärsskapande hållmarker. Träd och grönska på gator, gårdar och i parker skapar kvalité i stadsmiljön och kan genom medvetna växtval även bygga samband till den omgivande naturen.

### Skyddad natur

Lunsen är utpekad som riksintresse för naturvård. Riksintresset utgörs av ett stort väsentligt opåverkat och högt beläget skogsområde. Det är till stora delar bevuxet av äldre skog av naturskogskaraktär med en variation av hållmarker och sumpskogstyper. Genom en buffertzonen mellan föreslagen bebyggelse och riksintresset samt kanalisering av besökare tillgodoses riksintresset.

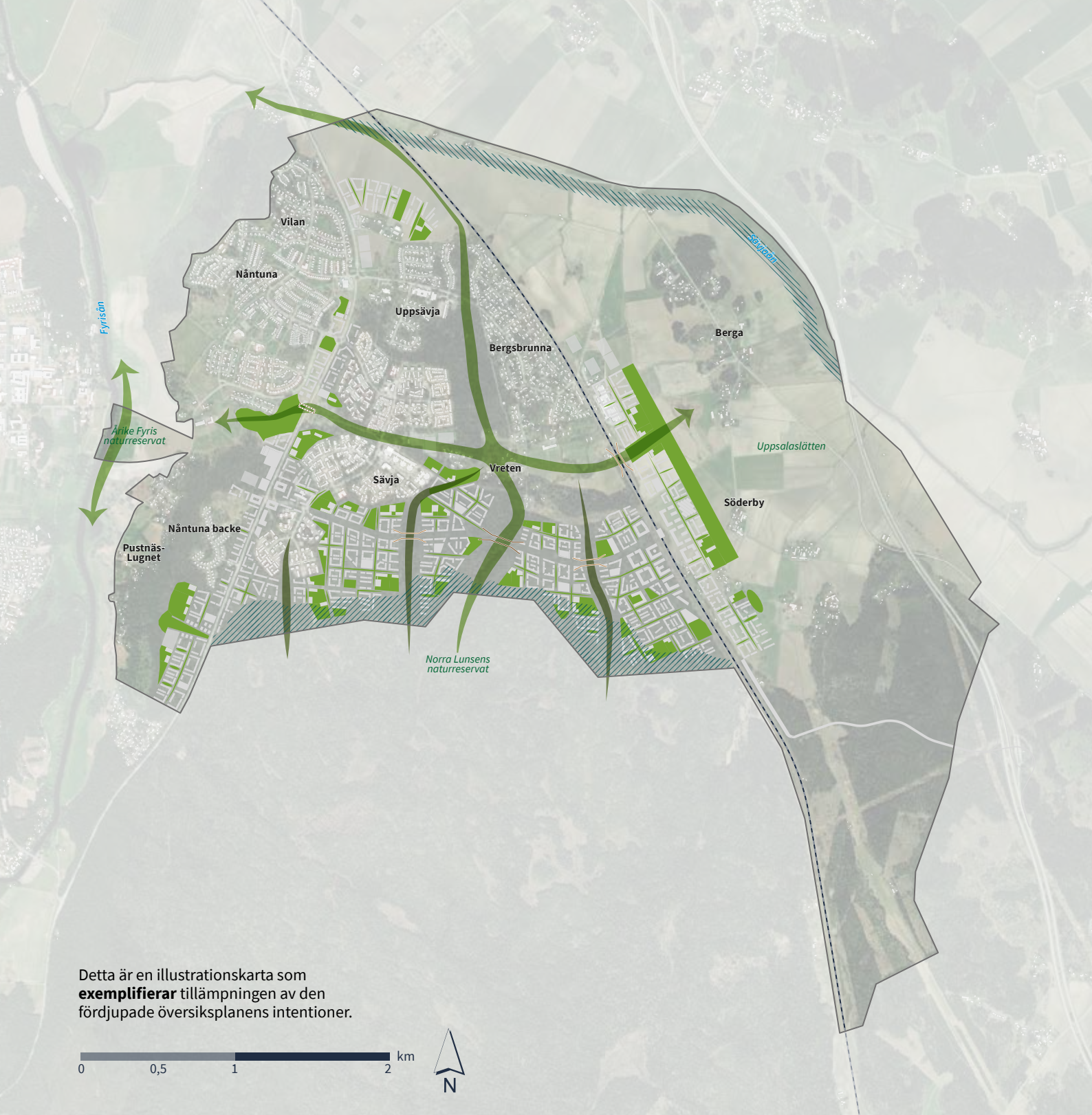
Planområdet gränsar i söder till Natura 2000-området Lunsen och längs med planområdets nordöstra kant löper Natura 2000-området Sävjaån-Funbosjön. Natura 2000-områdena har ett starkt skydd och är av riksintresse. Närheten till Natura 2000-områdena ställer höga krav på hänsyn i planen, särskilt kring vattenfrågorna. Föreslagna verksamheter och kommande detaljplaner kan tillåtas endast om det kan konstateras att de innebär skada på miljön

i Natura 2000-områdena. Tillståndsprocessen för Natura 2000 kräver detaljerat underlag och utförs därför i detaljplaner.

Hela Natura 2000-området Lunsen är även skyddat inom naturreservat "Norra Lunsen" vilket inte påverkar planförslaget. Lunsen utgör i sin sydvästra del riksintresse för rörligt friluftsliv.

Planområdets västra gräns sammanfaller i stora drag med naturreservat "Årike fyris", enbart föreslagen broyta för påverkar naturreservatet. Årike fyris omfattas även av landskapsbildskydd och området närmast ån utgör ett riksintresse för friluftslivet. Ingrepp inom dessa olika naturskydd föreslås i och med den föreslagna Ultunabron och det ställer höga krav på hänsyn i bronspanering, läs mer i avsnittet Vatten. Både Sävjaån och Fyrisån omfattas av strandskydd, som delvis är utökat. I planen föreslås infrastruktur som kommer att kräva att strandskyddet upphävs i berörda ytor.





**NÄRNATUR**

- Gröna ytor i stadsmiljön
- Extra gröna gator
- Bro över spridningsväg
- Marknära brokonstruktion över grön kil
- Undergång under väg
- Spridningsvägar växter och djur
- Gröna kilar mellan stadsdelar
- Extra känsligt område inför Natura 2000-prövning (Föreslagen bebyggelsegräns mot Lunsen kan komma att ändras)
- Plangräns

## Hänsynsområde Natura 2000

Ett extra känsligt område är utpekad utifrån naturtyper och geohydrologiska förutsättningar. Inom detta område kan bebyggelsegränsen komma att förändras. För att bestämma avståndet mellan Natura-2000 området Lunsen och den nya stadsmiljön krävs ett detaljerat underlag som inte kan tas fram inom ramen för den fördjupade översiktsplanen. Studier kommer att göras i ett senare skede för delområden eller enskilda detaljplaner där tekniska beskrivningar är en viktig del av underlaget för en eventuell tillståndsprövning.

## Förstärkningsåtgärder och kompensation

Negativ påverkan på fridlysta arter ska undvikas så långt som möjligt. Om risk för skada kvarstår efter att anpassningar har skett ska förstärkningsåtgärder genomföras inom planområdet. Då åtgärder i naturen ofta kräver en viss leveranstid ska förstärkningsåtgärder genomföras i god tid före eventuell tillståndsprövning och det planerade ingreppet. Att genomföra storskalig stadsbebyggelse i en naturmiljö innebär oundvikligen en försämring för befintliga värden. För vissa värden såsom klimatpåverkan, många naturvärden och friluftsliv är kompensation möjlig. Kompensation för klimatpåverkan, naturvärden och friluftsliv kan genomföras utanför planområdet genom att likvärdiga kvalitéer skyddas eller tillskapas. En utredning ska genomföras i syfte att fastställa vilka geografiska områden som är lämpliga för detta.



Foto taget i Norra Lunsen

## Broförbindelse över Fyrisån

Ett av områdena med högsta naturvärdesklass (1) är vattenområdet Nedre föret, som av förslaget berörs av område för broförbindelse över Fyrisån. Broförbindelsen ska utformas med största hänsyn till naturvärden - framförallt fågelliv i strandmiljöer- och vattenkvalité. Anslutningar till broförbindelsen ska inte hindra biologiska och landskapsmässiga samband i strandzoner och Fyrisåns dalgång. Området för broförbindelsen över Fyrisån berör även riksintresse för friluftsliv, naturreservat Årike fyris samt landskapsbildskydd. Bron ska placeras och konstrueras så att den tillgodoser riksintressets värden och naturreservatets syfte. Det innebär att anslutningar utformas så att de inte försämrar tillgängligheten till strandzonen eller omgivande dalgång. Och att bron och dess fundament inte förhindrar vattenanknutna friluftaktiviteter. I anslutning till broområdet finns också ett riksintresse för naturvård – Ultuna källa, läs mer om det i tema Vatten.

Området kring Ekoln är en stor tillgång för Uppsala och är utpekad som riksintresse för rörligt friluftsliv. Den utbyggda kollektivtrafiken kan underlätta för invånare från andra delar av kommunen att utöva friluftsliv i de sydöstra stadsdelarnas omgivning.

## Långsiktig kompensation av skogens kolbindande förmåga

Kolbindande byggmaterial, energieffektiva byggnader och solcellsanläggningar och annat kan göra stadsdelen klimatpositiv i driftsfas. Som kompensation för skogens kolbindande förmåga föreslås ytterligare åtgärder i form av till exempel skydd och nyplantering av skog utanför planområdet, plantering av träd i stadsmiljön, användning av trä (eller annat material som mellanlagrar koldioxid) som dominerande byggnadsmaterial, och/eller investeringar i energiteknik såsom lagring av koldioxid. Användande av biokol är ännu en del i stadens klimatstrategi för att lagra kol i den framtida klimatpositiva staden. Biokol bidrar även till frodiga och hållbara växtbäddar. Biokol ska användas frekvent inom utbyggnadsområdet men är också en möjlighet för att förbättra odlingsmöjligheter på gårdar och i parker.

»  
På den bördiga åkermarken öster om järnvägen säkras stora delar av jordbruksmarken  
«



# Kulturarv och kulturmiljö

Här kan du läsa om hur kulturmiljön inom och intill planområdet bidrar till en integrerad, produktiv och livskraftig stad, till resurseffektivitet och en grönskande livsmiljö med arkitektur av kvalitet. Här förklaras också hur planförslaget tillgodoser värdena inom särskilt värdefulla kulturmiljöer av riksintresse eller av kommunalt intresse.



## Mål 2050

- Kulturarvet och kulturmiljön bidrar till en hållbar livsmiljö för människor och stärker berättelsen om de sydöstra stadsdelarna och dess identitet
- Värden i riksintressena för kulturmiljön är en resurs och utgör utgångspunkt för utvecklingen av den nya stadsmiljön och har utvecklas i samverkan mellan berörda aktörer
- Det Linnéanska kulturarvet är tillgängligt och synliggjort och knyter samman den nya stadsmiljön med det omgivande kulturlandskapet

## Planeringsinriktningar

- Fornlämningar ska, så långt det är möjligt, bevaras, synliggöras och integreras i den nya stadsstrukturen
- Det agrara landskapets bebyggelsemiljöer ska vara synliga och kunna upplevas från slätten.
- Kompletterings av bebyggelse i det agrara landskapets bebyggelsemiljöer ska anpassas till befintlig skala och karaktär
- Äldre bevarade vägsträckningar ska värnas och integreras i den nya stadsstrukturen så långt det är möjligt

- Dalgångarnas öppna karaktär med värdefulla by- och gårdsmiljöer ska skyddas från förtätningar i närområdet. Undantaget är Högtomt och Aspudden som integreras i den nya stadsstrukturen
- Slättlandskapets öppna landskapsrum med djupa siktlinjer och vyer mot Uppsala domkyrka och Uppsala slott ska fortsatt kunna upplevas i den befintliga och den nya stadsmiljön
- Vid planering av området norr om Sävja gård ska vyn mot det öppna jordbrukslandskapet och Sävjaån utgöra en förutsättning vid utformningen av den nya bebyggelsestrukturen
- Vid utformning av broförbindelse över Fyrisån ska Fyrisåns dalgång med det öppna och kulturpräglade landskapet längs ån värnas och vyerna längs Fyrisån och mot Uppsala slott ska fortsatt kunna upplevas
- Vid planering av ny infart från E4-an ska kulturmiljövärden så som jordbrukslandskapet och värdefulla siktlinjer fortsatt kunna upplevas
- Linnés historiska landskap och vetenskapliga gärningar ska lyftas fram, skyddas, vårdas och om möjligt utvecklas, så som siktlinjer i landskapet, Danmarksvandringens sträckning och landskapssammanhanget kring Linnés Sävja
- Ny bebyggelse ska utformas så att påverkan på vyer och siktlinjer från Linnés Hammarby minimeras

## Kulturmiljö och kulturarv bidrar till hållbarhet

Kulturarv och kulturmiljö är bärare av berättelser om samhällets utveckling från forntid till nutid. Kulturhistoriska berättelser bidrar med förståelse både för äldre historia och för framväxten av dagens moderna samhälle.

Kulturmiljöerna inom och i anslutning till planområdet ger också värdefulla upplevelsevärden i mötet med det historiska landskapet. Dalgångarnas öppna karaktär, herrgårdar, byar, torpmiljöer och hölador samsas med gravfält, runstenar och gamla vägdragningar som ger landskapet estetiska och identitetsskapande värden. Att vårda kulturmiljön kan



också gynna den biologiska mångfalden inom planområdet. Denna möjlighet lyfts fram i planförslaget som rymmer Linnés historiska landskap och vetenskapliga gärningar.

»  
Tegel är extra  
intressant  
«

Kulturmiljö och kulturarv kan främja sociala möten mellan människor vilket kan bidra till integration och ett stärkt lokalt engagemang. Besöksmål inom eller i nära anslutning till planområdet bör därför tas tillvara och utvecklas. Det gäller framför allt arvet efter Carl von Linné. En världsarvsnominering pågår hos UNESCO som kan vara positivt för turist- och besöksnäringen och det lokala näringslivet. En utvecklad kulturarvsturism kan bidra till stärkt arbetsmarknad och tillväxt i planområdet.

### Riksintressena Uppsala stad och Långhundraleden

Det kulturhistoriska sammanhang som planområdet är en del av gränsar till två större riksintresseområden som båda har haft avgörande betydelse för rikets framväxt. Det är Uppsala stad med Fyrisåns dalgång i väster och den forntida Långhundraleden med Uppsalaslätten i öster. I hållbarhetsbedömningen anges de värden som bör beaktas i den fortsatta planeringen. Riksintresset Uppsala stad med Fyrisåns dalgång utgörs bland annat av det öppna kulturlandskapet och vyerna utmed och över Fyrisån samt in mot staden,

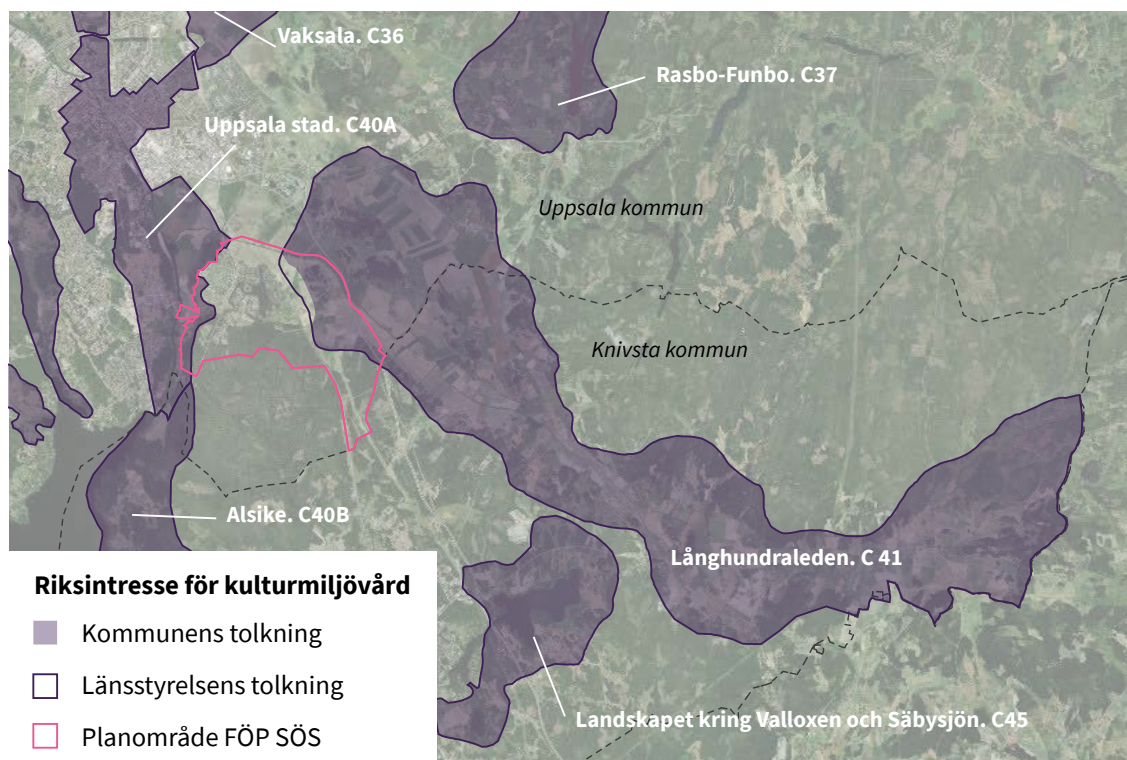
»  
Arkitektur  
ska ha en dov  
färgskala  
«

vilka är ett uttryck för berättelsen om stadens framväxt. De värden som berörs inom riksintresset Långhundraleden är bland annat dalgångens öppna karaktär och odlingsmark med utblickar över Sävjaån och Storån samt siktlinjer in mot Uppsala stad.

