

Stadsbyggnadsförvaltningen

Datum:
2023-03-08Diarienummer:
PLA 2012-020202/KSN-2023-00205Handläggare:
Marcus Ekström

Planprogram för Marielund



Bild 1: flygbild som visar Marielund och Trehörningen

Antaget i kommunstyrelsen den 8 mars 2023, KSN-2023-00205

Innehåll

Bakgrund	3
Uppdrag	3
Syfte	3
Förutsättningar för uppdraget	4
Programförslag	6
Förutsättningar	6
Förändringar	10
Genomförande	21
Förutsättningar för utbyggnad	21
Planläggning	24
Aktörer och ansvar	29
Fastighetsrättsliga åtgärder	30
Ekonomiska åtgärder	31
Tekniska åtgärder	31
Konsekvenser	32
Nollalternativ	32
Miljöbedömning	33
Miljökonsekvenser	33
Sociala konsekvenser	36
Ekonomiska konsekvenser	37
Antagande	39

Medverkande

Marcus Ekström, samhällsplanerare Uppsala kommun
 Tamara Pavlovic, samhällsplanerare Uppsala kommun
 Anders Ågren, samhällsplanerare Uppsala kommun
 Carl Näslund, trafikplanerare Uppsala kommun
 Anna Jakobsson, miljösamordnare Uppsala kommun
 Anne-Marie Fredriksson, mark- och exploateringsingenjör (konsult Structor)
 Maria Broström, projektledare Uppsala Vatten och Avfall AB
 Yvonne Trinh, utredningsingenjör Uppsala Vatten och Avfall AB

Bakgrund

Uppdrag

Plan- och byggnadsnämnden har enligt beslut i kommunstyrelsen 2012, gett stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att utarbeta ett planprogram för Marielund. Kommunstyrelsen beslutade 2019 att uppdra till plan-och byggnadsnämnden att i programarbetet även belysa ett alternativ med endast små kompletteringar till befintliga bebyggelsegrupper, vilket gjordes i samrådet.

Planprogrammet baseras på de underlagsutredningar som togs fram till programsamrådet, samt de i samrådshandlingen beskrivna förutsättningarna för området.

Syfte

För att underlätta detaljplaneläggning kan kommunen upprätta planprogram med mål och utgångspunkter för fortsatt planarbete. Behovet av ett planprogram är särskilt stort i områden med komplexa förutsättningar avseende exempelvis natur och miljö, utbyggnad av allmänna vatten- och avloppsanläggningar samt motstridiga intressen bland boende och fastighetsägare.

Syftet med planprogrammet är att skapa ett beslutsunderlag för en framtida utveckling av området. Planprogrammet ska säkerställa att innehållet kan genomföras, det vill säga att byggnation av bostäder, gator och vatten- och avloppsanläggningar går att åstadkomma. Det är av särskild vikt att förbättra vattenkvaliteten i sjön Trehörningen. Planprogrammet innehåller en etappindelning samt nulägesbedömning av tidplaner för detaljplaneläggning och genomförande. Planprogrammet ska också vara vägledande för kommunens fortsatta planering och kommunikation med andra aktörer som till exempel Trafikverket, handläggare av detaljplaner och bygglov samt för förtroendevalda och fastighetsägare. Planprogrammet är ett rådgivande planeringsdokument som ska utgöra ett stöd i den fortsatta detaljplaneprocessen.

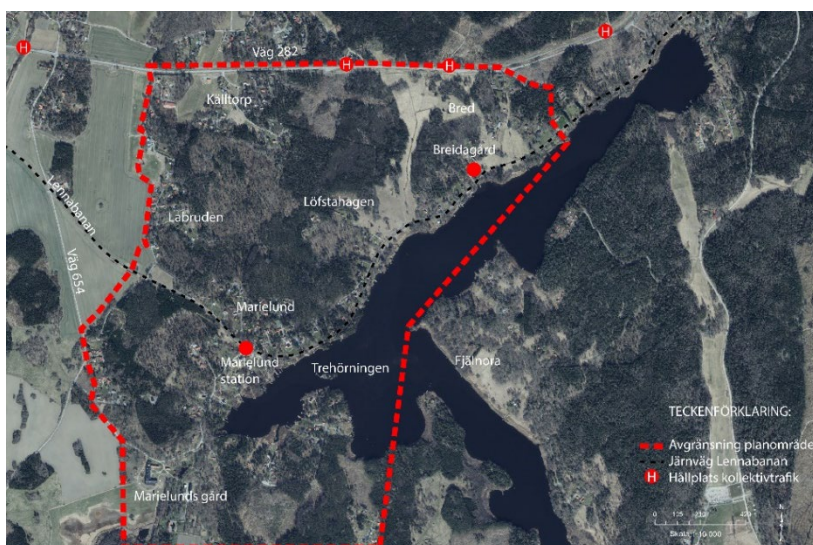


Bild 2: Översiktsskarta som visar planprogrammets avgränsning med röd streckad linje.

Förutsättningar för uppdraget

Markägare

Inom planprogrammet finns i dagsläget flera privata fastighetsägare samt det kommunala bostadsbolaget Uppsalahem AB. Uppsala kommun äger ingen mark inom området förutom fastigheten där den historiska museijärnvägen Lennabanan ligger. Det finns ett intresse bland flera fastighetsägare att bygga ut området med bostäder.

Tidigare ställningstaganden - gällande planer

Den gällande översiktsplanen för Uppsala kommun (ÖP 2016) hänvisar utvecklingen av markanvändningen i Marielund till Fördjupad översiktsplan för Funbo (FÖP Funbo) 2010. I den fördjupande översiktsplanen att Marielund med omnejd utgör ett utredningsområde. Följande riktlinjer anges för utredningsområdet:

Ytterligare bebyggelse inom Marielundsområdet bör inte tillkomma innan det finns möjlighet att på ett uthålligt sätt ordna avloppsfrågan.

Ny bebyggelse i utredningsområdet ska föregås av en planutredning som klargör förutsättningarna på lång och kort sikt för bland annat bebyggelse, rekreation, trafik, service och vatten och avloppsanslutningar samt ger anvisningar för hur kulturmiljön ska bevaras och utvecklas

Inom programområdet finns två detaljplaner för bostäder (fritidshus) och lantbruksändamål (Detaljplan för Källtorpet och Byggnadsplan för Marielunds villaområde 1:10, från 1989 respektive 1962).

För delar av Marielund gäller områdesbestämmelser från 1989.

Områdesbestämmelserna syftar till att värna de samlade kulturmiljövärdena i bebyggelsen längs sjön och är inriktade mot byggnadsvård. Bland annat gäller en utökad lovplikt samt bestämmelser om byggnaders placering och utformning.

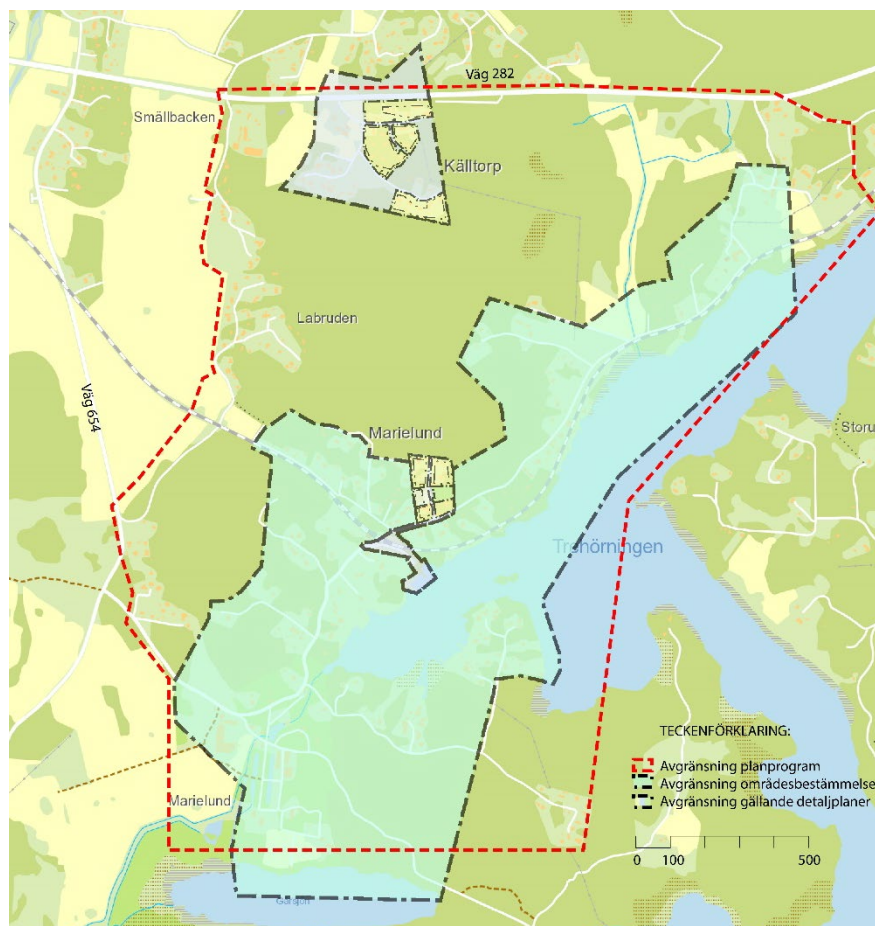


Bild 3: Karta som visar områdesbestämmelserna och detaljplanernas avgränsning inom programområdet.

Utbyggnadsområden i VA-planen

Uppsala Vatten har byggt överföringsledningar för vatten och spillvatten som passerar programområdet längs väg 282, och förberett lokala pumpstationer för att ansluta tillkommande och befintliga fastigheter i planprogramområdet. I VA-utbyggnadsplanen, som ingår i Handlingsplan för VA-utbyggnad, anges flera områden i och runt Marielund som högt prioriterade för att ansluta till allmänt vatten- och avlopp. Utbyggnaden av kommunalt vatten och avlopp till den befintliga bebyggelsen kommer enligt VA-utbyggnadsplanen att göras oavsett om det tillkommer ny bebyggelse i Marielund eller inte. Dimensioneringen och utformningen av anläggningarna påverkas av omfattningen av tillkommande bebyggelse inom programområdet. Tidplanen för utbyggnaden av VA-anläggningarna fram till den befintliga bebyggelsen påverkas till mindre del av tidplanen för byggnationen av ny bebyggelse inom planprogrammet.

I samband med planläggningen av den tillkommande bebyggelsen är det troligt att antalet fastigheter inom VA-utbyggnadsområdet kommer att bli fler.

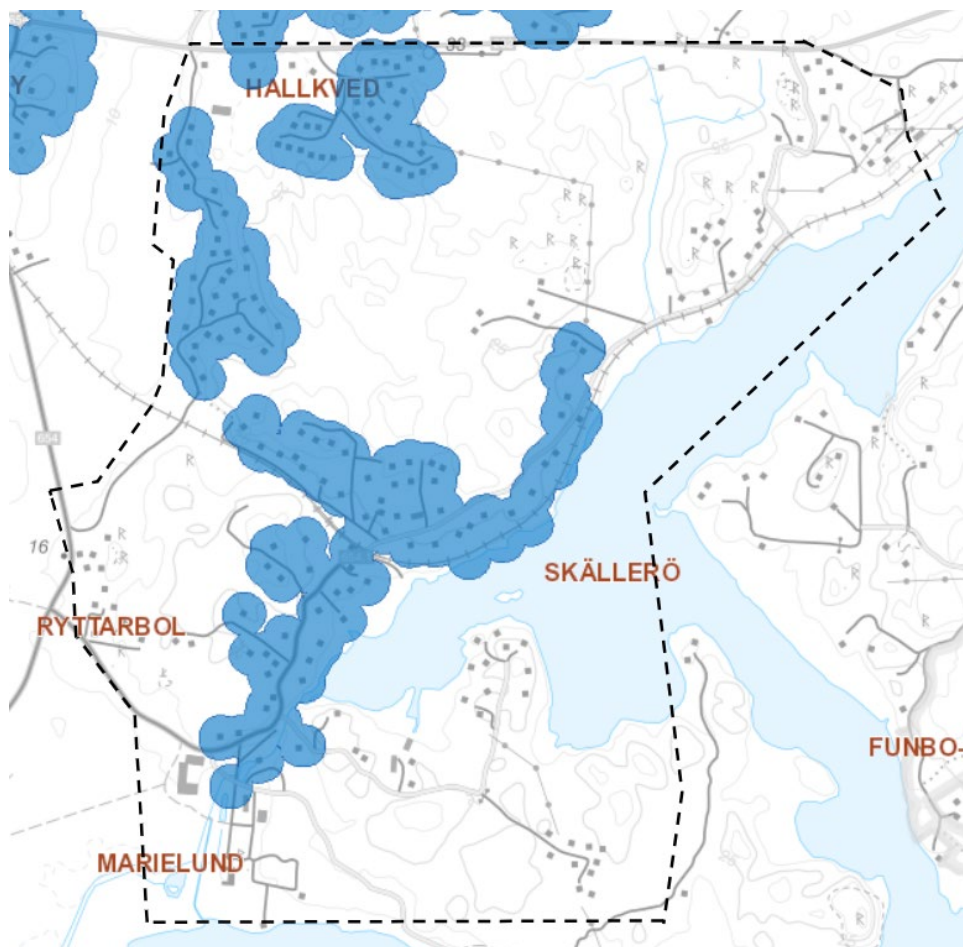


Bild 4: Utdrag ur karta i VA-planen över utbyggnadsområden för vatten- och spillvatten. Kartan anger vilken befintlig bebyggelse (blå markering) som planeras att kunna anslutas till det allmänna VA-nätet. Planprogrammets gräns visas med svart streckad linje.