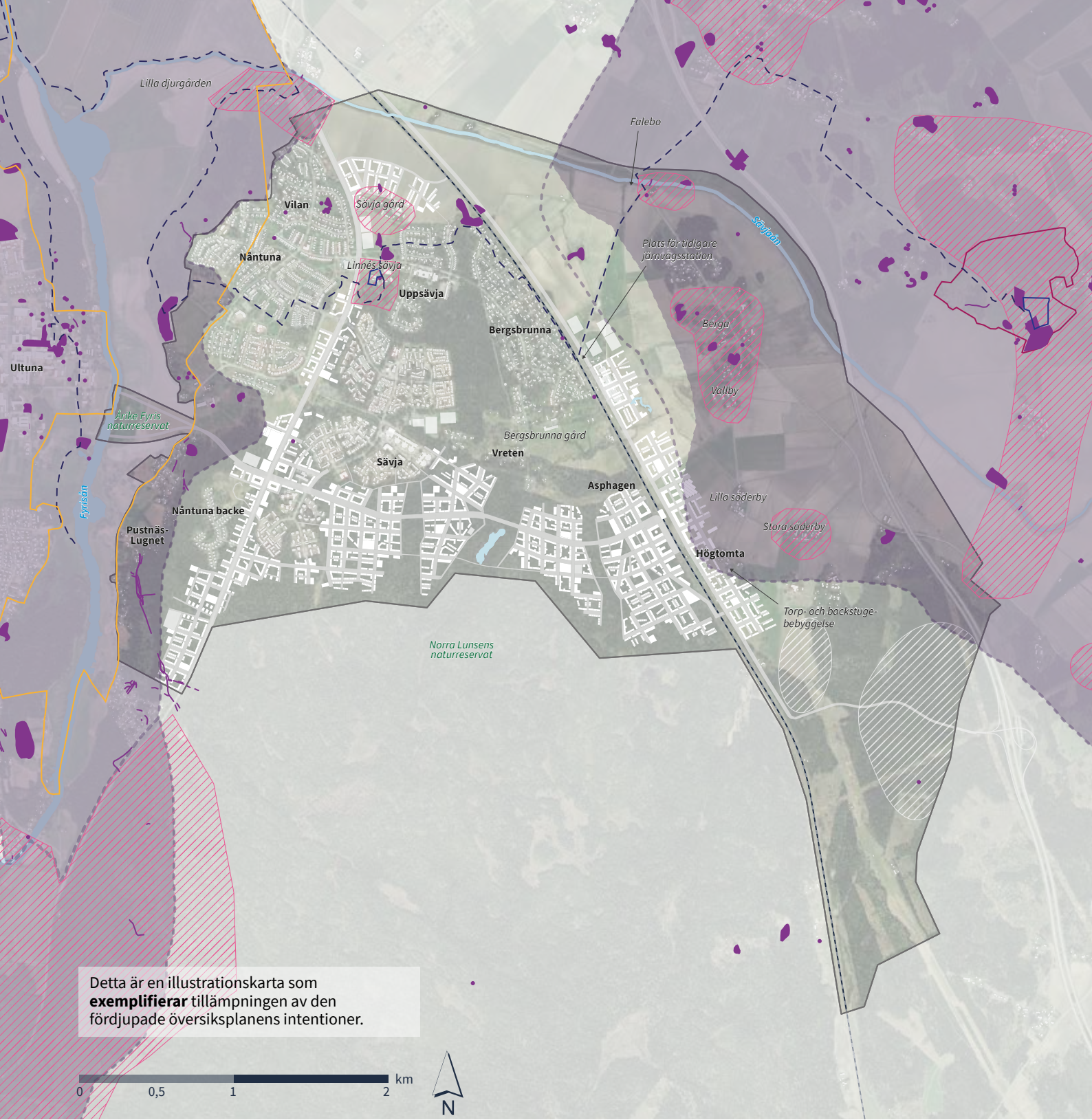
I planförslaget är värdefulla by- och gårdsmiljöer även fortsättningsvis omgivna av åkrar och betesmarker. Det gäller både i områdets västra delar ner mot Fyrisån, centralt i området och på slätten öster om järnvägen. De befintliga miljöerna närmast järnvägen (Högtomt och Asphyddan) kommer däremot att bli en del av den nya urbana miljön. Runt den befintliga bebyggelsen föreslås nya småhus som anpassas varsamt till skalan.

De delar av Uppsalaslätten som ingår i planområdet och som inte omfattas av den nya stadsbebyggelsen sparas för livsmedelsproduktion. Det bidrar till att tillgodose de kulturhistoriska värdena inom riksintresset för kulturmiljövård Långhundraleden som anges i översiktsplanens riksintressebilaga och den historiska landskapsbilden med det öppna jordbrukslandskapet samt siktlinjer och vyer mot Uppsala stad.

Den föreslagna bebyggelsen vid stationsområdet och på järnvägens östra sida kommer dock att synas västerut från gårdsplanen framför Linnés Hammarby och från de öppna åkrarna i de östra delarna av planområdet.















Detta är en illustrationskarta som **exemplifierar** tillämpningen av den fördjupade översiktsplanens intentioner.

**KULTURMILJÖ**

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





Runristning, Danmark 101:1 intill den gamla landsvägen som korsar Sävjaån vid Falebro. Foto: Paulina Virta, WSP.



Linnés Sävja. Foto: Paulina Virta, WSP.



Bergsbrunna gård. Foto: Paulina Virta, WSP.

Redan idag är vyn påverkad av järnvägsbanken och tågens rörelse men den bebyggelse som nu planeras kommer att vara mer synlig, främst i silhuetten som upplevs på längre avstånd. För att värna de kulturhistoriska värdena och minimera påverkan på riksintresset Långhundraleden föreslås att den nya bebyggelsen öster om järnvägen trappas ned mot det öppna slättlandskapet med småhus. En odlingspark med skyddande vegetation ska avsluta bebyggelsen ut mot fälten. Ambitionen är att återskapa skogsbrynet som varit en del av miljön i århundraden.

»  
I området runt Linnés Sävja föreslås ingen ny bebyggelse eller nya anläggningar  
«

På den västra sidan av järnvägen, i stadsnoden, prövas bebyggelsehöjderna i detaljplaneskedet. Trädplanteringar och annan grönska framför den nya bebyggelsen ska bidra till att rama in landskapsrummet på ett varsamt sätt.

Fasadmaterial och färgsättning av fasader kommer att styras i fortsatt detaljplanering och i genomförandet. I övrigt läs mer i tema Byggnader.

Inom och i anslutning till planområdet finns kulturhistoriskt värdefulla siktlinjer från stadens infartsvägar, främst från E4:an in mot Domkyrkan och Slottet, men även mellan gårdar och de gamla utmarkerna. Dess siktlinjer har beaktats i planförslaget men bör preciseras och utvecklas i kommande detaljplaner.

Uppsala kommun har för avsikt att utveckla arbetet med kulturmiljöfrågorna i den kontinuerliga översiktsplaneringen. Kommunen gör inom den en helhetsbedömning av samtliga exploateringsprojekt som berör områden

av riksintresse för att undvika att kumulativa konsekvenser påtagligt kan skada kulturmiljön. Såväl motiven som uttrycken för riksintressena ska ses som en resurs för framtida stads- och landsbygdsutveckling.

### Linnés historiska landskap

Linnés två gårdar, Sävja och byggnadsminnet Hammarby, samt vandringsleden dem emellan ger historisk tyngd och identitet åt planområdet. Det är därför viktigt att skydda och om möjligt utveckla de kulturhistoriska värdena. I området runt Linnés Sävja föreslås därför ingen ny bebyggelse eller nya anläggningar. Miljön runt gården ingår i ett sammanhängande grönområde som sträcker sig vidare norrut fram till Sävja gård för att behålla den historiska förbindelsen mellan dem. Dessa gröna miljöer knyts sedan samman med andra grönområden och gröna stråk som har förbindelse med Sävjaån, Årike Fyris och Lunsen.

En av Linnés exkursionsstigar passerar genom planområdet. Utgångspunkten är att denna historiska stig liksom den nutida pedagogiska Linnéstigen inom planområdet inte förändras, möjligen kan mindre justeringar av dragning behöva göras i tätbebyggt område. Vid fortsatt planering är två platser särskilt viktiga att studera för att bevara den historiska stigen; dels där stigen korsar väg 255, dels vid den planerade nya planskilda passagen under ostkustbanan beläget vid befintlig plankorsning i Bergsbrunna. En alternativ sträckning är att låta stigen gå in under järnvägen, vid den nya plankorsning som föreslås ett hundratal meter norrut, för att slippa följa järnvägsspåren. I övrigt går stigen i miljöer som inte direkt påverkas av förändringar.





## SIKTLINJER

- 1 Vy från Nämtuna gård mot Uppsala stad med Domkyrkan. (Riksintresse C40A)
- 2 Vy från väg 255 mot Lilla Djurgården och Uppsala stad med slottet och domkyrkan. (Riksintresse C40A)
- 3 Vy från slätten vid Bergsbrunna mot Uppsala stad med domkyrkan. (Riksintresse C41)
- 4 Vy från Bergsbrunna mot Danmarks kyrka. (Riksintresse C41)
- 5 Vy från Fyrisån mot Uppsala stad med Domkyrkan. (Riksintresse C41)
- 6 Vy från Fyrisån mot Danmarks kyrka. (Riksintresse C41)
- 7 Vy mot Danmarks kyrka. (Riksintresse C41)
- 8 Vy från Linnés Hammarby mot omgivande odlingslandskap. (Riksintresse C41)

## Sävja gård

I planområdet norra del ligger Sävja gård med anor från 1600-talet, då den var en del av en större by. Gården har stora kulturhistoriska värden och har, liksom Linnés Sävja, potential att utvecklas till målpunkt i den nya stadsbebyggelsen. Ny bebyggelse föreslås norr om Sävja gård. Härigenom skapas en ny stadsfront mot det öppna slättlandskapet och ett

stärkt samband mellan befintlig småhusbebyggelse i Sävjas västra och östra delar möjliggörs. Genom att lämna en obebyggd grön kil i nord-sydlig riktning bibehålls den visuella kontakten mellan gården och det öppna slättlandskapet och Sävjaån. Den nya bebyggelsens möte med slätten och relationen till gårdsbebyggelsen ska studeras närmare inför fortsatt planering. Vyn från byn Berga in mot centrala Uppsala ska beaktas.





Två möjliga lägen för bro över Fyrisån. Dessa presenteras närmare i tema Transportinfrastruktur.

### Ny trafikplats på E4 och ny trafikled mellan E4 och planområdet

Kommunen har efter samrådet utrett två alternativ för lokalisering av såväl trafikplats som infartsväg där kulturhistoriska värden och jordbrukets förutsättningar har beaktats. För att minimera negativ påverkan på slätten och området av riksintresse för kulturmiljövård har ett förslag valts som presenteras under tema Transportinfrastruktur. Lokalisering av trafikplats kommer att studeras vidare och prövas inom ramen för Trafikverkets åtgärdsvalstudie.

### Nytt verksamhetsområde

Ett nytt verksamhetsområde föreslås i planområdets allra sydligaste delar. Fördjupade studier kommer att göras i ett planprogram. Placeringen har valts med hänsyn till de kulturhistoriskt värdefulla siktlinjerna från slätten söderut. Verksamhetsområdets bebyggelse ska inte synas från slätten utan hållas låg. Undantag från höjdbegränsningen kan endast göras för ett eventuellt energiverk för stadsdelarnas tekniska försörjning och i så fall ska påverkan på de kulturhistoriska värden beaktas.

### Broförbindelse över Fyrisån

Broförbindelsen över Fyrisån ligger inom riksintresset Uppsala stad som utgörs av flera kulturhistoriska sammanhang och uttryck. Vid planeringen och gestaltningen av bron ska det öppna kulturlandskapet och vyerna utmed och över Fyrisån samt in mot staden beaktas. Två möjliga sträckningar av broförbindelsen presenteras närmare i kapitlet Transport-

infrastruktur. Broförbindelsen utformning och övrig påverkan på kulturmiljövärdena kommer att utredas vidare inom det fortsatta detaljplanarbetet. Höga krav ska ställas på bronns gestaltning.

### Fornlämningar

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

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

Fornlämningarna i planområdet är en resurs som berättar om platsens historia och framväxt och ska, så långt det är möjligt, bevaras och synliggöras. Där de ligger inom en ny stadsstruktur ska synliga fornlämningar integreras i den nya stadsdelen på ett sådant sätt att de kan vårdas och läsas i sitt landskapsammanhang.



En vy från öster idag.

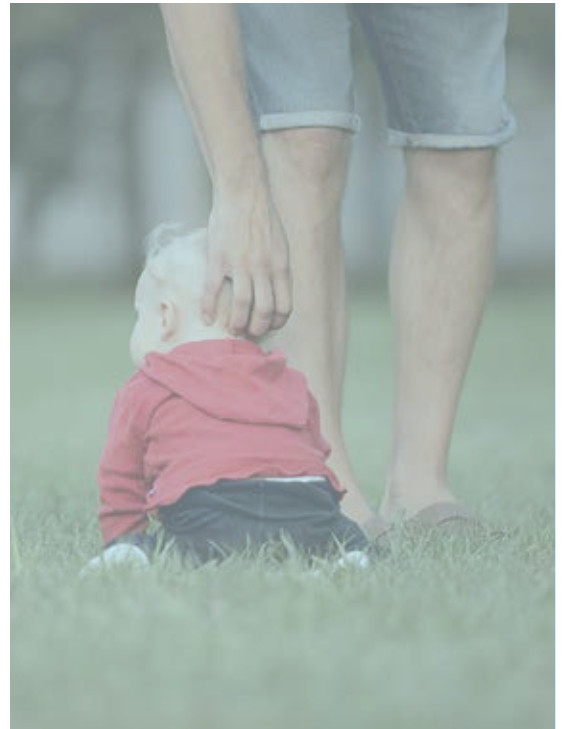
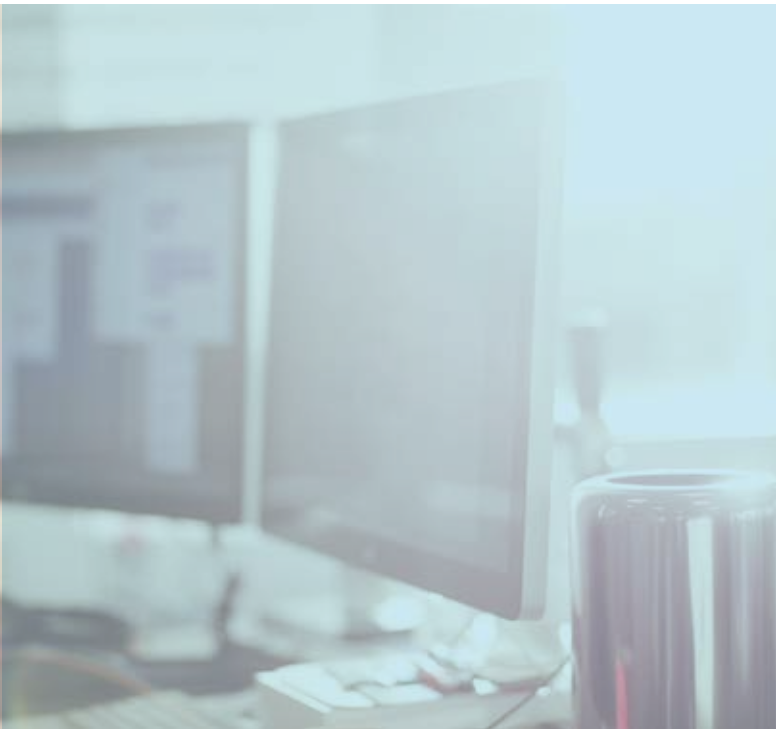


Byggnadshöjder inom stationsområdet ska prövas i detaljplan. Illustrationen visar åttavåningshus. Vy från öster.  
Bild: Olof Eriksson, Oevis/Urban Minds



Nattbild från Kungsängsleden. Vy söderut mot den nya stadsbebyggelsen.





# Om stadens innehåll och användning

# Trafik

Här kan du läsa om hur det föreslagna gatunätet och spåren är tänkta att användas. Det handlar om trafik av olika slag som gång-, cykel-, kollektivtrafik och olika former av biltrafik samt hur varor och gods ska transporteras. Trafiken ska stödja utvecklandet av en integrerad, produktiv och livskraftig stadsmiljö samt en resurseffektiv och klimatpositiv stad.