Programförslag

Förutsättningar

Bebyggelse

Programområdet innehåller en blandning av bostad- och fritidshusbebyggelse, som tillkommit under olika tidsperioder. Marielunds villaområde tillkom omkring sjön Trehörningen som sommarhusområde i början av 1900-talet. De senaste decennierna har omvandlingstrycket ökat och allt fler av de gamla sommarhusen renoveras, byggs till och anpassas på andra sätt för permanentboende. Området har dock fortfarande en sammanhållen karaktär av påkostat sommarhusområde, med många bevarade byggnader från tidigt 1900-tal. Området karaktäriseras av mycket grönska, med både löv- och barrskog samt lummiga trädgårdar. Den smalspåriga järnvägen går genom området i en mjuk böj från väster till öster. I den östra delen av området löper järnvägen igenom de sjönära trädgårdarna. Här och var erbjuds vyer över sjön i luckor mellan husen och grönskan. Det småskaliga vägnätet slingar sig fram genom den

småkuperade terrängen. Bortsett från huvudvägen genom samhället, är vägarna till största delen grusbelagda. Bebyggelsen koncentrerades från början kring stationen men spreds med tiden utåt. Stationshuset uppfördes i slutet av 1870-talet med träpanel och veranda. Sommarvillorna ligger indragna på stora tomter i närheten av vattnet eller med tillhörande strandremsa. Den äldre bebyggelsen i området har drag av både nationalromantik och jugend. Avstyckningar har lett till att mindre tomter skapats och att förtätningar genomförts. I området finns exempel på små fritidshus, från 1940–1970-talet. Dessa är vanligtvis byggda i en våning och har flacka sadeltak. Sentida villabebyggelse i området är nästan uteslutande uppförd för permanentboende. I västra delen av området ligger Marielunds herrgård med tillhörande allé, dammar, jordbruksbyggnader och tidigare personalbostäder. Större delen av områdets tomter är avstyckade från mark som tillhört herrgården. I närheten av herrgården ligger Odalgården, en kurs- och konferensanläggning bestående av ett äldre, mycket tillbyggt, hus och ett antal nya byggnader i äldre stil.

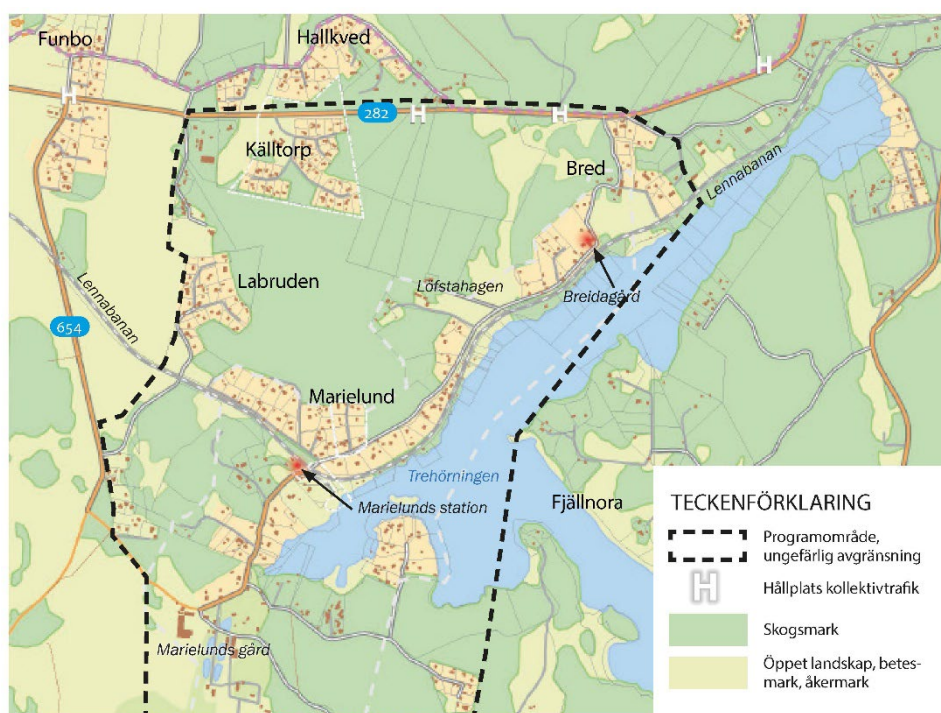


Bild 5: Kartan visar bland annat avgränsningen av planprogrammet, vägnamn och områdesnamn.

Trafik

Programområdet ligger cirka en mil från Uppsala i anslutning till de statliga vägarna 282 och 654. Det tar lite drygt 10 minuter med bil, cirka 25 minuter med buss och cirka 40 minuter med cykel att ta sig till Uppsala innerstad. Med buss nås Fyrislund på cirka 15 minuter. Till Stockholm tar det cirka en timme med bil och cirka en timme och 30 minuter med buss och tåg.

Vägarna inom området är privatägda med enskild förvaltning. Området kan upplevas svårt att orientera sig i, och vägarna slutar ofta i återvändsgränder. Antalet vägkopplingar till och från inom området är begränsat, vilket ibland leder till långa förflyttningar för att ta sig mellan två platser i området. Den befintliga standarden begränsar också möjligheten att öka mängden trafik på dessa vägar. Gående och cyklister samsas med motorfordon på dagens vägar, vilket ger dåliga förhållanden för

att gå och cykla utmed vissa partier av vägnätet. Trafiken genom området är begränsad och utgörs till övervägande del av boende och besökare i området. Museijärnvägen Lennabanan används för utflyktsändamål.

Väg 282 utgör ett viktigt stråk för pendlingstrafik till och från Uppsala, men även för semestertrafik till och från Roslagen. Vägen har en bredd av cirka 6 meter och en skyltad hastighet av 70 km/h förbi planprogramområdet. Inom området finns ett antal väganslutningar mot allmän väg. Två av dessa leder in till bebyggelsen längs sjön. Ett särskilt förordnande utfärdat av länsstyrelsen pekar ut ett skyddsavstånd om 30 meter från vägen till närmaste bebyggelse.

Korsningen mellan väg 282 och 654 utgörs av ett fyrvägsskäl utan vänstersvängsfiler. Väg 654 är smal, och har en plankorsning med museijärnvägen.

Från väg 654 och fram till Marielunds station är vägen, som är statlig, smal men belagd med asfalt. Övriga delar av vägnätet består av grusvägar med låg standard. De småskaliga lokala vägarna är en del av Marielunds identitet som bidrar till områdets lantliga karaktär, men det medför också att vägnätet inte tål någon större trafikökning och framförallt ingen ökning av tung trafik.

Grusvägarna saknar tydliga gång- och cykelvägar, gångbanor och trottoarer. Även stigar i skogen och järnvägens banvall används för promenader när tåg inte trafikerar spåret. Det saknas bra och gena kopplingar upp till väg 282 och hållplatslägena för stora delar av området, samt bra kopplingar för gång- och cykeltrafik mot Länna, Gunsta och Uppsala. Från Gunsta finns en separat gång- och cykelbana som leder vidare mot Uppsala. Det pågår utredningsarbete för en sammanlänkad cykelväg från Uppsala mot Fjällnora och Länna via Gunsta och Funbo.

Kollektivtrafiken till området utgörs idag av bussförbindelser med hållplatser längs väg 282. Två busshållplatser finns i direkt anslutning till programområdet, en vid Källtorp och en vid grusvägen ner mot Breidagård. En hållplats finns även vid Funbo kyrka.

Museijärnvägen med sina gamla tåg utgör ett av Uppsalas besöksmål och gör det möjligt för både Uppsalabor och turister att ta sig ut till bland annat Marielund och sjön Trehörningen på ett trevligt och spännande sätt. Järnvägsområdet ägs idag av Uppsala kommun och arrenderas av museiföreningen Stockholm-Roslagen-Järnvägar. Föreningen driver och ansvarar för trafiken på banan samt har hand om de tillhörande byggnaderna och anordningarna. För trafiksäkerheten längs järnvägen gäller samma lagstiftning och nationella normer som för övriga järnvägar. Det är särskilt viktigt att beakta där vägar eller rörelsestråk korsar järnvägen. För ny bebyggelse gäller att det ska vara ett skyddsavstånd mellan järnvägen och ny bebyggelse på minst 30 meter.

Kulturmiljö

Inom programområdet finns bebyggelse och miljöer som utgör kommunala kulturmiljöer. Exempel på det är Marielunds gård som har medeltida ursprung men tillkom i sin nuvarande form under 1600-talet. Utmed sjön Trehörningens södra och västra strand ligger ett större antal sommarvillor. Den smalspåriga museijärnvägen Lennabanan är en viktig del av kulturmiljön, och Marielund utgör en av huvudmålpunkterna för järnvägens många besökare.

Inom programområdet finns flera fasta fornlämningar. Det finns bland annat ett gränsmärke i skogsmarken norr om Marielund som markerar tidigare gräns mellan Hallkved och Marielund, ett flera rösen och stensättningar och ett gravfält. När man

undersöker marken närmare, kan det visa sig att fornlämningar och möjliga boplatser får konsekvenser för utvecklingen av området. Det kan medföra kostnader vid exploateringen, och det kan leda till att man behöver anpassa utbyggnadsområdena eller rentav avstå från exploatering på vissa platser.

Social infrastruktur

I Marielund finns ett mycket begränsat utbud av kommersiell och offentlig service. I Marielund finns idag inga förskolor eller annan barnomsorg och heller ingen skola. Barnen hänvisas till barnomsorg i Gunsta, Länna eller andra ställen. Närmaste skolor är Funbo skola och Länna skola, båda med förskoleklass upp till årskurs 3. Elever från och med årskurs 4 hänvisas till Almunge skola eller någon skola i Uppsala tätort. En ny grundskola planeras i detaljplanen för Södra Gunsta, cirka 3 km väster om programområdet.

Naturmiljö

De obebyggda delarna av planprogramområdet utgörs idag av större och mindre skogsområden i bitvis blockrika moränmarker samt av mindre jordbruksmarker i mellanliggande lerstråk. Inom planprogramområdet finns bland annat två våtmarker och en ädellövskog som har naturvärdesklass 3 respektive 2. Det finns även flera delar av naturmarken som har högre naturvärden, till exempel skog med stort lövinslag samt äldre barrskog. Ett större område avverkad skog samt yngre barrskog finns mellan Källtorp, Marielund och Labruden. Området har inga höga naturvärden men har däremot högre värden för friluftslivet

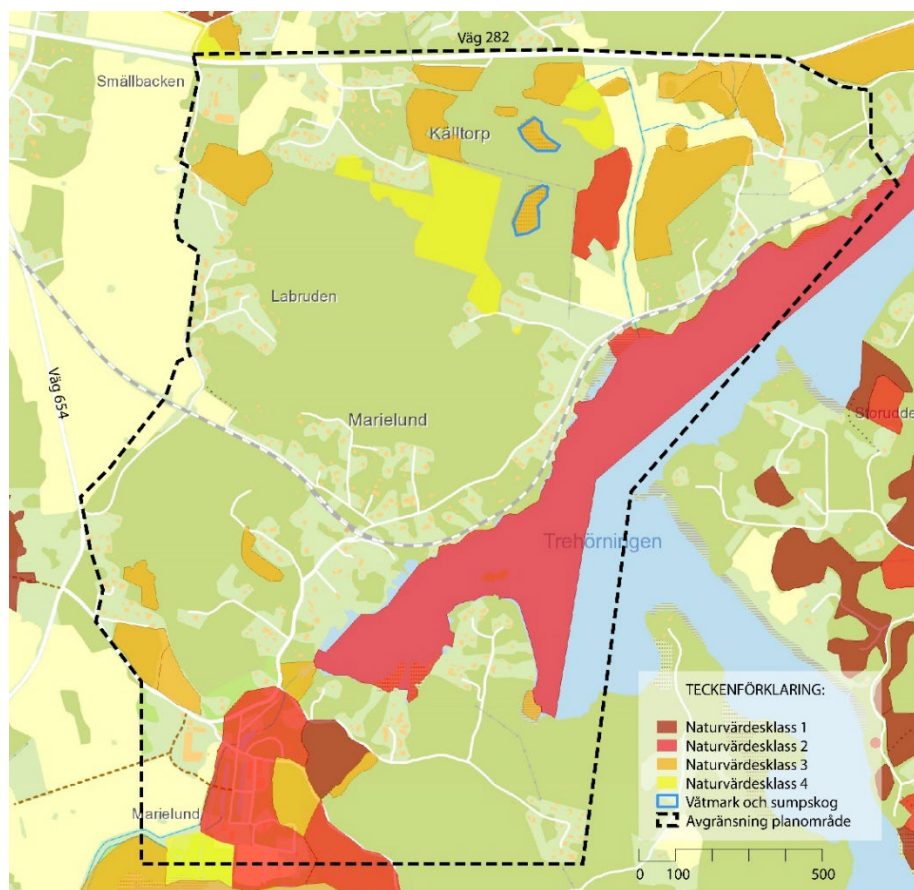


Bild 6: Kartan visar naturvärden inom och utanför planprogramområdet.