## Mål 2050

- Den nya stadsmiljön erbjuder förutsättningar för ett hållbart trafiksystem
- Hållbara färdmedel ges företräde i gaturummen
- Hållbara förflyttningar är det självklara valet
- Goda resvanor är etablerade
- Hållbar varulogistik tillämpas

## Planeringsinriktningar

- Separata körfält för kollektivtrafiken ska säkras i kollektivtrafikboulevarden, väg 255 och den nya gatan öster om järnvägsspåren
- Kollektivtrafikens hållplatser ska nås via gena gång- och cykeltrafikstråk
- Cykelparkeringar ska säkras i eller nära bostadshusen och arbetsplatserna
- Cykelstråk ska inte dras över skolgårdar
- Skolvägar ska säkras genom separata trottoarer och cykelbanor, bilfria stråk eller genom att trafikreglera gator intill skolor vid tid för hämtning och lämning
- Hämtning och lämning vid skolor- och förskolor med hållbara transportmedel ska underlättas

- Den nya stadsmiljön ska erbjuda variation i gångstråk genom så kallade natt- och dagstråk som är trygga ur olika aspekter under olika tidpunkter på dygnet
- All parkering ska samlas i gemensamma så kallade multihubbar med aktiva bottenvåningar (RHP undantaget)
- Parkeringsnorm 0,5 eller lägre ska eftersträvas
- Friköp av parkeringsplatser ska tillämpas för bostadsparkering och för arbetsplatsparkering
- Pendlarparkeringar för bil och cykel ska tillgodoses vid järnvägsstationen
- Pendlarparkering för cykel ska tillgodoses vid hållplatser och järnvägsstationen
- Angöringstrafik ska vara möjlig på alla gator
- Genomfartstrafik ska ske på utpekade gatusträckningar

## Behov av vidare utredningar

- Bilfria zoner bör utredas vidare
- Riktlinjer för hållbar cykelparkering bör tas fram

I en stad sker ständigt förflyttningar av både människor och gods. Med förflyttningar avses här både människors resor och transporter av varor och gods. En del förflyttningar sker med hållbara färdmedel, andra med mindre hållbara. I morgondagens stad måste förflyttningarna vara både yteffektiva och klimatneutrala, dvs ske med fossilfria bränslen. Yteffektiviteten handlar om att både system och färdmedel ska kunna hantera så många förflyttningar som möjligt på gator och vägar.

Ett klassiskt, men tydligt, exempel är att 30 bilar som transporterar 40 personer tar mycket mer plats än en buss som transporterar 40 personer. Transportsystem där gods kan samlastas och levereras i välfyllda godsfordon kan bidra till ökad yteffektivitet. Samma sak gäller varustransporterna. Drivmedel måste bli klimatneutrala och giftfria i hela fordonsflottan. Det är dock inte en fråga som kan lösas i en fördjupad översiktsplan.

## Begrepp

### Trafik

Trafik omfattar alla typer av förflyttningar: gång, cykel, kollektivtrafik och andra motordrivna fordon

















Detta är en illustrationskarta som **exemplifierar** tillämpningen av den fördjupade översiktsplanens intentioner.

0 0,5 1 2 km



## TRANSPORTINFRASTRUKTUR

- |   |  |   |   |
|---|--|---|---|
|  | Genomfartstrafik motorfordon               |  | Depå för kollektivtrafik                      |
|  | Huvudcykelstråk                            |  | Multihubb (parkeringshus bil)                 |
|  | Buss                                       |  | Järnvägsstation                               |
|  | Kapacitetsstark kollektivtrafik            |  | Hållplats kapacitetsstark kollektivtrafik     |
|  | Möjliga sträckningar för trafikförbindelse |  | Hållplats regional och kommersiell busstrafik |
|  | Plangräns                                  |  | Utredningsområde verksamhetsområde            |

Förflyttningarna sker i gator och andra stråk. I planförslaget är de organiserade som ett nät för att möjliggöra många alternativa resvägar men ändå behålla en överblickbarhet och för att skapa tillgänglighet till stadsmiljöns alla delar och målpunkter. Grundläggande för förslaget är cyklisters och fotgängares framkomlighet i första hand, därefter kollektivtrafikens framkomlighet och sist andra motordrivna fordon. Ett undantag är det utpekade stråket för kapacitetsstark kollektivtrafik, där dess framkomlighet är högst prioriterad. Detta kan i en framtid komma att ändras när fordonsflottan ser annorlunda ut, till exempel genom att vara giftfri, bullerfri, klimatneutral, förarlös och bestå av mindre fordon.

När nu en helt ny stadsmiljö planeras i ett sammanhang är det särskilt viktigt att möjliggöra för att goda resvanor etableras hos de som flyttar till området. Det är av särskild vikt att barn och ungdomar ges möjlighet att etablera hållbara resvanor. För att kunna nå översiktsplanens mål om färdmedelsandelar behöver kommunen också arbeta med styrmedel, till exempel parkeringsavgifter på allmän platsmark och stöd till olika typer av bilpoolssystem samt andra typer av innovationsprogram för hållbar mobilitet.

## Gångtrafik

Planförslaget innebär att gångtrafik alltid är separerad från cykeltrafik. Gångvägar och höjder i parker utformas så att de är tillgängliga för alla. Genom omsorgsfull utformning kan sådana åtgärder även bidra till att slitaget i naturområdet begränsas då besökare enklare kan styras till vissa platser. Gångpassager genom naturstråken kan uppfattas som otrygga därför bör gångytor på broarna ges förstärkta trygghetsåtgärder så som till exempel god belysning.

## Säkra, trygga och jämställda skolvägar

Den nya stadsdelen kommer innebära många nya skolor och förskolor. Detta medför att arbetet med trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter bli mycket viktigt. Detta kan dels ske genom fysiska åtgärder så som fartdämpande förstärkningar (farthinder), hastighetsöversyn på del av gata i anslutning till skolor,

hastighetssäkrade gång- och cykelpassager, siktåtgärder, ökad belysning och trygghetsvandringar med barn och unga. Dels genom beteende-påverkansprojekt och kommunikationsinsatser som ska öka kunskapen och intresset för barn, unga och vårdnadshavare att cykla och gå till både skola och fritidsaktiviteter.

## Cykeltrafik

För att cykeln ska vara ett konkurrenskraftigt färdmedel måste hela resan fungera, från valet att välja cykeln, själva resan till målpunkten och att den parkeras vid mål- eller bytespunkten. Cykling föreslås kunna ske med olika hastigheter, huvudsakligen i två olika gatutyper; i blandtrafik i låga hastigheter med få bilar eller separata cykelstråk med 3,5 m bredd i varje åkriktning. På gator med upp till 30 km/h kan cykling ske i blandtrafik så länge trafikflödet är högst 3 000 fordon/dag och andelen tung trafik är låg.

Planförslaget innebär att cykeltrafiken i den nya stadsmiljön alltid är prioriterad gentemot biltrafik. Detta innebär att de oskyddade trafikanterna är dimensionerande vid utformningen av trafikmiljöer.

Så kallade cykelöverfarter finns utmed huvudcykelstråk och vid signalreglerade korsningar prioriteras cykeltrafiken.

Inom planområdet finns några särskilt utpekade huvudcykelstråk som också kan vara expresscykelstråk. Utmed dessa stråk är framkomligheten särskilt god. Planförslaget innebär vidare att cykeltrafik alltid är separerad från gångtrafik. Gator och gränder med endast en köriktning för bil tillåter dock cykeltrafik i båda riktningarna. På så sätt blir cykelvägnätet mer finmaskigt och gent än bilvägnätet trots att båda trafikslagen i stor utsträckning rymms i samma gaturum.

## Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken ska vara kapacitetsstark och kopplas till gång- och cykeltrafik så att ett hållbart och effektivt resmönster skapas. Kollektivtrafiken når också viktiga målpunkter utanför planområdet såsom Ultuna, Gränby, Uppsala C, Arlanda och Stockholm. För att förenkla för barn och unga att själva röra sig i

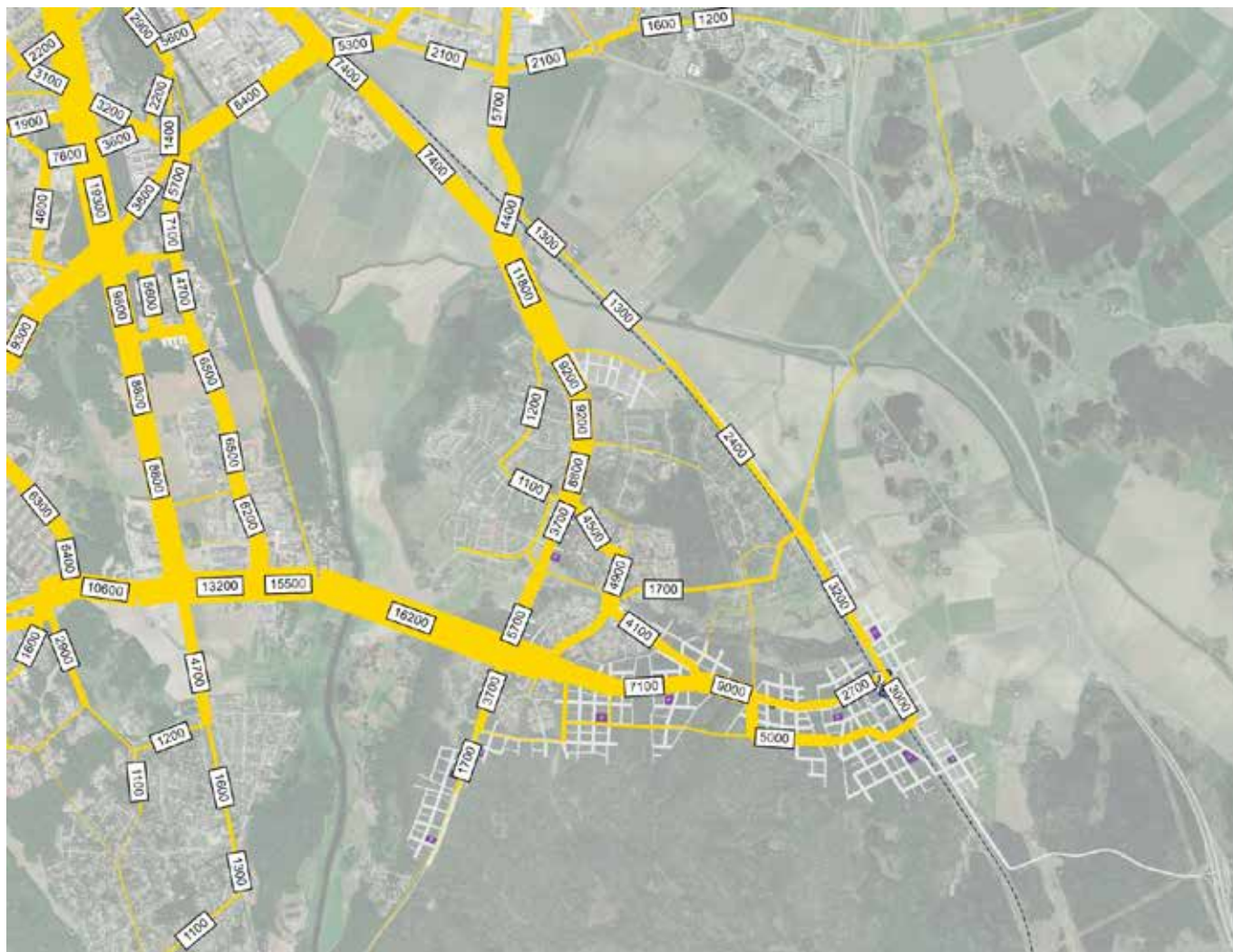
»  
Här handlar framkomligheten om cyklister och fotgängare i första hand  
«

### Läs mer

Sammanfattning av trafikutredningen finns i Bilaga 1.

»  
Vid beräkning av ytor ska användandet av skrymmande cykelfordon med kärror och packlådor tas i beaktande  
«





Utdrag ur trafiksimulering. Siffror visar cykeltrafikmängd per dygn med styrmedelspaket S2, se vidare sammanfattning av Trafiksimuleringar i Bilaga 1.

»  
Ett särskilt projekt pågår inom Uppsala paketet om framtidens hållbara varulogistik  
«

stadsmiljön bör dessa grupper självklara mötesplatser så som idrottsanläggningar, lokaler för kulturverksamhet, träffpunkter och fritidsgårdar placeras i goda kollektivtrafikslägen.

Kollektivtrafik föreslås även på väg 255 och på den nya väg / gata som anläggs utmed järnvägsspåren. Dessa länkar i kollektivtrafiksystemet ska effektivt och snabbt transportera passagerarna till andra delar av staden i separata kollektivtrafikfält.

### Motortrafik

Inne i stadsmiljön är biltrafik tillåten överallt, dock endast för angöring. Endast en av gatorna föreslås användas för genomfartstrafik genom området. Som en del i det testbäddarbete som förväntas i fyrsåraavtalet med staten kan frågan om helt bilfria zoner utredas vidare.

Med motorfordon nås den nya stadsbebyggelsen österifrån via en ny trafikplats på E4 och en passage under järnvägen och västerifrån via väg 255. Från den nya trafikplatsen anläggs också en väg till det nya verksamhetsområdet och förutsättning finns för en vidare koppling mot Nysala.

För att undvika fragmentisering av och bullerstörning inom de gröna kilarna och spridningsstråket löper genomfartstrafik och kollektivtrafik i samma gata över dessa.

En del av den motordrivna trafiken består av varutransporter och sophämtning. Se vidare under rubrik Hållbar varulogistik.

I de sydöstra stadsdelarna underlättas ett liv utan bilen genom att hållbara färdmedel ges företräde i gaturummet och att avstånden är



små. Det är tryggt att låta barnen gå själva till skolan genom de gröna gatorna och kanske även intilliggande natur- och parkstråk. Lämnings och hämtning vid skolor kan därför ske utan bil på ett trafiksäkert sätt.

## Trafiksimuleringar

Under arbetet med planförslaget har trafiksimuleringar gjorts av trafiksystemet. Dessa fungerar som underlag i själva arbetet, för validering och för vidareutveckling (se sammanfattning i Bilaga 1).

Analyserna av cykeltrafiken visar tydligt hur broförbindelsen över Fyrisån underlättar resor mellan de sydvästra och de sydöstra delarna. Uppemot 16 000 cyklister i båda riktningarna per dag. Skälet är att bron ger ny tillgänglighet, vare sig det handlar om var man arbetar, går i skolan eller deltar i olika fritidsaktiviteter. Många målpunkter kommer med bron hjälp att ligga inom 2-6 kilometers avstånd, där cykel är ett konkurrenskraftigt alternativ. Att flödet blir så högt beror också på att cykelvägsnätet i övrigt är finmaskigt och det finns många alternativa vägar att välja, medan det bara finns ett alternativ att ta sig förbi Fyrisån.

## Cykelparkering

Lättillgängliga och säkra cykelparkeringar ska erbjudas de boende. Parkeringsutrymmen inomhus är med fördel placerade i gatuplan i anslutning till bostadsentréerna. Cykelparkering på gårdar ska i största möjlighet undvikas. Gårdarna ska fredas för lek och samvaro. För att cykeln ska vara konkurrenskraftig är det av stor vikt att ytorna för cykelparkering är väl tilltagna. Det innebär att vid beräkning av ytor ska användandet av skrymmande cykelfordon med kärror och packlådor tas i beaktande, likaså förutsättningar för att anordna cykelpool för det enskilda bostads- huset eller kvarteret.

Goda parkeringsmöjligheter för cykelfordon säkerställs bland annat genom krav i samband med markanvisningar, detaljplaneringen och bygglovshanteringen. Inför kommande planeringsskeden behöver en parkeringsnorm för cykel tas fram som är anpassad för den bebyggelse och transportinfrastruktur

som föreslås inom planområdet. För att undvika att använda bostadsyta och för stor del av gårdarna för cykelparkering bör P-friköp för cykelparkering utredas. På så sätt kan som placeras i särskilda ställ och låga byggnader på gatan bibehålla cykelns attraktivitet samtidigt som dess ytbehov effektiviseras. Vinterförvaring bör kunna ordnas i multhubbarna.

Invid järnvägsstationen finns möjlighet att ordna stora cykelgarage för pendlare under ”järnvägstorget”.

## Bilparkering

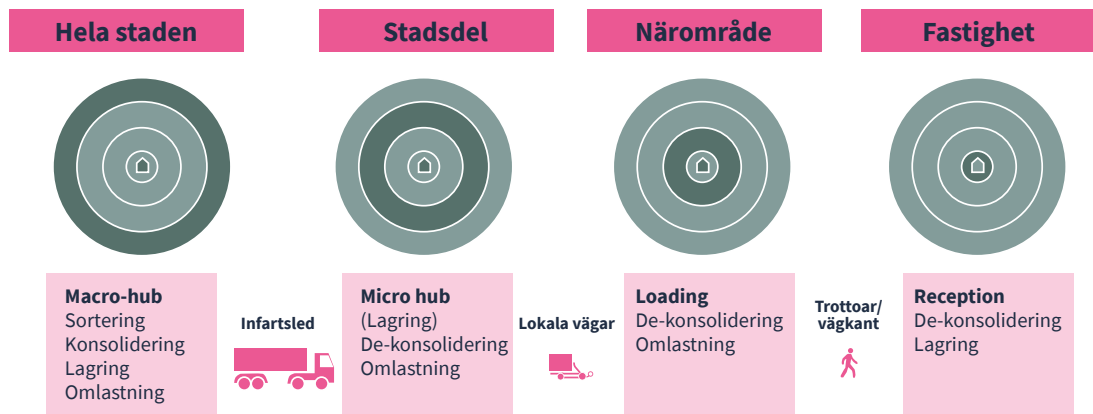
Planförslaget innebär att parkering av bilar sker i samlade parkeringsanläggningar (multihubbar) i flera våningsplan. Det gäller för både bostäder, offentliga och kommersiella verksamheter. Friköp ska användas för såväl bostadsparkering och för arbetsplatsernas behov. Det är av stor vikt att de parkeringshus som byggs har högsta möjliga nyttjandegrad varför genomförande och förvaltning behöver studeras i samband med planförslagets genomförande. En parkeringsnorm motsvarande 0,5 eller lägre bör eftersträvas då en högre nyttjandegrad av bilpool prognostiseras.

Parkeringsanläggningarna är multifunktionella och ska även kunna erbjuda vardagsnära service, se faktaruta. Parkeringshusen placeras i strategiska lägen för att förhindra att biltrafik och buller sprids i området. De lokaliseras centralt i den del av stadsmiljön den är tänkt att försörja. Det är av stor vikt att multihubbarna utformas så att de kan upplevas trygga. Korttidsparkering tillåts på genofartsgatorna för korta ärenden. Övriga gator utformas med angöring till bostäder samt parkering för rörelsehindrade (RHP).