Vatten och spillvatten

Fastigheterna inom planprogramområdet har i dag enskilda spill- och vattenanläggningar. Flera av dessa är bristfälliga, vilket påverkar vattenkvaliteten i sjön Trehörningen negativt.

Dagvatten

Planområdets recipienter för ytavrinning är Funbosjön, Trehörningen och Sävjaån. Funbosjön och Sävjaån utgör Natura 2000-områden på grund av deras skyddsvärda miljöer. Natura 2000-klassningen medför bland annat krav på att föroreningsbelastningen inte ska öka. Sjön Trehörningen har hög belastning och det är av stor vikt att minska tillförseln av näringsämnen. Inom planprogrammet finns tre markavvattningsföretag. Utanför planprogramområdet finns också markavvattningsföretag som omfattar recipienter för ytvatten och eventuellt framtida dagvatten från planprogramområdet.

Förändringar

Vision

En vision för planprogramområdets framtida utveckling har formulerats, vilken till stora delar utgår utifrån platsens karaktär idag och en hållbar samhällsplanering. Syftet med visionen är att den ska tydliggöra ambitionerna med områdets bebyggelseutveckling.

“Marielunds framtida karaktär ska bygga på en kvalitativ boendemiljö med närhet till vatten, natur och kulturmiljö. Området ska innehålla en blandning av bebyggelsetypologier med tyngdpunkt på småhus, i huvudsak upp till två våningar. Flerbostadshus i som mest fyra våningar placeras i huvudsak längs med väg 282 och skapar plats för fler människor att bo på en mindre yta i ett kollektivtrafiknära läge och nära natur- och kulturmiljön. Det förstärker också utvecklingen av stråket längs med väg 282. All bebyggelse ska utformas utifrån platsens karaktär. Bebyggelsen ska vara tätare närmre väg 282 samt längs med huvudgatan som går in i området ned till den möjliga framtida grundskolan. Möjlighet till kommersiell service i mindre skala, till exempel servicenod, kan finnas nära väg 282. Man ska kunna leva ett hållbart vardagsliv, och därför behöver det finnas förskolor i området. På längre sikt behöver det också finnas möjlighet att bygga en grundskola. Området ska innehålla en blandning av upplåtelseformer med tyngdpunkt på lägenheter närmast väg 282. Nya hållplatslägen för kollektivtrafik vid väg 282, samt gena kopplingar för gång- och cykeltrafikanter erbjuds.”

Styrande avvägningar i markanvändningen

Utredningar har tagits fram inom ramen för planprogramarbetet. Flera utredningar, bland annat för dagvatten och trafik, kommer att krävas i samband med den fortsatta detaljplaneläggningen för att avgränsa planområdena och fastställa den möjliga omfattningen och placeringen av bebyggelse och infrastruktur. Följande principiella avvägningar är viktiga för planprogrammets utformning:

- Rationell byggelseplanering utifrån utbyggnaden av vatten- och avloppsnätet.

- Planering av infrastrukturen för att möjliggöra en etappvis utbyggnad.
- Ytor ska reserveras inom varje detaljplaneområde och utbyggnadsetapp, eller i anslutning till etappen, för att säkerställa att dagvatten kan avledas och infiltreras.
- Bevarande av områden med de högsta naturvärdena (klass 2 och 3) vilket blir ett stort värde för boende inom området.
- Ett större sammanhängande skogsområde mellan Källtorp och Marielund undantas från bebyggelse i ett rekreativt syfte, samt för att ge ett respektavstånd till kulturmiljön.
- Våtmarker undantas från exploatering utifrån deras naturvärden, rekreativa värden, deras potential och kapacitet att binda koldioxid samt svårigheter att få myndighetstillstånd till att påverka våtmarkerna.
- Bebyggelse undviks på jordbruksmark för att minska påverkan på kulturmiljön och utifrån landskapsbildsskäl, och för att jordbruksmark behöver bevaras för framtida försörjningsbehov.

Bebyggelse

Principer

Bebyggelsestrukturen som ingår i planprogrammet är en möjlig utveckling av området. Alla etapper måste utredas vidare under detaljplaneprocessen, och vissa delar av delområdena måste utredas mer fördjupat innan planläggning kan starta. se mer under kapitlet Genomförande.

Kommunen bedömer att områdesbestämmelserna från 1989 fortfarande är aktuella. Det betyder att någon justering eller omarbetning av områdesbestämmelserna inte är nödvändigt. Områdesbestämmelserna kan fortsätta utgöra underlag för framtida bedömningar av bygglov och förhandsbesked, förutom ett mindre område i Ryttnarbol som kan ersättas med detaljplan.

Grönstråk skapas mellan den nya och befintliga bebyggelsen och ansluter till de större skogsområdena. Det större sammanhängande skogsområdet är tänkt att undantas från exploatering. Eventuellt skydd av våtmarker och områden med naturvärden behöver utredas i samband med detaljplaneläggning.

Enstaka bostadshus kan tillkomma i anslutning till den befintliga bebyggelsen och prövas via bygglovsprocessen, där bland annat områdesbestämmelserna blir vägledande. Tillkommande bebyggelse som inte ligger inom VA-planens VA-utbyggnadsområden ska enbart tillåtas om det kan säkerställas att VA-försörjningen kan lösas med långsiktiga, hållbara enskilda VA-anläggningar, och utan att utlösa det kommunala ansvaret för VA-anslutning enligt lagen om allmänna vattentjänster. Bygglov inom VA-planens utpekade VA-utbyggnadsområden ska enbart tillåtas om de uppfyller krav enligt Riktlinjer för VA-planering. Det kan behövas att man håller vissa ytor obebyggda intill utbyggnadsområdena, för att ha plats att omhänderta dagvatten. Behovet av det får framtida dagvattenutredningar visa på. Det kan innebära att den aktuella detaljplanetappen behöver utvidgas för att kunna inrymma tillräckligt stora ytor för dagvattenhanteringen. Man behöver därför vara återhållsam med att bevilja bygglov för enstaka bebyggelse tillskott utanför planprogrammets utbyggnadsområden, så att man inte hindrar en framtida dagvattenhantering.

Utvecklingsområden ny bebyggelse

Den nya bebyggelsen kan i huvudsak sammanfattas som att den dels förstärker stråket längs med väg 282 och innebär en utveckling av området söderut mot Marielund och mot Breidagård, dels innebär en komplettering av bebyggelse vid Ryttarbol. Området närmast Marielund och Lennabanan som har höga kulturmiljövärden undantas från bebyggelse i planprogrammet. Områdesbestämmelser gäller för enstaka nya byggnader. Mellan den nya och befintliga bebyggelsen skapas nya gröna stråk samt en gång- och cykelvägskoppling.

Avgränsning av delområden har skett utifrån en övergripande planering där olika utbyggnadsetapper möjliggörs. En mer detaljerad avgränsning av utbyggnadsetapperna sker vid detaljplaneplanläggning. Nedan beskrivs de olika delområdena, som är utgångspunkten för den fortsatta planeringsprocessen för detaljplaner.

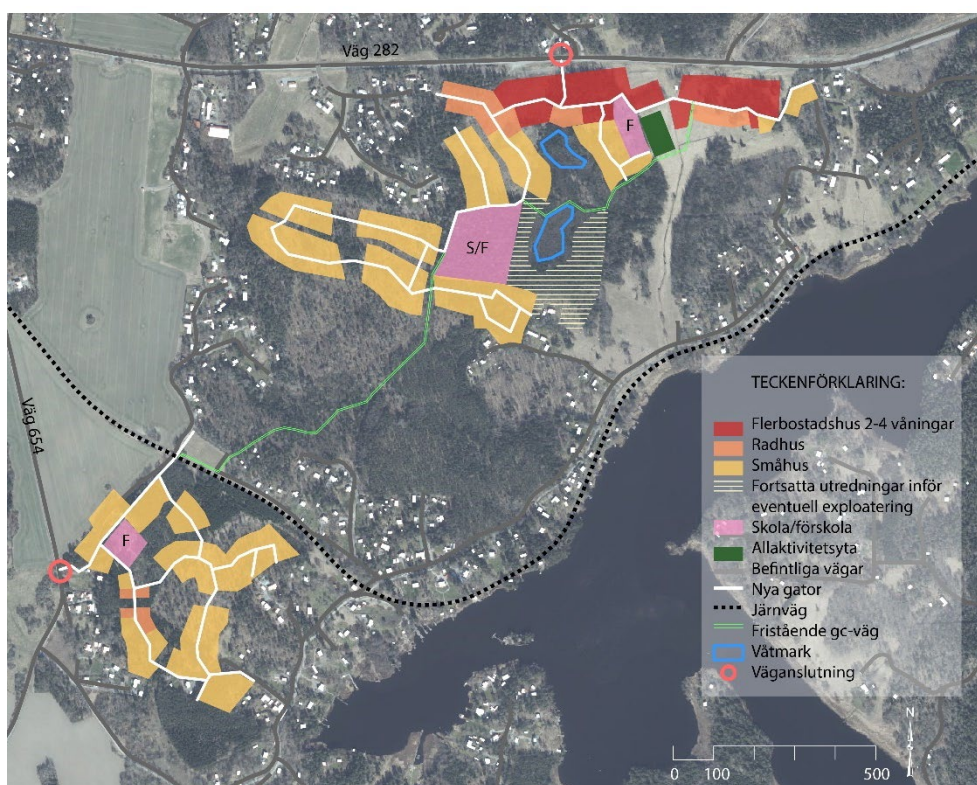


Bild 7: Strukturskiss som visar utbyggnadsområdena för planprogrammet. Röd färg anger tätare bebyggelse och gul färg anger glesare bebyggelse.

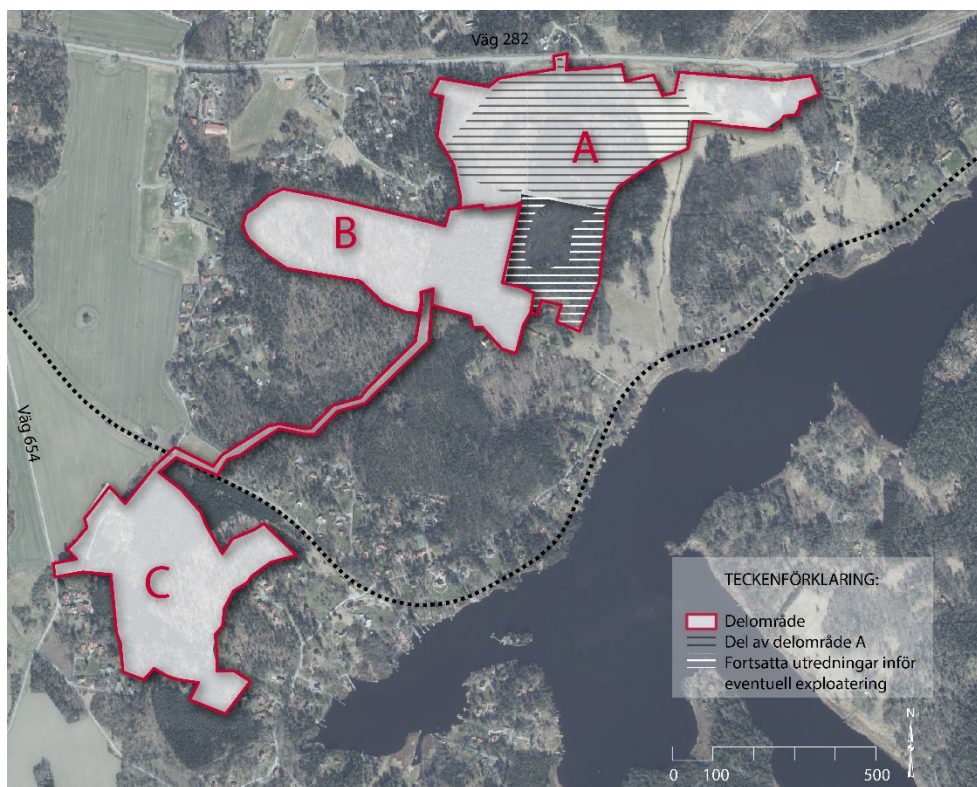


Bild 8: Karta som visar de olika delområdena och utbyggnadsetapperna. Delområde A kan delas in i fler detaljplaner och utbyggnadsetapper.

Delområde A

Bebyggelsen inom delområde A, öster om Källtorp, bör innehålla flerbostadshus men även tätare småhusbebyggelse som till exempel radhus, kedjehus, parhus. Till en mindre del kan även friliggande villor byggas inom delområdet, dock inte närmast väg 282 eller längs den nya huvudgatan. Totalt bedöms delområdet rymma cirka 370 bostäder. Flerbostadshus och tätare småhusbebyggelse stödjer utvecklingen av kommunens prioriterade tätorter längs stråket som väg 282 utgör. Det förtydligar utvecklingsområdet Marielund utifrån tidigare översiktlig kommunal planering. Särskilt fokus bör vara att i utformningen av bebyggelsen längs med väg 282 skapa ett sammanhängande område eftersom det kommer att upplevas tydligt av förbipasserande på länsvägen. Det är även viktigt att den nya bebyggelsen längs med väg 282 placeras med varsamhet och undviker påverkan på upplevelsen av den öppna dalgången som löper i nord-sydlig riktning mellan väg 282 och Marielund. Lämplig tomtstorlek för par-, rad- och kedjehus bedöms vara mellan 450 och 600 kvadratmeter. För fristående villor är en lämplig tomtstorlek mellan 1 000–2 000 kvadratmeter, men med fokus på storlekar i den nedre delen av intervallet. Flerbostadshusen bör vara mellan två och fyra våningar och placeras längs med väg 282 samt utmed huvudgatan. Av de cirka 370 bostäderna bedöms 60% kunna vara lägenheter. Om en större del av delområde A planläggs först som en egen utbyggnadsetapp inrymmer den cirka 260 bostäder samt en förskola. Resterande delar av delområde A (Hallkved 6:2 och Fjällbo 1:13) bedöms kunna inrymma cirka 110 bostäder.