Mobilitetsåtgärder bör tillämpas i stor utsträckning för att minska parkeringsbehovet.

Planförslaget innebär att parkering inte ordnas under mark som innebär kostsam sprängning och schaktning. Närmast öster om järnvägsstationen är terrängen kuperad, bebyggelsen kommer att souterränglösningar vilket erbjuder möjligheter till parkering i dessa lägen.

»  
All bilparkering  
hänvisas till  
multihubbar  
«



Logistiska aktiviteter och resurser.

En illustration från det pågående projektet om framtidens hållbara varulogistik.

Bild: Sönke Behrens, IVL

## Hållbar varulogistik

Transporter av gods är en nödvändighet för att en stad ska fungera för de människor som lever och verkar i den. För att skapa utrymme och minska konflikter med stadslivet innebär planförslaget att logistiken och leveranser av varor samordnas så långt det är möjligt. Inom ramen för arbetet med den fördjupade översiktsplanen pågår ett samarbete mellan kommunen och Regeringskansliet för att hitta lösningar för framtidens hållbara varulogistik. Målet är att hitta en lösning som innebär att minimera godstransporter i stadsmiljön.

Avfallshantering utgör ofta en stor del av tunga och bullriga transporter i stadsmiljön. Transportbehovet påverkas främst av vilket avfallssystem som tillämpas, frekvens i hämtning samt storlek på hämtfordon. I samband med markanvisningar har kommunen också möjlighet att ställa krav på funktioner avseende varuleveranser och avfallshantering. Med genomtänkt utformning av kvarteren och placering av avfallsrum kan störningar för de boende minimeras. Det är därför av stor vikt att detta bevakas och samordnas i det fortsatta planeringsarbetet. Det är också viktigt att nya modeller för varulogistik arbetas fram för att skapa ett hållbart system för framtiden.

Minst två passager under Ostkustbanan dimensioneras för större godstransporter. Alla verksamheter som är beroende av tunga transporter med farligt gods ska så långt möjligt lokaliseras i anslutning till verksamhetsområdet eller trafikplats E4 för att undvika dessa transporter i stadsmiljön. Men även när det gäller verksamheter som är beroende av tunga transporter inne i stadsmiljön ska dessa lokaliseras så att transportbehovet utanför huvudgator minimeras.

## Åtgärder för att minska godstransporterna

För att ytterligare minska antalet transporter, buller och partiklar kan den byggda miljön stötta regleringar såsom miljözoner eller andra typer av lokala trafikföreskrifter.

För att minska byggtrafik under byggskedet kan verksamhetsområdet användas som bygglogistikcenter. En förutsättning för detta är att ny trafikplats på E4 och verksamhetsområdet byggs i ett mycket tidigt skede samt att det bedöms finnas behov av ytterligare ett bygglogistikcenter.

I översiktsplan 2016 och planuppdraget för den fördjupade översiktsplanen föreslås det nya verksamhetsområdet ha anslutning till



## Mikromobilitet, eller mikrotransporter

Detta innebär förflyttning med små fordon och med begränsad hastighet såsom cykel, moped och sparkcyklar. De senaste åren har delningstjänster inom detta område blivit ett nytt inslag i gatumiljön, exempelvis eldrivna cyklar och sparkcyklar som kan hyras eller lånas en kortare stund för att sedan parkeras i en annan del av stadsdelen. Den här typen av mobilitetstjänster kan öka förutsättningarna för en ökad användning av kollektivtrafik. Gaturummen och gatunätet behöver utformas för att kunna möta den här typen av utveckling av hur vi rör oss i staden.

## Multifunktionella parkeringshus Multihubbar

Parkeringsanläggningar är integrerade i så kallade multihubbar – en plats i staden där flera av vardagsbehoven som har koppling till förflyttning samlas. Ett sådan byggnad kan innehålla bilpool, cykelparkering, cykelverkstad, laddning av elfordon, återvinningscentrum, servicebutiker, varuutlämningsskåp och bytes/delningsfunktion för närområdet. Dessa multihubbar ingår också i systemet för hållbar teknisk försörjning.

järnvägen. Den placering som föreslås i planförslaget gör att järnvägsanslutning inte är lämplig eller ens möjlig på grund av de stora nivåskillnader som finns i landskapet. Istället hänvisar planförslaget järnvägsanknuten logistik till det pågående utvecklingsarbetet kopplat till Fullerö. Ett samarbete har inletts mellan Region Uppsala, Region Stockholm och Trafikverket tillsammans med Uppsala kommun för att utreda förutsättningar för en depåanläggning för kollektivtrafik, logistikfunktioner samt spåranslutning till ett framtida verksamhetsområde i Fullerö, strax söder om Storvreta. Parallellt finns behov av att även utreda hur ett framtida verksamhetsområde i Fullerö kan fungera i både ett lokalt och regionalt gods- och logistiksystem samt förhållande och behov av samordning med det nya verksamhetsområdet inom planområdet för den sydvästra staden.

## Digitalisering

Digitaliseringens möjligheter är ett betydelsefullt verktyg för att skapa flexibilitet i gatunätet. De system som redan finns för så kallade intelligenta transportsystem (ITS) kan i kombination med fortsatt utveckling inom digitaliseringen ge helt nya möjligheter att reglera och använda gatan. Det kan handla om trafikstyrning av olika slag, digitala skyltar eller linjer i själva körbanan eller implementering av teknik i gatan eller gaturummet för att reglera trafikflöden för både konventionella och autonoma fordon sk geo-fencing. Eftersom de tekniska lösningarna och dess utrymmesbehov inte är helt kända i dagsläget är det svårt att ange hur gatan kan förberedas för detta.

# Bostäder

Här kan du läsa om hur bostäder och bostadsmiljöer ordnas så att en inkluderande stad skapas.



## Mål 2050

- Alla, oavsett ekonomiska förutsättningar, bor och lever i de nya stadsdelarna
- Bostadsbeståndet bidrar till hela Uppsala genom ett varierat utbud av boendekostnadsnivåer
- Bostadsbeståndet består av alla sorters bostadstyper
- 21 500 nya bostäder är färdigställda år 2050
- Minst 30% av alla bostäderna är hyresrätter
- Minst 3% av alla bostäder är hyresrätter med relativt lägre hyra
- 5000 bostäder i småhus och markbostäder i flerbostadshus

## Planeringsinriktningar

- Inom kvarteren ska bostäder blandas i olika boendekostnadsnivåer och upplåtelseformer

- Ett rikt utbud av olika boendeformer så som seniorboenden, kollektiv, byggemskaper och andra innovativa boendeformer bör eftersträvas
- Särskilda boenden för äldre och personer med funktionsnedsättning ska lokaliseras nära service som till exempel hållplatslägen och stadsnod och stadsdelsnod
- Andra innovativa boendeformer och affärsmodeller som underlättar inträdet på bostadsmarknaden bör testas
- Markanvisningsinstrumentet bör användas för att möjliggöra att alla kan bo i de sydöstra stadsdelarna
- Nybyggnation ska skapa större variation på delområdesnivå och därigenom främja en minskad segregation genom ökad social blandning

### Läs mer

Avtalet med staten beskrivs i inledningen.

»

För närvarande pågår arbete med ett Bostadsförsörjningsprogram för Uppsala kommun

«

De sydöstra stadsdelarna är en plats för de goda livet, för barn och för vuxna. En plats där alla, oavsett ekonomiska förutsättningar, kan bo och verka. Här ska därför finnas ett brett utbud av bostäder. Det stärker den sociala hållbarheten och planens prioritering att skapa en mer inkluderande stad.

I kommunen finns det idag drygt 100 000 bostäder och antalet har ökat särskilt efter de senaste årens omfattande bostadsbyggande. Trots hög byggtakt råder det bostadsbrist i kommunen. Detta drabbar dock inte de köpstarka hushållen utan hushåll som saknar tillräckligt många ködagar, har lägre betalningsförmåga eller svårigheter att få lån. Samtidigt innebär Uppsalas geografiska läge i storstadsregionen fortsatt befolkningstillväxt på lång sikt. Efterfrågan på nya bostäder finns men med ett bredare och mer variationsrikt utbud av bostäder kan efterfrågan bli än större. Utbudet behöver också möta hushållens varierande behov under livets olika skeden. Inom planområdet behövs således ett utbud

av olika bostadstyper och bostadsstorlekar, i olika prisnivåer, med olika upplåtelseformer, nya sätt att bo och kategoribostäder för särskilda målgrupper. Bostäderna ska också finnas i olika typer av byggnader, de kan vara i småhus, i markbostäder i flerfamiljshus eller på kontorshusens tak. Här ska testas alternativa boendeformer som kollektivhusboende, seniorboenden, hyr-köpmodeller, ekobyar, delningsboende som KomBo och Coolive. Uppsala kommun har nyligen antagit en handlingsplan Bostad för alla som formulerar inriktningen för detta arbete.

Avtalet med staten som beskrivits inledningsvis och som vid sidan av översiktsplan 2016 för Uppsala utgör utgångspunkten för planförslaget anger målet; 21 500 nya bostäder ska rymmas inom planområdet. För att möjliggöra en så hög byggtakt som avtalet med staten medger behövs en stor variation i bostadsutbudet som ett led i att bredda målgrupp och på så vis undvika mättnad i efterfrågan. Enligt samma avtal ska minst 30



Exempel på två olika bostadshus, The Silo i Nordhavn i Köpenhamn, och till höger ett bostadshus från Gröndal i Stockholm. Ett exempel på bostadshus med relativt lägre boendekostnad. Fastighetsägare Stockholmshem.

»  
Här ska  
testas alternativa  
boendeformer som  
kollektivhusboende,  
trygghetsboenden,  
hyr-köpmodeller,  
ekobyar,  
delningsboende  
som KomBo och  
Coolive  
«

procent vara hyresrätter och 3 procent av det totala beståndet ska hålla en sådan prisnivå att även betalningssvaga grupper efterfrågan kan mötas. Den senare siffran är låg och i planförslagets planeringsinriktningar möjliggörs en högre andel för att möta den stora efterfrågan genom att markera att andelen bostäder i detta segment ska vara minst 3%. Innovativa arbetssätt och lösningar behövs för att möta det kravet.

För närvarande pågår arbetet med ett bostadsförsörjningsprogram för Uppsala kommun vilket kommer att beskriva Uppsala kommuns målnivåer. Till antagandehandling kommer arbetet med programmet att vara fastställt. Fördjupningen kommer att följa dessa riktlinjer.

För vissa målgrupper har kommunen ett särskilt ansvar. Det handlar bland annat om bostadssociala kontakt, lägenheter till nyanlännda i enlighet med bosättningslagen, särskilda boenden för äldre och bostäder för personer med funktionsnedsättning. Sammanställning av efterfrågan på sådana bostäder återfinns i Bilaga 1. Dessa målgrupper är även beroende av en tillgänglig ordinarie bostadsmarknad där det finns bostäder med relativt lägre boendekostnad. Med relativt lägre boendekostnad.

Fastighetsägare som är intresserade av att tillgodose bostäder för målgrupperna, både biståndsbedömda former och inte, bör prioriteras. Utöver relativt lägre boendekost-

nad (vanligtvis hyra) är även rimliga krav för förstahandskontrakt en viktig faktor för flera i målgruppen. Bankernas krav på bostadsrättsköpare ingår inte i detta resonemang. Kommunens arbete med att utveckla Uppsala som en äldrevänlig kommun omfattar bland annat fokus på bostadssituationen för äldre.

En variation på kvartersnivå av olika bostadstyper, boende- och upplåtelseformer, sett över hela stadsmiljön är viktigt för den sociala hållbarheten. Forskning visar att en av orsakerna till att det i landets storstäder finns en socioekonomisk geografisk uppdelning mellan områden är just bostädernas upplåtelseformer, dvs att vissa områden är dominerade av hyresrätter och andra av äganderätter av olika slag. Därför bör även dessa aspekter styras i kommande planeringsskeden och markanvisningar.

### Olika typer av bostadshus

Huvuddelen av de bostadshus som presenteras i samrådsförslaget är flerbostadshus, men det finns också en stor efterfrågan på småhus i kommunen. Därför visar utställningsförslaget även det. Flerbostadshus utmed mindre trafikerade gator kan också med fördel utformas med markbostäder i markplan.

I planförslaget återfinns småhus både inne i kvarteren, i de nya kvarter som gränsar direkt mot befintliga stadsdelar och i den nya stadsbebyggelsens kanter mot de omgivande skogs- och åkerlandskapen.

### Relativt lägre boendekostnad

För Uppsalas del innebär en relativt lägre hyreskostnad i dagsläget en normhyra på 1 550 kr per kvadratmeter i nyproduktion. Begreppet normhyra används för att kunna jämföra hyror oavsett bostadens storlek då mindre bostäder vanligen är dyrare per kvadratmeter än större bostäder. Normhyran utgår från en tänkt trerumslägenhet om 77 kvadratmeter. För Uppsalas del kan detta jämföras med hyror i nyproduktion som vanligtvis ligger på 2000 kr per kvadrat



# Näringsliv och arbetsplatser

Här kan du läsa om hur näringsliv och arbetsplatser ges utrymme i planen och hur de kan bidra till en inkluderande, produktiv och livskraftig stad.



## Mål 2050

- Stadsbebyggelsens kvalitet och identitet bidrar till efterfrågan på lokaler för verksamheter
- De rumsliga förutsättningarna är goda för kommersiella verksamheter
- Den intensiva och stimulerande stadsmiljön utgör komplement till Uppsala innerstad
- I den nya stadsmiljön finns många nya arbetstillfällen inom både privat och offentlig sektor
- 10 000 till 15 000 nya arbetstillfällen inom både privat och offentlig sektor finns inom planområdet

## Planeringsinriktningar

- Lokaler för kommersiella verksamheter ska huvudsakligen lokaliseras i bottenvåningar utmed kollektivtrafikboulevarden, i stadsnod och stadsdelsnod samt lämpliga lägen utmed genomfartsgatorna
- Stadsnoden vid den nya järnvägsstationen ska utformas för 24-timmars öppettider
- Lokaler för tjänstesektorn ska huvudsakligen lokaliseras till stadsnod och stadsdelsnod
- Lokaler för icke störande tillverkningsindustri och verkstäder bör lokaliseras i lämpliga lägen såsom t. ex. del av multibbarna eller bottenvåningar utmed gator med lite mer trafik
- I den nya stadsmiljön ska plats ges för olika testbäddar för intresserade företag

- Verksamhetsområdet ska:
  - planeras för lager och logistik, småindustri som exempelvis verkstäder och produktionslokaler av olika slag
  - rymma en återvinningscentral senast 2050
- Verksamhetsområdet ska kunna rymma:
  - ett avloppsreningsverk om ett sådant beslut fattas
  - ett bygglogistikcenter om ett sådant efterfrågas
  - verksamheter som kräver transporter av farligt gods
  - en omlastningscentral för varulogistiken in till området
  - en ny brandstation om behov uppstår
  - ett nytt kretsloppsverk
- Verksamhetsområdets bebyggelse bör inte synas från slätten utan hållas låg. Undantag från höjdbegränsningen kan göras för ett eventuellt verk för stadsdelarnas tekniska försörjning och i så fall ska påverkan på de kulturhistoriska värden beaktas
- Samordning med andra framtida verksamhetsområden ska säkras genom gemensam planering

## Behov av vidare utredningar

- Nya modeller för hyressättning bör utredas för att möjliggöra till ett varierat aktörs- och kulturutbud
- Utformning och innehåll i verksamhetsområdet utreds vidare i ett planprogram

Själva utgångspunkten för en stad är människors behov av att mötas, för handel med varor och tjänster, för utbyte av kunskap och erfarenheter och för stimulans och utveckling. Här ska nya idéer omsättas till innovationer, nya och redan etablerade tjänster erbjudas och affärer göras. 10 000 till 15 000 arbetsplatser föreslås inom planområdet. Arbetsplatserna kan finnas inom både offentliga och privata verksamheter och företag.

## Näringslivet i de sydöstra stadsdelarna

Den nya stadsmiljön i de sydöstra stadsdelarna ska ges förutsättningar att utvecklas till en produktiv och livskraftig miljö, en stadsmiljö som lockar till vistelse och möten mellan människor, en plats där kunskap och kreativitet stimuleras och där det är lätt att träffa andra personer som bidrar till detta. Här ska också kultur och konst utvecklas och ges utrymme. Delar av stadsmiljön ska fungera 24 timmar om dygnet. Festivaler, klubbar och andra delar av nöjesindustrin ska vara självklara aktörer tillsammans med kontorsverksamheter i olika framtidsbranscher, restauranger, barer, butiker och gallerier. Stadsmiljön ska vara tillåtande och föränderlig.

Planförslaget visar tätare och högre bebyggelse i stadsnoden och stadsdelsnoden samt utmed spårvägstråket samt utmed delar av väg 255 som byggs om till stadsgata. Här bidrar en högre bebyggelse till att dels skapa den särskilda urbana känsla som en av högtät stad med ambitiöst utformad arkitektur kan generera och som är ett signalvärde i sig. Men högre byggnader leder också till fler människor på en mindre yta vilket är viktigt för de verksamheter som ska etablera sig här. Det gäller såväl för blivande hyresgäster i kommersiella kontorslokaler som för alla de bar- och restaurangentreprenörer, bagare, livsmedelshandlare, biografägare, gallerister, frisörer och skräddare och andra som ska hyra lokaler i byggnadernas bottenvåningar och bidra till ett aktivt "trottoarliv". För att ge bästa förutsättningar för dessa affärsverksamheter ska de lokaliseras just i dessa lägen. Det är där flest människor kommer att röra sig och i och med det skapas en kommersiell

potential. Krav ska ställas i markanvisningar på lokaler i gatuplan med takhöjd runt 4,5 meter i alla dessa lägen, dels för att skapa ändamålsenliga lokaler, dels av estetiska skäl. Genom att styra lokaliseringen till dessa lägen kan också lönsamma klustereffekter uppstå.