Man bör studera möjligheten att åstadkomma en mindre servicenod i anslutning till flerbostadshusen, med kommersiell service. Tillkomsten av kommersiell service motiveras av det goda läget intill väg 282, närheten till hållplatser för kollektivtrafiken

samt att de flesta av bostäderna som tillkommer enligt planprogrammet kommer att ligga i det här delområdet. I anslutning till den föreslagna förskolan pekas ett lämpligt läge ut för en aktivitetsyta. Aktivitetsytan kan vara en fotbollsplan, en spontanidrottsyta eller ha ett annat innehåll. Oavsett innehåll är funktionen som mötesplats viktig för boende som kommer att flytta till området.

Delområdet ska innehålla en förskola med sex avdelningar (108 barn). En lämplig placering av förskolan är i närheten av flerbostadshusen samt ut mot den öppna ängs- och åkermarken i områdets östra del. Ett hänsynsfullt avstånd till befintlig bebyggelse, till exempel i Källtorp men även Breidagård, bör säkerställas vilket kan göras genom att man bevarar vegetation. På så vis skapas också grönområden som boende från olika bostadsområden kan använda och mötas i. Placeringen av ny bebyggelse inom delområdet ska göras så att den möjliggör en sammankoppling av flera gröna stråk som ansluter till de större skogsmarkerna längre söderut.

I den södra delen av delområde A finns mark som bland annat innehåller fornlämningar (till exempel ett gravfält), våtmark, höga naturvärden, samt mark som utgör lågpunkt för tillrinning av dagvatten till våtmarken. Området tilldelas endast några få bostäder för att inte påverka dessa värden negativt. Det skulle dock kunna visa sig att marken kan utvecklas med fler bostäder. Då behöver man först bevisa att våtmarken och tillrinningen till denna inte påverkas av en exploatering. Likaså att exploateringen är förenlig med fornlämningarna i området. Den aktuella marken är markerad med en skraffering i nedanstående karta. Läs vidare under Utredningsbehov.

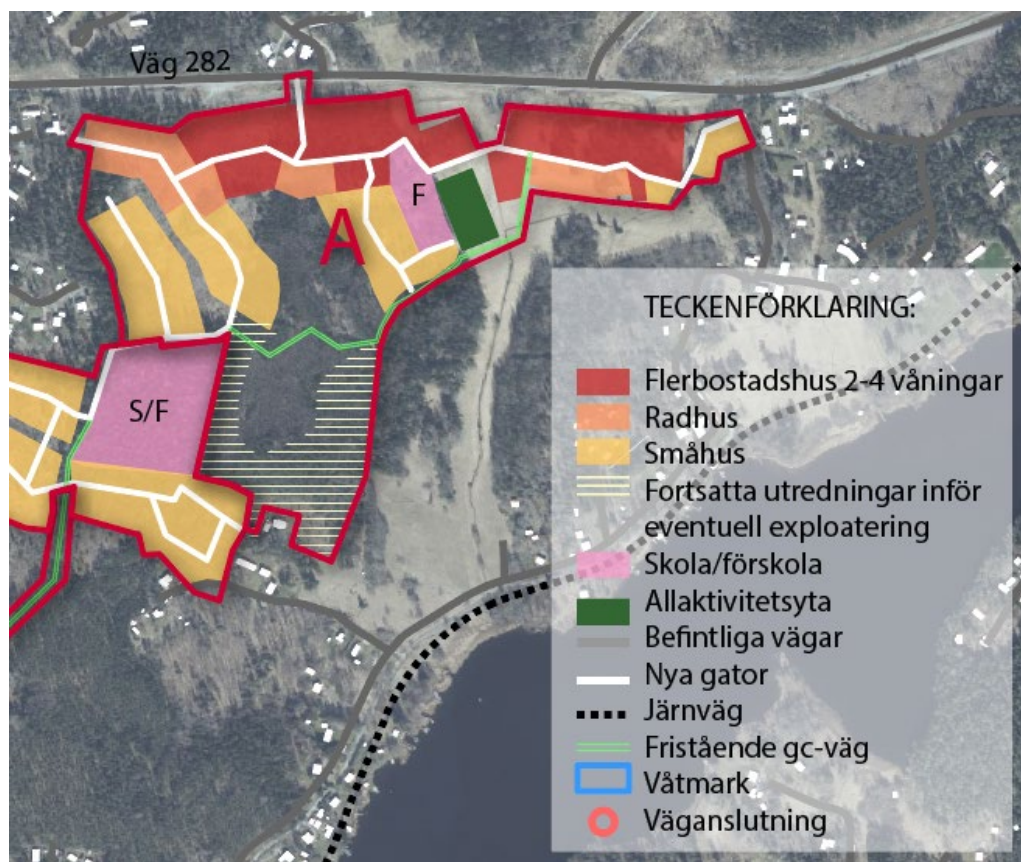


Bild 9: Utdrag ur strukturskissen för delområde A

Delområde B

Bebyggelsen inom delområde B, söder om Källtorp, bör innehålla småhus av varierande typ, dvs. en blandning av radhus, kedjehus, parhus och fristående villor. Lämplig tomtstorlek för par-, rad- och kedjehus bedöms vara mellan 450–600 kvadratmeter. För fristående villor är en lämplig tomtstorlek mellan 1 000–2 000 kvadratmeter. Totalt bedöms delområdet rymma cirka 60 bostäder.

Ett hänsynsfullt avstånd behövs till befintlig bebyggelse i Källtorp men även enskilda villor, och bör säkerställas vilket kan göras genom att man bevarar vegetation. På så vis skapas också grönområden som boende från olika bostadsområden kan använda och mötas i. Strukturskissen innehåller även en sammankoppling av flera gröna stråk som ansluter till de större skogsmarkerna som undantas från exploatering. Delområdet bör innehålla en grundskola för cirka 420 elever, om behov av detta finns vid start av planläggningen. Skolan bör placeras i områdets norra del, så nära delområde A som möjligt.