I kommande detaljplaneprocesser kan fler lägen diskuteras såsom utmed den cykelgata som binder samman Sävja centrum med hållplatsläget intill Stordammen och utmed hela huvudgatan för biltrafik. De kommer båda att spela centrala roller i stadsmiljön.

I kommande planprogram för komplettering av bebyggelse i befintliga stadsdelar bör också möjligheten till mindre noder och stråk för kommersiella lokaler utredas såsom runt Sävja centrum, Bergsbrunna gamla stationsläge och de övriga stadsstråk som pekats ut i översiktsplan 2016.

## Tjänsteföretag lokaliseras nära kollektivtrafik

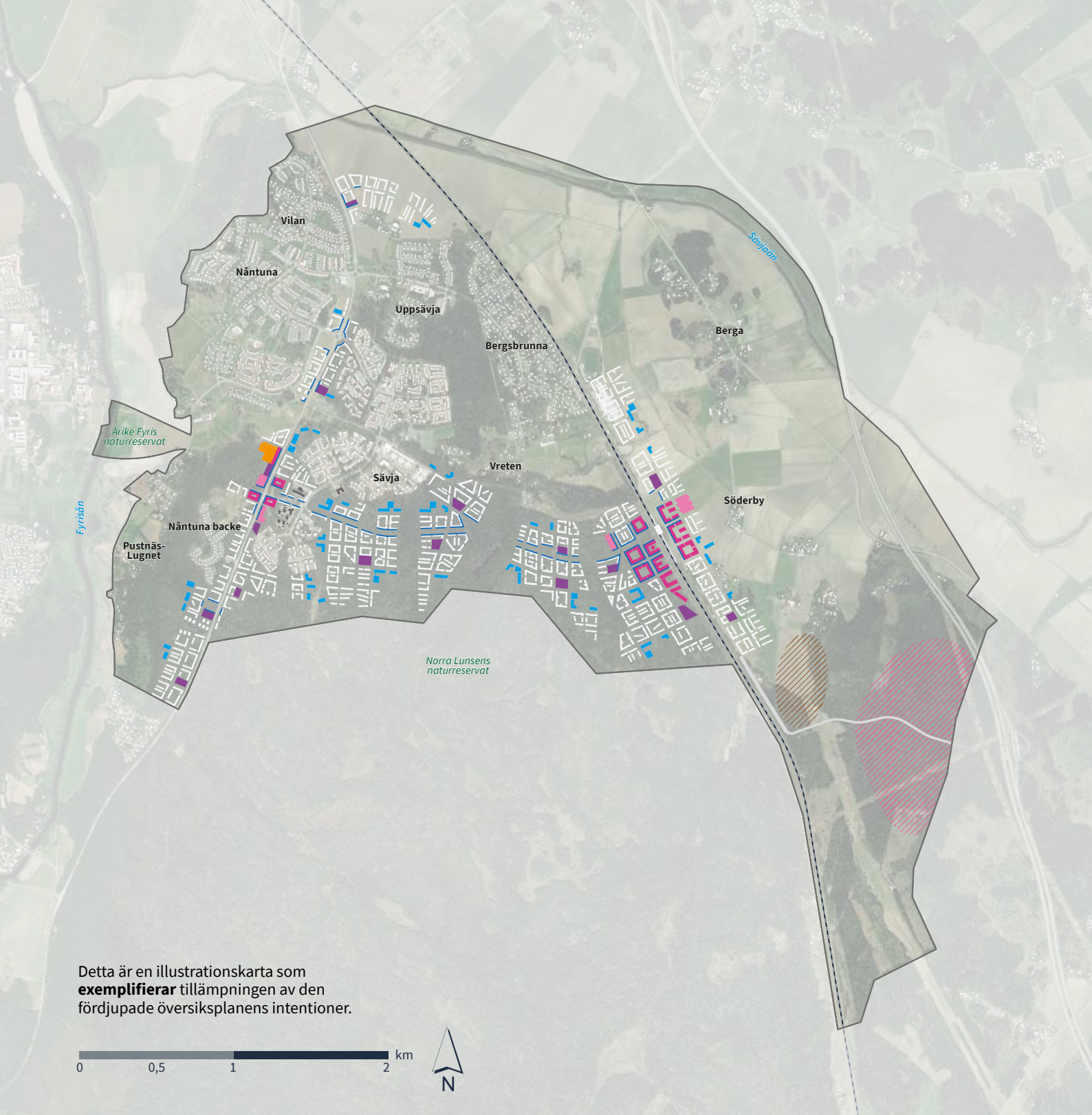
Tjänsteföretag i olika storlekar, offentliga förvaltningar och myndigheter lokaliseras till kontorshus i det stationsnära läget och i den integrerade korsningen mellan spårvägsboulevarden och väg 255. Närheten till järnväg och spårväg är avgörande för attraktiviteten och därmed företagets motivation att etablera sig i de sydöstra stadsdelarna.



»  
Planen möjliggör en ny typ av stadsnära livsmedelsproduktion  
«

»  
Inom planområdet finns både kulturarv och kulturmiljöer som redan idag bidrar till besöksnäringen i Uppsala  
«





## ARBETSPLATSER

- Huvudsakligen lokaler för kommersiella verksamheter
- Skolor
- Huvudsakligen lokaler för kontor, hotell etc
- Multihubb (parkeringshus bil)
- Lokaler för kulturverksamhet, simhall, ishall och vårdcentrum
- Befintliga arbetsplatser i anslutning till ny stadsstruktur
- Depå för kollektivtrafik
- Utredningsområde verksamhetsområde
- Utredningsområde kommunal ridanläggning



## Inriktning och identitet

Att attrahera tjänsteföretag till nya kontor i sydöstra stadsdelarna kommer att behöva inledas parallellt med planarbetet. Det är en förutsättning för genomförandet. En inriktning mot en viss typ av tjänsteföretag skulle kunna vara ett sätt att öka attraktiviteten. Det innovations- och hållbarhetsarbete som genomsyrar hela stadsutvecklingsprojektet skulle till exempel kunna vara en möjlig profil också för företagen här. Närheten till hela stockholmsregionen genom den hållbara kollektivtrafiken, arbetet för ett klimatpositivt Uppsala, behovet av innovationer kopplat till de tekniska försörjningssystemen i stadsdelen och den uttalade ambitionen att projektet ska kunna ge plats för olika testbäddar kan locka företag med sådana behov. Attityden att få testa nytt bör genomsyra allt.

## Jordbruket

Jordbruket är en viktig näringsverksamhet i området. Planförslaget gör ett visst intrång på befintliga jordbruks- och skogsmarker genom att föreslå ny bebyggelse invid järnvägsstationen. Avvägningar och kommunens ställningstagande kopplat till detta framgår i Bilaga 1 (ställningstagande om riksintressen och andra nationella intressen). Befintliga beteshagar har klassats om till grönområde och därmed fått ett utökat skydd i förhållande till översiktsplanen.

## Lokal livsmedelsproduktion

Jordbruksmarken i området håller hög kvalitet och ligger nära koncentrerad bebyggelse med många boende. Detta skapar förutsättningar för invånare i stadsdelarna att få tillgång till och kunskap om livsmedelsproduktion. Ett sätt att tillgängliggöra jordbruksverksamheten kan vara att uppmuntra markägarna till småskalig matproduktion och andelsodling med lokal konsumtion.

Planen föreslår att ett arbete görs för att ordna en ny typ av stadsnära livsmedelsproduktion och därmed skapa en testbed. Målsättningen är att produktion och konsumtion ska kunna ske utan långa transporter, att det som produceras inom planområdet ska säljas till restauranger, skolkök, hotell och privatpersoner huvudsakligen inom planområdet och de närmaste omgivningarna.

## Besöksnäring och bostadsmarknad

Inom planområdet finns både kulturarv och kulturmiljöer som redan idag bidrar till besöksnäringen i Uppsala. För planområdet är det framför allt arvet efter den internationellt kända botanikern Carl von Linné som bär potential att utveckla besöksnäringen. Men även andra kulturvärden och kvalitet bör utvecklas till stöd för näringslivsutvecklingen som utblickar över de månghundraåriga kulturlandskapen öster och väster om den nya stadsmiljön. Även närheten till naturreservaten kan utvecklas kommunala naturrum och livsstilhotell.

## Verksamhetsområdet

Planförslaget visar ett verksamhetsområde i planområdets östra del, intill E4:an. Det kopplas till E4:an via den nya trafikplats som planeras. Verksamhetsområdet fyller många viktiga funktioner både under utbyggnadstiden och på längre sikt. På kort sikt, under utbyggnadstiden kan ett logistikcentrum till stöd för effektiva och hållbara byggprocesser lokaliseras hit. Även en återvinningscentral kan etableras tidigt. På längre sikt kan både ett framtida verk för stadsdelarnas tekniska försörjning, avloppsreningsverk, ett varuomlastningscenter samt andra industri och produktionsenheter med störande verksamheter och / eller med ytkrävande lokalbehov placeras här. Externhandel ska inte tillåtas. Det är viktigt att även denna plats försörjs med kollektivtrafik och ges en ordnad och medveten utformning. Området ska inte uppfattas som en barriär utan stråk och passager ska säkerställas. Även här ska grönskan vara en del av stadsmiljön. Området som helhet ska präglas av grönska, orienterbarhet och ordning. Detta för att åstadkomma trivsamma miljöer för de som arbetar här och för besökare.

»  
Krav bör ställas i markanvisningar på lokaler i gatuplan med takhöjd runt 4,5 meter i noderna

«

»  
Under utbyggnadsperioden bör det vara möjligt att t. ex. etablera ett tillfälligt sågverk

«

# Social och kulturell infrastruktur

Här kan du läsa om hur skolor och förskolor, idrottsanläggningar och ytor för idrott, vårdcentraler, räddningstjänsten, bibliotek, kultur, fritidsverksamhet, mötes- och samlingslokaler kan bidra till ett inkluderande, produktivt och livskraftigt samhälle. Här finns en resurseffektiv stadsmiljö, en grönskande miljö med arkitektur av kvalitet och närhet till natur.



## Mål 2050

- Den nya stadsmiljön erbjuder ett rikt utbud av offentlig service
- Den sociala och kulturella infrastrukturen bidrar till hela Uppsala
- Offentligt finansierade verksamheter är lokaliserade så att de stödjer sociala integration
- Lokaler för offentligt finansierade verksamheter samnyttjas

## Planeringsinriktningar

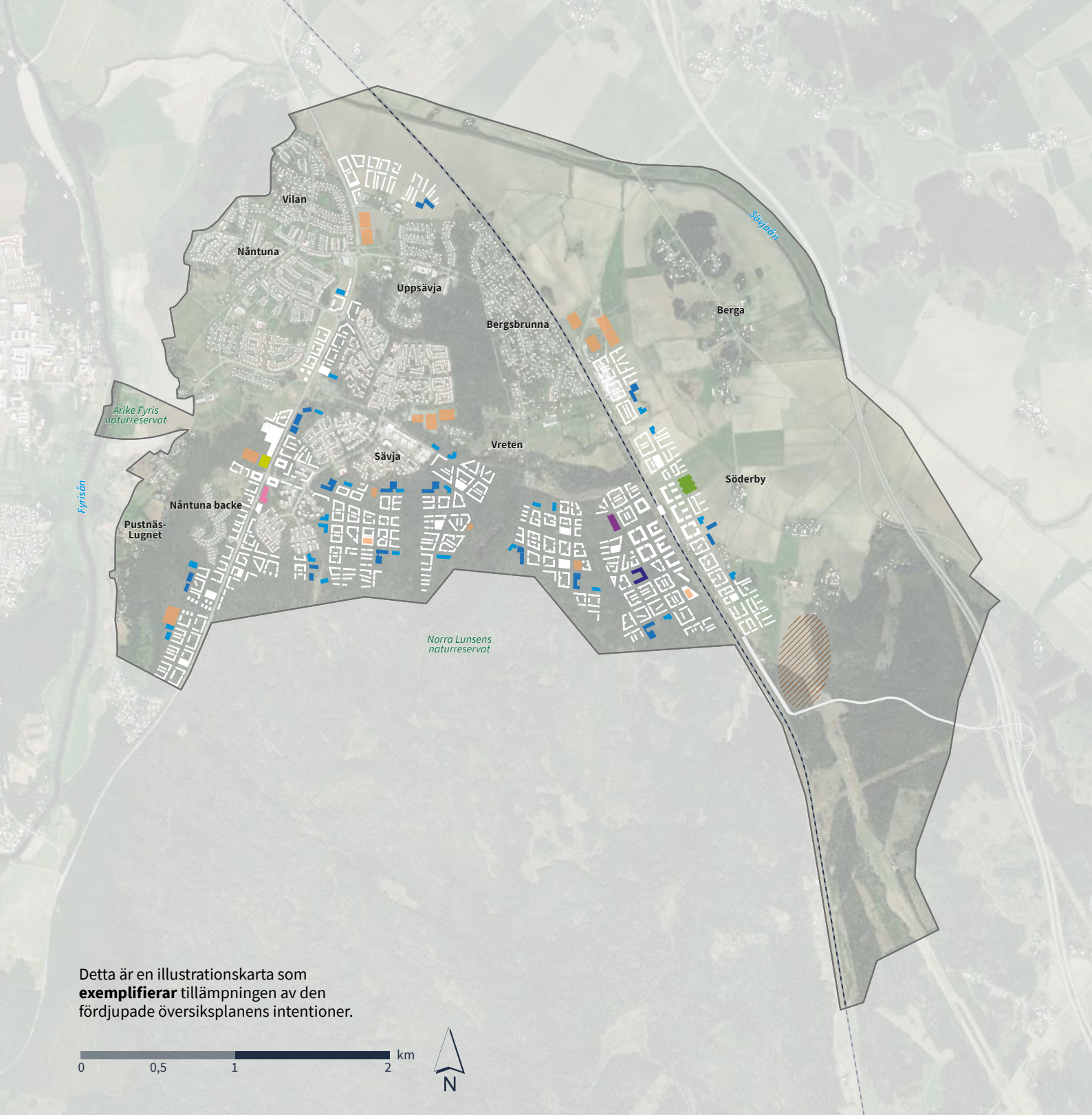
- Mark ska reserveras i detaljplaneskedet för förskole- och skollokaler, idrottsanläggningar samt lokaler för kultur och fritidsaktiviteter
- En samordnad lokalplanering ska säkerställa ett jämställt och geografiskt fördelat utbud av kultur- och idrottsanläggningar
- Skolanläggningar bör förses med fullstora idrottshallar
- Skolor – och förskolor ska placeras på egna tomter
- Tillgången till friyta på skol- och förskolegårdar ska följa kommunens riktlinjer
- Skolbyggnaden ska placeras inom fastigheten så att skolgården känns inbjudande och öppen

- Grundskolor och förskolor ska ej placeras längs med järnvägen, nätstationer eller elledningar (minst 80 meter från 220kV-ledning).
- En universellt utformad fysisk och social infrastruktur som är anpassad efter äldres behov ska säkerställas i den fortsatta planeringen
- Behovet av lokaler för ideella sektorn ska kartläggas i den fortsatta planeringen










## Behov av vidare utredningar och andra samverkansprojekt

- Säkerhetsaspekten (inomhus och utomhus) gällande samnyttjande av skolor på kvällar och helger bör utredas och avvägas i kommande planering
- Samverkan mellan olika kommunala verksamheter och mellan olika politiska nämnder bör skapas för att uppnå ett effektivt nyttjande av lokaler, anläggningar och ytor till stöd för verksamhetsidén ”ett Uppsala”
- Förutsättningar för samverkan mellan kommunala och regionala verksamheter bör utredas
- Behovs- och lokaliseringstudier för ny griftegård och interreligiöst center inom planområdet bör utredas

Se även tema bebyggelse.



### SOCIAL OCH KULTURELL INFRASTRUKTUR

- |   |                              |   |   |
|---|------------------------------|---|---|
|  | Gymnasium                    |  | Ishall                                  |
|  | Skola 1-9                    |  | Simhall                                 |
|  | Förskola                     |  | Sport                                   |
|  | Vårdcentrum                  |  | Utredningsområde kommunal ridanläggning |
|  | Lokaler för kulturverksamhet |   |   |



## Läs mer

Läs mer i bilaga 1



Illustrationsbild/ skiss från öster, i förgrunden en möjlig framtida simhall. Den visar en lämplig placering av ny simhall nära järnvägsstationen med utblick över slättlandskapet inom riksintresset Långhundraleden. Byggnadshöjder inom stationsområdet provas i detaljplan. Illustrationen visar åttavåningshus.  
Bild: Olof Eriksson, Oevis/Urban Minds

»  
Kultur-  
verksamheter  
som bibliotek,  
scener, utställ-  
ningslokal bidrar  
till stads-  
utvecklingen  
«

»  
Med en  
medveten  
lokalisering  
av den sociala  
infrastrukturen  
kan segregation  
förhindras  
«

De sydöstra stadsdelarna ska vara en inkluderande plats. Inkludering och social hållbarhet handlar mycket om hur enskilda individer agerar och handlar mot varandra. Men det handlar också om samhällets stöd till kultur, fritid och idrottsfunktioner och hur strategisk planering av stadens olika funktioner bidrar till inkluderingen. Med ett strategiskt stöd till och en medveten lokalisering av den sociala infrastrukturens olika verksamheter kan segregation motverkas. Det är därför av stor betydelse att aktivt arbeta med lokalisering av skolor och förskolor, särskilda boenden, seniorboenden och idrottsanläggningar och ytor för idrott, vårdcentraler, bibliotek, kultur, fritidsverksamhet, mötes- och samlingslokaler mm. Ett exempel kan vara att medvetet lokalisera en ny skolanläggning, idrottsanläggning och/eller kultur- och fritidslokal i gränsen mellan befintliga och nya kvarter så att mentala gränser kan brytas tidigt och tillfällena för möten skapas. Ett annat är att styra lokaliseringen jämnt över hela stadsmiljön så att alla har nära till dessa olika kvaliteter, vilket också stödjer ett hållbart resande.

I den så kallade flödes- och funktionskartan som presenteras här intill visas ett möjligt scenario till hur skoltomter kan placeras.

## Samverkan mellan olika kommunala verksamheter

Att samnyttja och dela på lokaler för skola, idrott, kultur, fritidsverksamhet är ett sätt att skapa ett resurseffektivt och hållbart samhälle och bidra till gemensamma mötesplatser. Både skolbyggnaderna, idrottslokalerna och skolgårdarna bör vara öppna för användning utanför skoltid för såväl föreningar och enskilda medborgare. Det bör utredas om verksamheter för unga och äldre kan byggas i anslutning till varandra detta så att till exempel storkök kan samnyttjas. Då det färdigbyggda området kommer att sträcka sig över en stor yta är det viktigt att sprida ut dessa kommunala verksamheter. Detta för att öka tillgången för alla. Genom att sprida ut till exempel skolorna, dess idrottshallar och skolgårdar så ökar tillgängligheten till dessa mötesplatser i respektive närområde. Särskilt viktigt är att skolgårdarna utformas på ett sådant vis att de bidrar med trygga lek- och spelmöjligheter, med grönska och rekreation som lockar och skapar förutsättningar för möten. Detta är en strategi som kräver annan form av organisering och budgetering än idag och som inte kan genomföras med hjälp av en fördjupad översiktsplan men har stor betydelse för en resurseffektiv markanvändning. I planförslaget illustreras dock hur förskolor och skolor kan placeras på samma fastighet.

## Generella byggnader för offentliga verksamheter

Utbyggnaden av de sydöstra stadsdelarna pågår under lång tid. Behovet av undervisningslokaler, idrottsanläggningar, särskilda boenden och kultur- och fritidslokaler förändras under den långa utbyggnadstiden. Det är därför viktigt att offentliga byggnader kan rymma olika typer av verksamheter under utbyggnadstiden. Ur ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv är det dessutom viktigt att dessa lokaler kan användas till annat i en avlägsen framtid när nya behov uppstår. Det offentliga byggandet bör vara en förebild i hållbarhetsarbetet och byggas för att klara en mycket lång livslängd. De offentliga byggnadernas arkitektur ska dessutom, i enlighet med kommunens policydokument Arkitektur Uppsala, hålla en hög kvalitet. Detta är en inriktning som ska utvecklas vidare under kommande detalj- och bygglövsprocesser.

## Friyta på skol- och förskolegårdar

I de sydöstra stadsdelarna spelar skolgårdarna stor roll då de är en plats för både aktivitet, rörelser och pedagogiskt lärande. Exempel på sådana aktiviteter är idrott och skolodling. Skolgårdarna är barnens arena, det är bland annat här det lär sig det sociala spelet och konflikthantering. Stora skolgårdar skapar förutsättningar att uppnå springfart, detta är grundläggande för att barn skelett ska växa sig starkt och motståndskraftigt. Väl tilltagna skolgårdar möjliggör sparandet av befintlig vegetation, den befintliga marken

ojämnheter, platser med naturliga sol och skuggförhållanden. Dessa ojämna och oförutsägbara material- och nivåskillnaderna är en förutsättning för att barn ska kunna lär känna sin kropp, tänja på gränserna och utveckla fin- och grovmotoriken. Trädkronorna ger naturligt solskydd och de solbelysta delarna av gården skapar förutsättningar för att utveckla D-vitamin. Genom att skapa stora och inbjudande skolgårdar blir de en resurs och en mötesplats för hela staden som främjar möten över åldersgränser och socioekonomiska grupper. God och strategiskt placerad belysning ökar tryggheten och bjuder in till användning även under årets mörkare månader. Genom att arbeta med visuella gränser skapas en öppenhet mot omvärlden. Endast förskolegårdar bör förses med fysiska staket.

I planförslagets Funktion och flödeskarta visas möjlig inplacering av förskolor och skolor. Detta test har huvudsakligen skett för att undersöka och säkerställa att tillräcklig yta finns för både bostäder och social infrastruktur. Men också för att ange inriktning för placering nära grönområden. I kommande planeringsprocesser kommer ett fördjupat arbete ske för att anpassa förekomsten av förskole- och skoltomter till det aktuella behovet.

I planförslaget är samtliga förskolor och skolor placerade fritt på egna tomter för att säkerställa goda dagsljusvärden och välfungerande skolgårdar. Förskolor som integreras i bostadshus bör undvikas, gårdarna behövs för de boende.

»  
Konst har en unik förmåga att beröra, utveckla och engagera människor både gemensamt och individuellt

«





En scen. Exempel på lekplats.  
Foto: Åsa Drugge, Nivå Lanskapsarkitektur AB

Frågan om angöring och parkering som idag finns med i planeringsunderlagen för varje skolenhet har inte studerats närmare i arbetet med fördjupningen. Förslaget innebär att principen för bilparkering som gäller i hela planområdet även gäller personalparkeringsbehovet dvs all bilparkering hänvisas till parkeringshusen. Viktigt är också att alla gator i planförslaget är breda. Det ger en möjlighet att i kommande detaljplaneskeden diskutera möjligheten att ta i anspråk del av denna gatuyta för angöring och cykelparkering till skolanläggningarna. Hur skolornas specialsalar så som kemisalar och slöjdsalar ska samnyttjas bör studeras vidare. Mindre kluster av två skolor som delar på idrottshall och specialsalar kan vara ett sätt att balansera kostnader, elevantal per skola och behovet av att ha en skola och de kvalitéer som skolgårdarna innebär i sitt närområde.

### Lokaler för äldre och seniorer ( 55+)

Andelen äldre ökar i Uppsala kommun. De sydöstra stadsdelarna ska vara äldrevänliga, ett område där äldre har de bästa förutsättningarna att leva ett hälsosamt, oberoende liv där de känner sig delaktiga. Att alla invånare kan leva och verka i samhället på likvärdiga villkor oavsett ålder och med ett minimum av särlösningar är att eftersträva. Det innebär bland annat att tidigt i planeringen säkra en universellt utformad, fysisk och social infrastruktur anpassad efter äldres behov, ytor för särskilda boenden samt olika typer av äldreanpassade boendelösningar.

### Mark behöver reserveras för offentliga verksamheter

Mark behöver säkras inledningsvis för att klara det långsiktiga behovet av förskole- och skollokaler, särskilda boenden, idrottsanläggningar och lokaler för kultur och fritid. Men då utbyggnaden sker succesivt kommer det att förändras och revideras efter hand. Hur många anläggningar som slutligen behövs avgörs till stor del av hur snabb utbyggnadstakten blir samt hur stora anläggningar man väljer att bygga.

Med angiven utbyggnadstakt, färdigbyggda bostäder till och med år 2050, beräknas preliminärt att det som mest kommer att behövas ca 4 900 förskoleplatser och 6 700 grundskoleplatser. Dessa siffror är baserade på att alla byggnader byggs specifikt för respektive funktion, dvs hänsyn har inte tagits till samutnyttjande eller flexibel användning över tid. Men fler bedömningar behöver tas fram successivt under utbyggnadsperioden. Behovet ser just nu ut att bli som störst ca 2049. Därtill kommer ett behov av gymnasieplatser på ca 1 500 – 2 000 platser. Läs vidare om behov i Bilaga 1.

För att skapa en god tillgång till skol- och förskoleplatser ska de första detaljplanerna för förskola och framförallt grundskola finnas med redan då planerna för bostäder i etapp 1 förverkligas. Annars riskerar behovet av förskole- och skolplatser att släpa efter under lång tid. Det tillkommande behov av förskole- och skolplatser som varje utbyggnadsetapp orsakar måste kunna tillgodoses med nya förskolor respektive grundskolor för att minimera risken att barn/elever behöver hänvisas till redan fullsatta skolor.



Behov av lokaler och ytor för idrott och hälsa är mer kopplat till nyckeltal per invånare. Uppsala kommun har varierande hög behovsuppfyllelse beroende på typ av idrott. Behov, antal och typ av yta / anläggning finns presenterade sist i Bilaga 1. Satsning på lokaler och ytor för idrott och fysisk aktivitet är mycket viktigt, speciellt med avseende på den sociala hållbarheten och människors hälsa. Satsningar på dessa ytor och anläggningar motverkar den ökande skillnaden i hälsan mellan olika samhällsklasser. Lokaler och ytor för idrott och hälsa bidrar också till ett inkluderande och socialt hållbart samhälle genom att de fungerar som viktiga mötesplatser.

Allaktivitetsplats, konstgräsplaner, idrottshallar, gymnastikhall, ishall, simhall, motionsspår och utegym, rackethallar, bouleanor, ridanläggning är exempel på idrottsanläggningar som behövs i den nya stadsmiljön. Vissa av dess finns i inplaceringskartan såsom, ishall, simhall, utvecklingsområde för ridanläggning och sporthallar. Förutsättningar för motions-spår finns i de generella gaturummen vilket framgår av tidigare teman.

### Lokaler för fritid och kultur

Mark behöver också reserveras för kulturlokaler av olika slag. Kulturens närvaro i hela stadsbebyggelsen är av stor betydelse för attraktivitet och identitet men även för att skapa en inkluderande stad med plats för aktiviteter för alla, oavsett ekonomiska förutsättningar. Bibliotek, öppna förskolor, scener, utställningslokal mm placeras centralt i den nya stadsmiljön med närhet till kommunikationer där flödet av människor är stort merparten av dygnet. I ”flödes- och funktionskartan” finns lokaler för kulturverksamhet placerat i stadsnoden vid stationsområdet, intill en stadspark och nära kollektivtrafikstråket.

### Lokaler för polis och brandkår

För närvarande gör Brandförsvaret den bedömningen att en ny räddningsstation inte behövs men utredning pågår och behovet kan komma att uppstå längre fram under utbyggnadstiden. Möjligheten att placera en räddningsstation i det planerade verksamhetsområdet bör studeras vidare. Polisen träffar vi kommande vecka. Ska kompletteras.

### Vårdens lokaler

Lokaler för vård är också viktig för att skapa en livskraftig och trygg miljö. I förslaget finns de lokaliserade utmed spårvägsstråket och andra stadsstråk. Tandvården lokalbehov är svårt att planera då dessa verksamheter styrs till stor del av marknadskrafterna. Dock har regionen beskrivit ett behov baserat på erfarenhet och nyckeltal. Med stor sannolikhet kommer framtida tandvårdsenheter inte önska lokaliseras i bottenvåning men bör styras till kollektivtrafiknära lägen. Vårdcentraler i området kan ju också komma att drivas av privata aktörer med förhoppningsvis kan dessa vara möjliga i bottenvåningarna utmed kollektivtrafikförsörjda gator och därmed bidra till stadslivet i och mellan husen. Ett vårdcentrum är inplacerat nära korsningen mellan riksväg 255 och kollektivtrafikstråket.

### Ideella sektorn

Den ideella sektorn är en betydelsefull del av samhället, den bidrar i de flesta fall till social hållbarhet och möten mellan människor. Den ideella sektorn ges möjligheter att hyra egna lokaler i de enskilda bostadskvarteren eller i skollokalerna utanför skoltid. Frågan om ett interreligiöst center bör utredas vidare, så även eventuellt behov av ny griftegård.

# Hälsa, trygghet och säkerhet

Här kan du läsa om hur hälsa, trygghet och säkerhetsaspekter i planen bidrar till ett livskraftigt samhälle där alla känner sig trygga och säkra.



## Mål 2050

- Den nya stadsmiljön befrämjar aktivitet och hälsa
- Den nya stadsmiljön upplevs trygg
- Stadsbyggandet tar ansvar för säkerhet och riskeliminering
- Den trygghetsskapande utbyggnadsprocessen uppmuntrar till långsiktig delaktighet och egna initiativ

## Planeringsinriktningar

- Framkomlighet för utryckningsfordon ska säkras
- Brandvattensystem ska dimensioneras så att det kan leverera vatten med ett tillräckligt flöde för brandsläckning, även under utbyggnadsskedet
- Hållbart brandskydd bör säkerställas i all byggnation
- Samhällsviktiga funktioner ska utformas så att skador vid översvämning minimeras
- Ny bebyggelse planeras så att den inte tar skada eller orsakar skada vid en översvämning från minst ett 100-årsregn.
- Lokala och regionala kraftledningar utmed järnvägen och väster om järnvägen ska markförläggas och transformatorstationen bör byggas in
- Vid planering av verksamhetsområdet ska hänsyn tas till Svenska kraftnäts skyddsavstånd till kraftledning

- Vid risk för buller och/ eller vibrationsstörningar ska detta förhindras eller reduceras genom byggnadstekniska åtgärder
- Krav ska ställas på Trafikverket så att erforderliga riskeliminering åtgärder vidtas vid byggande av de nya järnvägsanläggningarna.
- Krav ska ställas på Trafikverket så att risken för urspårning elimineras
- Dagsljus- och vindstudier, luftkvalitet och buller ska studeras i detaljplaneskedet
- Miljötekniska markundersökningar ska vid behov genomföras i detaljplaneskedet
- Risk för ras, skred och erosion ska vid behov utredas i detaljplaneskedet
- Barnens friytor bör förläggas bortom större vägar och järnvägar för att säkerställa god luft och ljudkvalitet
- Fysiska miljöer bör utformas för att förebygga brott och öka tryggheten
- I den fortsatta planeringen ska utemiljön programmeras på ett sådant sätt att möjligheter för spontanrörelse och aktivitet skapas oavsett ålder, kön och funktionshinder
- Samtliga förskolor och grundskolor ska ha högst 55 dBA ekvivalent bullernivå på minst 80% av vistelseytan utomhus

## Behov av vidare utredningar

- möjlighet till tysta områden bör utredas vidare
- I det fortsatta detaljplanarbetet ska belysningsprogram tas fram

Möjligheterna till en aktiv fritid är en välfärdsfråga och utgör en starkt bidragande faktor för god folkhälsa och livskvalitet liksom för kommunens attraktivitet. God tillgång till anläggningar för rekreation, lekplatser, parker och andra grönytor som upplevs trygga ökar den fysiska aktiviteten. Det är viktigt att planeringen stödjer ett aktivt liv med möjlighet till fysisk aktivitet, rekreation och naturupplevelser oavsett ålder, kön eller funktionshinder.

Att så långt det är möjligt skapa en riskfri miljö för människor är en självklarhet. Olyckor kan inträffa men med säkerhetsåtgärder utformade utifrån den kunskap och erfarenhet som finns i samhället och som tydliggörs i lagar och förordningar kan de undvikas så långt det är möjligt.

Till skillnad från säkerhet så utgår den upplevda tryggheten från individens ålder, upplevelser och erfarenheter. En av de faktorer som

tydligast stärker känslan av trygghet är en stark social samanhållning. Det är därför viktigt att involvera invånarna, nya som befintliga, i beslut och aktiviteter då nya områden byggs samt uppmuntra till lokalt engagemang och stötta det lokala föreningslivet.

### Stadsmiljö för en aktiv och hälsobefrämjande fritid

Planförslaget innebär att det finns förutsättningarna för en aktiv och hälsobefrämjande fritid. Platser för organiserad och spontan idrott och aktivitet ska lokaliseras så att de kan nås via trygga gång- respektive cykelvägar och har god tillgång till kollektivtrafik. I planförslaget finns vid varje skola en fullstor idrottshall. Uppsala kommun ska vara en äldrevänlig kommun där äldre har de bästa förutsättningarna att leva ett hälsosamt, tryggt och oberoende liv med en känsla av delaktighet. Att säkra en fysisk och social infrastrukt

»  
I kommande planeringsskede ska gator samt samhällsviktiga verksamheter och funktioner utformas så att risken för begränsad framkomlighet eller skador vid översvämning orsakad av kraftiga skyfall minimeras  
«

## Stadsplaneringens betydelse för folkhälsan

### Barn och unga

Flera forskningsrapporter är entydiga om att den fysiska aktiviteten bland barn och unga har minskat och att stillasittande aktiviteter i samhället har ökat generellt i Sverige. Likaså har barns och ungas vardagliga möjligheter till regelbunden fysisk aktivitet försämrats. Barns och ungas förutsättningar att röra sig utomhus på egen hand, har minskat på grund av att samhällshindren har ökat ("Barns miljöer för fysisk aktivitet" Rapport ingående i regeringsuppdraget "Byggd miljö och fysisk aktivitet". Statens folkhälsoinstitut. Johan Faskunger 2008). Exempel på samhällshinder är ökande trafikvolym, längre avstånd till skolor och fritidssysselsättningar samt en växande oro bland föräldrar för säkerhets- och trygghetsaspekter. En medveten god fysisk planering bidrar till att undanröja sådana hinder.

Hur människor transporterar sig, leker, motionerar och på andra sätt rör sig fysiskt i vardagen påverkas av

utformningen av våra städer och landskap samt av tillgången till olika transportsystem. Inte minst bostadsområdets utformning har sannolikt en stor betydelse för befolkningens hälsa och för förutsättningarna för olika former av fysisk aktivitet, eftersom bostadens närmiljö är den mest populära platsen för motion och rekreation. ("Samhällsplanering för ett aktivt liv- fysisk aktivitet, byggd miljö och folkhälsa". Rapport ingående i regeringsuppdraget "Byggd miljö och fysisk aktivitet". Statens folkhälsoinstitut. Johan Faskunger 2008)

### Äldre vuxna

Forskning visar på stora positiva effekter av motion i åldersgruppen 65-84 år (Wallén, Ståhle mfl. 2014). Investeringar som främjar medborgarnas hälsa kan ge samhällsekonomiska vinster genom att behoven av insatser för vård och omsorg skjuts högre upp i åldrarna. Goda möjligheter till fysisk aktivitet, rekreation och naturupplevelser är en starkt bidragande faktor till ökad livskvalitet och hälsa långt upp i åldrarna. En god stadsplanering med detta perspektiv bidrar till minskade samhällskostnader och minskat lidande på individnivå.

»  
Anordnade jogging- och promenadstråk föreslås både löpa genom park- och naturområden och passera offentliga rum så som torg och större målpunkter  
«





Djurhållning



Sport



Exempel på inbyggd nätstation,  
Kungsängen Uppsala

tur som är anpassad efter äldres behov och följer principerna om universell utformning är grundläggande. Mötesplatser så väl utomhus som inomhus ska planeras in.

Ytor för lekplatser finns i hela planområdet och finns markerade i kartan i tema Parker och rekreation. Uppsala kommuns riktlinjer gällande 300 meter till närmsta lekmiljö ska följas men i realiteten erbjuder planförslaget en möjlighet till mycket tätare förkomst. Planförslaget innebär vidare att skolgårdar utformas för att fungera som trygga mötesplatser för lek, aktivitet och spontanidrott under kvällar och helger vilket beskrivs tydligt i tema Social och kulturell infrastruktur.

Rekreativa stråk, parkerna och närheten till Lunsens naturreservat samt den angränsande kulturlandskapet ger goda möjligheter till rekreation av olika slag och karaktär.

Anordnade jogging- och promenadstråk föreslås löpa både genom park- och naturområden och passera offentliga rum så som torg och större målpunkter. På så sätt skapas möjlighet till ökad social trygghet, spontana möten och närhet till aktiviteten.

I den fortsatta planeringen av området ska stadsmiljön bidra till balans när det gäller förutsättningar för en aktiv och hälsobefrämjande fritid:

- oavsett socioekonomisk bakgrund
- oavsett ålder och funktionshinder
- mellan flickor/pojkar, kvinnor/män
- mellan idrotts- och andra fritidsaktiviteter

Transportsystemet utformas för att minimera bilanvändande till förmån för kollektivtrafik, gång och cykel. Detta medför god ljudmiljö, bra luftkvalitet, högre trafiksäkerhet och

ökad rörlighet i vardagen. Ett ökat resande med kollektivtrafik ger även möjlighet till fler spontana möten mellan människor. Stadsmiljöns utformning med parkeringsanläggningar istället för parkering i gatumiljön kan bidra till ökad vardagsmotion på grund av den promenad som måste göras till bilen. Likaså ger det lägre bullernivåer och ökad trafiksäkerhet då gatuparkering sker i begränsad utsträckning och de större flödena av biltrafik styrs till vissa gator.

Barn är känsligare för luftföroreningar och buller än vuxna. Skolor och förskolor har därför lokaliseras bortanför huvudstråken för biltrafik.

## Trygghet

I de sydöstra stadsdelarna ska alla kunna leva ett gott liv och känna framtidstro. Trygghet är en subjektiv inre upplevelse och handlar om frånvaro av oro för att utsättas för brottsliga handlingar riktade mot sig själv eller närstående. Trygghet beror på faktorer som bostadsområde, stämningen och ordningen i närmiljön, personliga erfarenheter av brott, kännedom om brott och den egna upplevelsen av sin sårbarhet. För att öka den upplevda tryggheten hos de som bor, verkar och vistas i planområdet behöver kommunen arbeta med att skapa inkluderande, trivsamma och trygga miljöer i det offentliga rummet. Fysiska element så som god belysning, renhållning, aktiva bottenvåningar, aktiva och läsbara stadsrum där primära och sekundära gångstråk skapas kan bidra till en mer aktiv befolkning och en ökad upplevelse av trygghet.

Den upplevda tryggheten är även starkt förknippad med hur delaktig man som individ känner sig i sitt sammanhang. Genom att aktivt arbeta med och uppmuntra lokala föreningar, kulturverksamhet och ungas och äldres egen organisering skapas en känsla av delaktighet.

## Buller och vibrationer

Omgivningsbuller är ett av de största miljö-hälsoproblemen inom Europa. Samstämmig forskning har visat att boende nära högttrafikerade vägar, järnvägar och flygplatser exponeras för skadliga ljudnivåer som påverkar människors hälsa negativt. Människor som utsätts för buller får bl a sömnstörningar som kan leda till förhöjt blodtryck, koncentrations-svårigheter, försvårad inlärning m.m. Långvarig exponering kan leda till negativa effekter på hjärt- och kärlsystemet. Det är därför viktigt att kartlägga eventuella källor till buller och arbeta med förbyggande åtgärder. Befintliga bullerkällor i de sydöstra stadsdelarna är järnvägen och v 255. Nya bullerkällor kan komma att uppstå utmed kollektivtrafikboulevarden och den öst-västra genomfartsgatan. Utmed dessa utformas bebyggelsen med slutna kvarter för att begränsa buller.

Uppsala kommuns långsiktiga mål gällande buller ska uppfyllas i de sydöstra stadsdelarna detta betyder bland annat att :

- Riktvärden för buller ska klaras för samtliga bostäder, såväl inomhus som vid uteplats
- Samtliga förskolor eller grundskolor ska ha lägre eller lika med 55 dBA ekvivalentnivå från omgivningsbuller på minst 80 % av vistelseytan utomhus
- Samtliga skol- och förskolebarn ska kunna vistas utomhus på skolgårdar där trafikbullernivåerna är högst 55 dBA ekvivalentnivå
- Samtliga boende inom kommunen ska inom gångavstånd ha tillgång till en park med god ljudmiljö

Kommunens Åtgärdsprogram mot omgivningsbuller (2013–2018) ska ligga till grund för det kommande planarbetet. Ytterligare riktlinjer gällande buller finns framförallt i plan- och bygglagen, miljöbalken, plan- och byggförordningen och förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216). Boverket har också tagit fram en vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder (2015:21). Inom varje detaljplan ska buller utredas och riktlinjer gällande bullernivåer ska uppfyllas för nya bostäder, vårdboenden, skolor och friluftsområde.

Vibrationer är starkt förknippad med buller, att åtgärda vibrationsstörningar i efterhand är svårt och kostbart. Då planen innehåller trafikelement som ofta förknippas med vibration så som vägar och järnvägar bör det framgå av planhandlingar om markförhållandena är sådana att det föreligger risk för vibrationsstörningar. Risken för vibrationsstörningar ska förhindras eller reduceras genom byggnadstekniska åtgärder vid nybyggnation, som till exempel olika typer av grundförstärkningsåtgärder. Inom planområdet finns olika geotekniska förutsättningar för kapacitetsstark kollektivtrafik mot Ultuna för att klargöra förutsättningarna inför den fortsatta planeringen. Bebyggelse utmed Ostkustbanan ska grundläggas med särskild hänsyn till vibrationer. Vibrationer i byggnaderna bör underskrida komfortriktvärde i svensk standard, SS 460 48 61.

## Luftkvalitet

God luftkvalitet är en förutsättning då det kommer till ett långt och hälsosamt liv. De vanligast förekommande sjukdomarna i samband med luftföroreningar är allergier, astma, lunginflammation, hjärt- och kärlsjukdomar, stroke, lungcancer och KOL. De grupper som är mest utsatta är barn, astmatiker, personer med hjärt- och lungsjukdomar, rökare och äldre personer. Mot bakgrund av barns, sjukas och äldres känslighet är förskolor, skolor, sjukhus och särskilda boenden särskilt skyddsvärda objekt och bör hanteras så i planeringen.

I det fortsatta planarbetet ska miljö kvalitetsnormer för luft följas i enlighet med kommunens åtgärdsprogram för förbättrad luftkvalitet (Åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar (pm10) i Uppsala).

Förutom miljö kvalitetsnormer finns ett nationellt miljö kvalitetsmål för luft som riksdagen antagit:

*Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. Inriktningen är att miljö kvalitetsmålet ska nås inom en generation.*

Riksdagen har inom miljö kvalitetsmålet för Frisk luft fastställt tio preciseringar, däribland för partiklar och kvävedioxid. Rikt värdena sätts med hänsyn till känsliga grupper.

#### *Partiklar (PM10)*

Halten av partiklar överstiger inte 15 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett årsmedelvärde eller 30 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett dygnsmedelvärde

#### *Kvävedioxid*

Halten av kvävedioxid överstiger inte 20 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett årsmedelvärde eller 60 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett timmedelvärde (98-percentil)

## **Dricksvattenförsörjning**

Vid all fortsatt fysisk planering görs en bedömning av behovet av en fördjupad riskanalys för dricksvattenförsörjningen. Åtgärder vidtas för att inte riskera en framtida dricksvattenförsörjning.

Vägar och parkeringsytor samt verksamheter med risk för markföroreningar ska anläggas så att ingen negativ påverkan sker på grundvattnets kvalitet avseende dricksvatten.

## **Markföroreningar**

Flertalet potentiella markföroreningar finns i och kring planområdet. Miljö tekniska markundersökningar kan behöva göras i samband med vidare planering. Omfattningen av eventuella analyser av mark och vatten ska ta hänsyn till de parametrar som riskerar förekomma i respektive område. Påträffas markföroreningar ska miljö förvaltningen omgående underrättas om

dessa vidare innan efterbehandling sker ska detta anmälas till miljö förvaltningen. Risk för förekomst av markföroreningar ska inte bara stämmas av med länsstyrelsens databas för potentiellt förorenade områden (EBH-databas) utan även med miljö förvaltningens diarium. Förorenad mark som förekommer inom planområdet ska utredas i detaljplaneskedet och vid behov saneras till lämplig nivå innan byggnation påbörjas.

## **Hållbart brandskydd**

Brandförsvaret arbetar med att ta fram riktlinjer för framtidens hållbara brandskydd. Dessa kommer att vara styrande under genomförandeskedet.

## **Samlad riskbedömning för gemensamt förhållningssätt**

En acceptabel risksituation för människor ska säkerställas. Där det är motiverat tillämpas riskreducerande åtgärder före stora avstånd till riskkällan. Motiven till detta är för att kunna skapa koncentration av stadsbebyggelsen för att uppnå olika funktioner liksom möjlighet att bevara befintliga naturvärden.

En riskbedömning har tagit fram som syftar till att tydliggöra förhållningssätt till riskkällor inom området inför kommande detaljplanering. Bedömningen är ett underlag för beslutsfattande om lämpligheten med planerad markanvändning med avseende på närhet till farligt gods-leder och risk för urspårning på Ostkustbanan. Vilket skyddsavstånd som bör hållas till Ostkustbanan vid detaljplanering beror på vilken typ av bebyggelse som planeras.

Då planeringen är i ett tidigt skede finns stora osäkerheter kring vilka förhållanden som kommer att råda när området sydöstra stadsdelarna ska stå klart år 2050. Potentiella riskkällor som har identifierats ska utredas i detalj i kommande planskede. I det fortsatta arbetet är det viktigt att samråda med andra aktörer såsom Länsstyrelse, Räddningstjänst och Trafikverket, som kan ha synpunkter på hur planläggning bör ske. Säkerhetsrisker kopplat till järnvägen berör endast en begränsad del av bebyggelsen. Dessa risker kan hanteras genom byggnadstekniska åtgärder men ska ytterligare belysas i en riskutredning och



hanteras i utställningsskedet. I kommande planeringsskede ska gator samt samhällsviktiga verksamheter och funktioner utformas så att risken för begränsad framkomlighet eller skador vid översvämning orsakad av kraftiga skyfall minimeras. Även framkomlighet för utryckningsfordon ska utredas.

Kommunen utgår från att risken för urspårning omhändertas av och ansvaras för av Trafikverket.

I plankartan finns utmed Ostkustbanan en bebyggelsefri zon från spårmittpå vardera sida. Denna zon utgörs till delar av gata. Bostäder och känsliga verksamheter såsom skolor och särskilda boenden har inte lokaliserats allra närmast järnvägen.

Farligt gods transporteras på Ostkustbanan samt E4:an som passerar öster om sydöstra stadsdelarna, men då avståndet mellan vägen och planerad bebyggelse är över 1 km bedöms inga olycksscenarier på E4:an kunna påverka befolkningen inom sydöstra stadsdelarna. Länsväg 255 som går genom området är en del av E4:ans omledningsnät, men detta gäller inte transporter med farligt gods och väg 255 betraktas därmed inte som en riskkälla.

Verksamheter som kräver transporter av farligt gods lokaliseras inom utpekat verksamhetsområde eller i nära anslutning till infartsväg som förbinder stadsbebyggelsen med E4.

## Elektromagnetiska fält

Planförslaget utgår ifrån att lokala och regionala kraftledningar väster om järnvägen samt utmed densamme markförläggs och att transformatorstationen byggs in. Det innebär att föreslagen bebyggelse bedöms uppfylla myndigheters krav om högst 0,4 mikrotlesla avseende elektromagnetiska fält. Vid fortsatt planering av verksamhetsområdet i öster tas hänsyn till skyddsavstånd till kraftledning.

## Djurhållning – en tillgång i staden

Djurhållning med framför allt hästar och betesmarker förekommer på flera platser inom planområdet. Att det finns djur nära stadsbebyggelsen bör betraktas som en tillgång mer än begränsning då det tillför rekreativa och pedagogiska värden. I den fortsatta planeringen ska dock hänsyn tas till de platspecifika förutsättningarna såsom topografi, vindriktning och avstånd vid valet av lämplig markanvändning.



# Inriktning för planens genomförande

# Inriktning för planens genomförande

Här kan du läsa om mål och övergripande planeringsinriktningar i genomförandeskedet av den fördjupade översiktsplanen. Översiktligt berörs också frågor kopplat till kommunal ekonomi och kommunala investeringar. Utbyggnadsordning beskrivs översiktligt. Mer genomgripande strategier för genomförandet kommer att göras separat och det som presenteras här är huvudsakligen inriktningar inför genomförandet som är av central betydelse för uppfyllande av den fördjupade översiktsplanens intentioner.

## Mål för genomförandeprocessen

- Utbyggnaden sker med en balanserad kommunal ekonomi
- Den nya stadsmiljön är klimatpositiv i både byggskede och förvaltningsskede
- Utbyggnaden sker genom effektiva och innovativa genomförandeprocesser
- Markanvisningsprocesserna inbjuder till engagemang och nytänkande
- Tydlighet och förutsägbarhet kännetecknar dialogen med marknadens aktörer
- Utbyggnad sker i samspel med marknadens efterfrågan och samhällets behov
- Tillitsskapande dialog och samverkan genomförs med både medborgare och övriga intressenter

Planeringsinriktningar finns på nästkommande sida.

## Om att bygga stad

Det tar tid att bygga en stad, de flesta av de mest omtyckta städerna i världen är många hundra, kanske tusentals år gamla. I detta fall växer en omfattande stadsmiljö fram under en relativt kort tid. För att kunna genomföra utbyggnaden på ett sätt som leder till en karaktärsfull och klimatpositiv stad år 2050 och som dessutom kan erbjuda fungerande och trivsamma stadskvarter under hela utbyggnadstiden och med en kommunal ekonomi i balans, krävs noggrann planering. Samtidigt är det viktigt att förbereda genomförandeprocesserna på ett sådant sätt att många aktörer ges möjlighet att bidra med sina projekt. Kreativitet, kunskap och initiativ ska stimuleras, inte hindras. Ny kunskap, nya tekniker och innovationer ska ges utrymme. Tekniska framsteg kommer att göras under utbyggnadstiden och en öppenhet mot nya oprövade lösningar ska finnas. Kommunen själv ska göra kvalitativa, transparenta och begripliga bedömningar i de markanvisningar som ska genomföras. Samverkan och tillit kommer att vara framgångsfaktorer.



## Planeringsinriktningar

### Kommunikation

- Medborgarnas kommunikation med kommunen ska fungera smidigt under planerings- och utbyggnadsprocessen
- Relevant information ska vara lättillgänglig under planerings- och utbyggnadsprocessen
- Olika vägar för dialog, frågor, synpunkter och kunskapsutbyte ska finnas under planerings- och utbyggnadsprocessen
- Berörda aktörer ska kontinuerligt hållas uppdaterade planerings- och utbyggnadsprocessen
- Tillfällen för kunskapsutbyte och dialog med fokus på både erfarenhetsåterföring och nyskapande ska skapas.
- Barn och unga bör involveras i planeringsprocessen, det gäller såväl nu boende barn och kommande inflyttade barn

### Utbyggnad

- Genomförandeplanering bör göras ingående i ett tidigt skede i ett separat projekt
- Det ska säkerställas att trygga och trivsamma miljöer erbjuds under hela utbyggnadstiden
- Livsmiljö för fridlysta arter och skyddsvärda naturtyper ska säkras under utbyggnadstiden
- För varje detaljplan bör en Barnkonsekvensanalys, eller motsvarande, tas fram
- Utbyggnad av allmänna platser, idrott- och kulturverksamhet ska ske i takt med bostadsbyggandet
- Vid inflyttning bör vardagsmålplatser och vardagsservice vara färdigutbyggda
- Hälsoaspekter kopplade till buller och luftföroreningar under byggtiden ska beaktas

- En effektiv och miljöanpassad masshantering ska samordnas under utbyggnadstiden
- Massor ska i möjligaste mån användas lokalt

### Planläggning

- Planläggningen bör göras med utgångspunkt i större generella detaljplaner som kan vara giltiga över tid
- Planläggningen bör göras i god tid
- I befintliga bostadsområden ska prövning av förändringar i detaljplan föregås av planprogram, förstudier eller liknande
- Plan för tillfällig användning av marken under utbyggnadstiden bör tas fram
- Inför start av detaljplan ska fördelning mellan småhus och flerbostadshus fastställas enligt en kontinuerligt uppdaterad utbyggnadsordning eller motsvarande dokument

### Markanvisningar

- Markanvisningstävlingar med olika inriktning och syften ska ordnas för att uppnå den fördjupade översiktsplanens prioriteringar och inriktningar
- Vid markanvisning ska säkerställas att varje kvarter innehåller en variation av bostadstyper, upplåtelseformer, boendekostnadsnivåer och boendeformer
- Merparten av kvarteren ska innehålla en andel bostäder med relativt lägre hyra
- Marktilldelningar för kommersiella byggnader i stadsnod och stadsdelsnodhålla tillräcklig storlek för att ge aktörer möjlighet att uppnå förvaltningsvolym och skapa möjligheter för klusterbildning
- I verksamhetsområdet bör huvudprincipen vara att skapa tilldelningar i varierande storlek

## Tillitsskapande dialog och samverkan

Dialog med medborgare och verksamma i kommunen är en viktig del av den fortsatta planeringen och kommande genomförande-processer. Kommunikationen med kommunen ska fungera smidigt och relevant information behöver vara lättillgänglig. Det ska finnas olika vägar för dialog, frågor, synpunkter och kunskapsutbyte. Ett sätt kan vara att vid planering och programmering av nya parker i stadsmiljön bjuda in medborgarna till dialog och aktivt idéarbete.

Berörda aktörer ska under hela planerings- och utbyggnadsprocessen kontinuerligt hållas uppdaterade. Det ska skapas tillfällen för kunskapsutbyte och dialog med fokus på både erfarenhetsåterföring och nyskapande.

## Kommunalekonomi

Planområdet är idag till största delen obyggd där kommunen är den enskilt största markägaren. Detta ger både utmaningar och möjligheter. En av utmaningarna ligger i att ny infrastruktur för transporter och teknisk

försörjning behöver byggas ut över ett så stort område. Inledningsvis krävs därför stora investeringar för att börja försörja området med nödvändig infrastruktur. Möjligheterna ligger i det stora kommunala markägandet, det möjliggör styrning av kvalitet och som på sikt väntas kunna ge stora försäljningsintäkter. Intäkterna kommer dock till största delen efter att de stora initiala investeringarna genomförts. Målet är att planen ska genomföras med en kommunal ekonomi i balans.

#### *Exploateringsekonomi*

Kostnaderna för utbyggnaden av allmänna platser i form av gator, parker och torg ska bäras av exploateringen.

I de fall utveckling sker på mark som inte ägs av kommunen tas exploateringsersättning ut av exploatörerna enligt kommunens antagna riktlinjer för exploateringsavtal.

Det stora kommunala markinnehavet väntas ge betydande försäljningsintäkter på sikt. Det kan ge goda ekonomiska möjligheter för genomförandet. Det kräver dock ett medvetet och aktivt arbete för att skapa affärsmöjligheter för exploatörer och i längden en vilja hos människor att bo och verka i området. Med antagandet att markvärdena på sikt motsvarar dagens snitt inom Uppsala tätort väntas exploateringen genom de kommunala markförsäljningarna kunna ge ett ekonomiskt överskott som delvis finansierar övergripande teknisk och social infrastruktur.

#### *Kommunala investeringsbehov*

Genomförandet av planen kräver utbyggnad av övergripande infrastruktur för transporter, teknisk försörjning samt social infrastruktur. De flesta av dessa investeringar motsvarar funktioner som kommunen har ansvar att tillhandahålla vilket medför ett investeringsbehov för kommunen utanför exploateringskostnaderna.

### **Arbete med att skapa klimatpositiva stadsdelar**

För att säkerställa att målet om en klimatpositiv stadsdel nås behöver åtgärder för minskad klimatpåverkan säkerställas i varje skede av planering och genomförande.

Fördjupade analyser av vilka åtgärder som krävs för att nå klimatmålen ska göras i detaljplaneskedet. Markanvisningar är ett viktigt verktyg för att uppnå målet om en klimatpositiv stad. Vid utbyggnad av allmän plats ska kommunen säkerställa klimatkrav genom upphandling.

### **Utbyggnadsordning**

Utbyggnaden av den nya stadsmiljön ska ske i etapper. I den fördjupande översiktsplanen tidssätts enbart de första etapperna. Utbyggnad av senare etapper kommer att beskrivas och beslutas successivt.

Utbyggnadsordningen ska:

- Säkerställa att antalet bostäder byggs i en takt som svarar upp mot Fyrspårsavtalet samt aktuellt efterfrågan. Detta innebär drygt 800 bostäder per år fram till 2050.
- Anpassas i tid till utbyggnaden av ostkustbanan och järnvägsstationen
- Stödja och stödjas av en effektiv kollektivtrafik
- Anpassas till näringslivets och fastighetsmarknadens efterfrågan
- Ge förutsättningar för ett varierat utbud av bostäder för alla
- Möjliggöra en effektiv användning av både befintlig och planerad social infrastruktur
- Ge stöd för samplanering av teknisk infrastruktur och försörjningssystem
- Säkerställa god miljö under hela utbyggnadstiden
- Säkerställa en säker livsmiljö för fridlysta arter och skyddsvärda naturtyper under utbyggnadstiden

Utbyggnadsordningen är en färskvara och ovanstående kan komma att ändras.

#### *Om utbyggnadstiden*

Utbyggnaden ska planeras på ett sådant sätt att störande byggarbeten kan undvikas i de kvarter och stadsdelar som blir färdiga efter hand. Både befintliga bostadskvarter och de nya som skapas ska i största möjliga mån upplevas som "färdiga" miljöer att bo och vistas i.

Genom god planering såsom utbyggnadsordningen och annan utbyggnadsplanering ska säkerställas att trygga och trivsamma miljöer kan erbjudas under hela utbyggnadstiden. Så även goda arbets- och näringslivsmiljöer. Det är också viktigt att kommunen genom god planering tillgodoser behoven hos de barn och ungdomar som växer upp i området.

#### *Om detaljplaner*

Planläggningen bör göras med utgångspunkt i större generella detaljplaner som kan vara giltiga över tid. Målsättningen är att det ska vara möjligt att gå direkt på detaljplaneprocesser i FÖP: ens nya stadskvarter. Eventuella större kompletteringar av befintliga stadsdelar bör föregås av detaljplaneprogram i nära dialog med de boende. Sådana kompletteringar ingår inte i förslagets utbyggnadsordning.

#### *Planläggningen som görs i god tid*

Detaljpaneläggningen bör ligga ett antal år före tänkt byggstart för att inte tidsbrist ska uppstå och för att undvika risken för förseningar. Det innebär att flera detaljplaner inledningsvis påbörjas parallellt för att bygga upp en planreserv. De första detaljplanerna initieras under 2020. Det är en styrka att planläggning inleds tidigt, så att information kan delas och ledas in i planprocesserna på ett optimalt sätt.

## **Fortsatt övrig planering**

#### *Tillfälligt nyttjande av mark och platsskapande aktiviteter*

Genom att tillfälligt använda marken för till exempel tillfälliga bostäder, pendlarparkering och pop up-butiker kan kvarter ges ett innehåll och en rörelse av människor som skapar platsen innan den färdigställs.

En effektiv och miljöanpassad masshantering ska samordnas med bebyggelsen. Det ska eftersträvas att massorna nyttjas lokalt och att kostsamma och klimatpåverkande transporter undviks. Ombyggnad av väg 255 till stadsgata samt byggande av vattenledare i buffertzonen mot Lunsen är andra exempel.

#### *Ta hänsyn till och väg in möjligheten att använda naturresurser lokalt*

Den varierande terrängen kräver att terränganpassningar görs i form av schaktning och utfyllnad i vissa delar av området för att skapa möjligheter för sammanhållen stadsbygd. I den mån det går ska utbyggnadsordningen stödja en naturresurshantering där schaktmassor kan nyttjas så lokalt som möjligt inom området för att minimera transporter. Inför utbyggnad ska masshantering utredas. Även möjligheten att lokalt använda träd som tas ned inom planområdet ska studeras.

#### *Samordning under byggskedet*

Genomförandet ska organiseras i ett fåtal större projekt med effektiv och kvalitetssäkrad samordning.

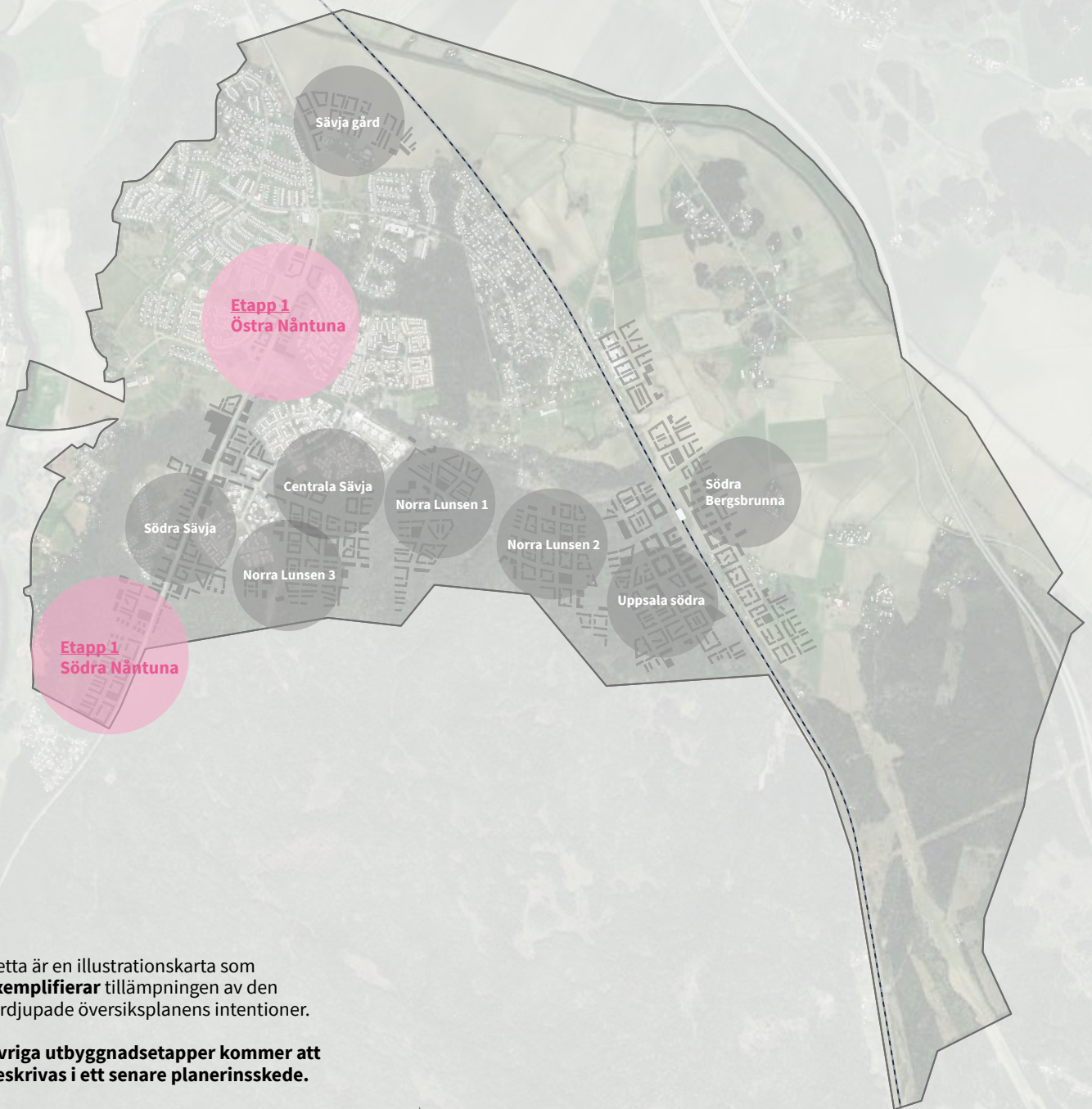
För ett ansvarsfullt genomförande krävs god samordning av såväl projektering och byggande. Under byggtiden kommer t. ex. behov av tillfälliga bygglogistiska lösningar i form av logistikcenter, bergkrossar och liknande finnas.

Endast ett fåtal naturliga infartsvägar finns som är lämpliga för byggtransporter till de sydöstra stadsdelarna. En viktig förutsättning för att möjliggöra utbyggnaden av stationsläget är den nya trafikplatsen vid E4:an. Om den permanenta trafikplatsen inte hunnit anläggas kan en tillfällig byggväg behöva anläggas för att ge möjlighet till transporter. Oavsett var transporter tas in, bör en eller flera bygglogistikcentraler etableras för att minska belastningen på befintliga vägar och gator genom att samordna transporterna. I vilken ordning kvarter byggs ut påverkar hur och var bygglogistiken kan lösas och vice versa. Ovanstående gäller även för utbyggnaden av verksamhetsområdet.

#### *Skyddsåtgärder under byggtiden*

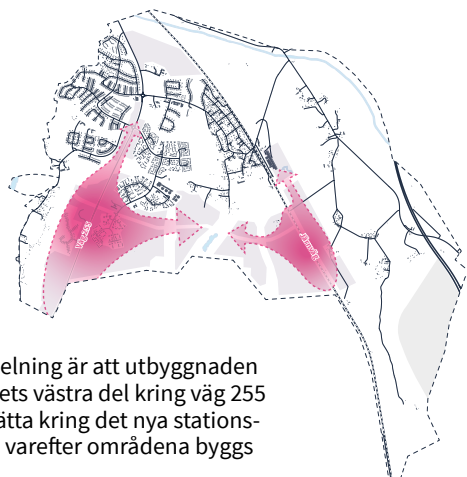
För att inte påverka vattenkvalitén i Sävjaån och Fyrisån under byggtiden måste tillfälliga eller permanenta skyddsåtgärder planeras och genomföras områdesvis, tills dagvatten-systemet är på plats.





Detta är en illustrationskarta som **exemplifierar** tillämpningen av den fördjupade översiktsplanens intentioner.

**Övriga utbyggnadsetapper kommer att beskrivas i ett senare planerinsskede.**



En möjlig etappindelning är att utbyggnaden börjar i planområdets västra del kring väg 255 för att senare fortsätta kring det nya stationsläget vid järnvägen varefter områdena byggs ihop.

Naturvärden, spridningsstråk och gröna kilar skyddas från påverkan under byggtiden genom exempelvis stängsling, skydd av träd, vandringshinder för groddjur.

### Markanvisningar

Markanvisningar används för att skapa möjligheter för en god kvalitet i den byggda miljön genom att uppmuntra till en genomtänkt gestaltning av bebyggelsen. Markanvisningarna ska även ge förutsättningar för ett klimatpositivt byggande på helheten inom området för den fördjupade översiktsplanen. Hållbara byggnadstekniker och klimatpositiva byggnadsmaterial premieras.

Uppsala kommun tilldelar sin mark till intresserade byggaktörer med hjälp av markanvisningar. En markanvisning innebär en ensamrätt att under en begränsad tidsperiod och med vissa i förväg angivna förutsättningar utveckla ett avgränsat markområde med målsättning att förvärva och bebygga det. En markanvisning slås fast i ett markanvisningsavtal mellan kommunen och byggaktören.

För mark som ska utvecklas och ägs av andra än kommunen, ska exploateringsavtal tecknas mellan den som exploaterar marken och kommunen.

Uppsala kommun har antagna riktlinjer för markanvisningar, Riktlinjer för markanvisningar i Uppsala kommun (2018). Parallellt med riktlinjerna har en mer ingående beskrivning av Uppsalamodellen för markanvisningar tagits fram. Huvudregeln är att markanvisningar för bostäder inom Uppsala kommun konkurrensutsätts. Detta kan ske på olika sätt, såsom större markanvisningstävlingar, konkurrensförfaranden med enklare intresseanmälningar eller tävlingar i en mindre krets utvalda byggaktörer. I undantagsfall kan kommunen besluta att anvisa mark utan något föregående konkurrensförfarande.

Markanvisningarna används för att uppnå den fördjupade översiktsplanens prioriteringar och inriktningar. Det innebär att den bebyggda miljön som en helhet ska samverka för att uppfylla målen. Markanvisningar kommer att utformas med olika fokus för att möta olika delar av marknaden och olika behov i stadsmiljön. Vissa markanvisningar styr mot alla prioriteringar och inriktningar medan andra fokuserar på en eller några.

Tilldelningar vidhålls tillräckligt stora för att ge aktörer möjlighet att uppnå tillräcklig förvaltningsvolym och skapa möjligheter för klusterbildning.

Inför uppstarten av utbyggnaden av den kommersiella tyngdpunkten invid järnvägsstationen Uppsala södra, ska en studie genomföras av de strategiska vägval som krävs. Beroende på vad som är mest fördelaktigt, kan det till exempel bli aktuellt med etablering av projektbolag eller en stor markanvisning till en eller flera aktörer i ett konsortium, för att skapa incitament till en större samlad etablering av kontor.

Markanvisningar utanför kvarteren närmast stationsläget ska innehålla arbetsplatser där det lokalt kan finnas en marknad för det. Detta gäller främst korsningen mellan riksväg 255 och det kapacitetsstarka kollektivtrafikstråket. Längs stråket ska lokaler iordningsställas i bottenvåningarna till stöd för stadslivet.

I samband med genomförandet av den fördjupade översiktsplanen kommer dialog med marknaden att ske på flera sätt. I det föreslagna verksamhetsområdet är en huvudprincip att skapa tilldelningar i varierande storlek för att möta efterfrågan på olika slags verksamhetslokaler.





# Fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna

Utställningshandling