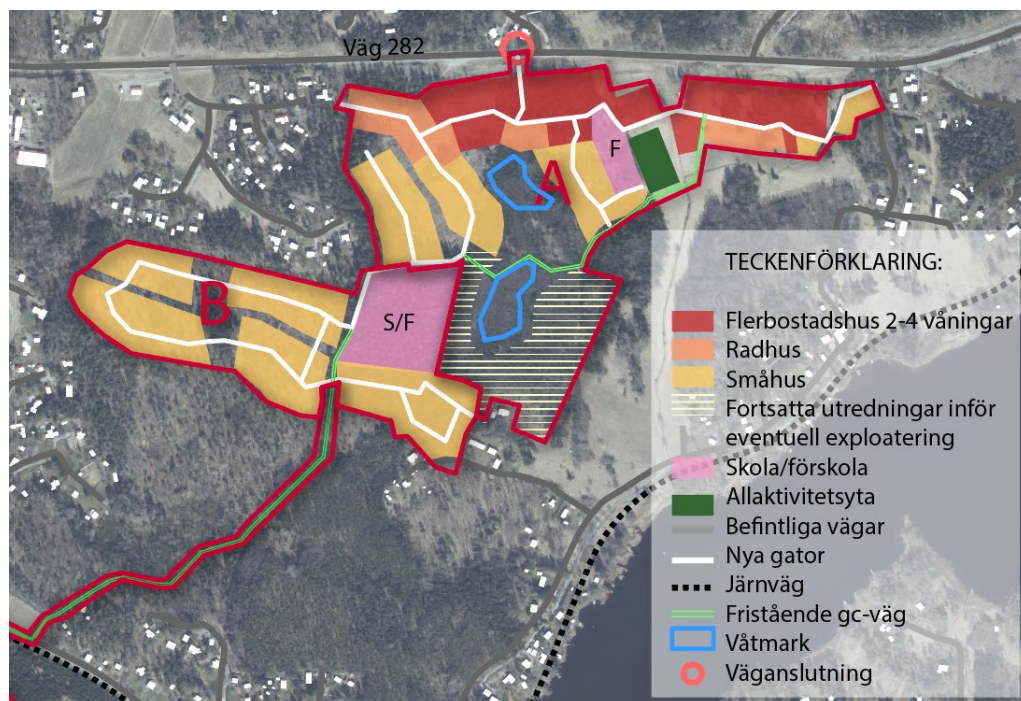


Bild 10: Utdrag ur strukturskissen för delområde B

Delområde C

Bebyggelsen inom delområde C, invid Ryttaarboll bör innehålla småhus av varierande typ, dvs. en blandning av radhus, kedjehus, parhus och fristående villor. Totalt bedöms delområdet rymma cirka 90 bostäder. Tillskottet av bebyggelse ska möjliggöra en utveckling av Ryttaarboll på ett varsamt sätt. Delar av området innehåller redan bebyggelse, och den nya bebyggelsen bör därför anpassas utifrån detta med avseende på tomtstorlek, utformning med mera. Dessutom omfattas delområdet delvis av områdesbestämmelserna, som bör utgöra underlag för all byggnation inom området. Lämplig tomtstorlek för par-, rad- och kedjehus bedöms vara mellan 450–600 kvadratmeter. För fristående villor är en lämplig tomtstorlek mellan 1 000–2 000 kvadratmeter. Ett hänsynsfullt avstånd till befintlig bebyggelse bör säkerställas vilket kan göras genom att man bevarar vegetation. På så vis skapas också grönområden

som boende från olika bostadsområden kan använda och mötas i. Bebyggelsen bör anpassas för att inte störa det omgivande öppna åkerlandskapets kulturmiljö i väster.

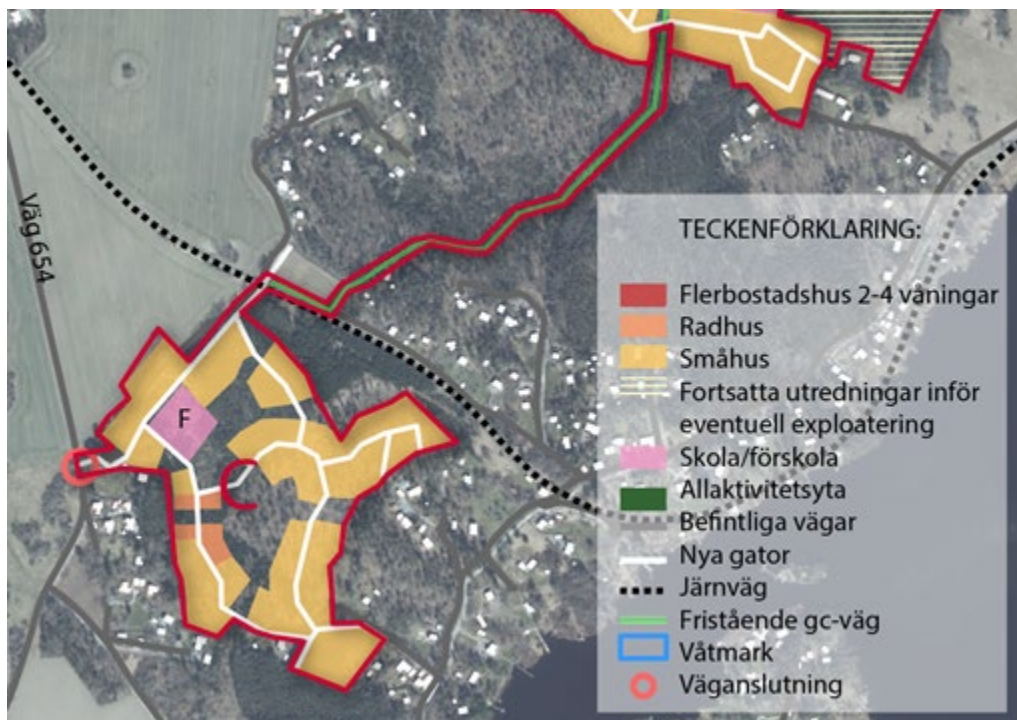


Bild 11: Utdrag ur strukturskissen för delområde C.

Trafik

Bebyggelsestrukturen inom de olika delområdena bör innehålla huvudgator (endast delområde A och B), lokalgator, kvartersgator samt gång- och cykelvägar. Bredder som anges i planprogrammet för de olika gatusektionerna ska vara vägledande i den fortsatta planeringsprocessen. I den fortsatta detaljplanläggningen behöver man göra en trafikutredning som närmare studerar sektionsbredder och behov av trafikseparering. Nedan anges vad som i detta programskede bedöms nödvändigt.

Gång- och cykelvägarna ska vara sammanhängande och koppla ihop målpunkterna i alla delområden. Den nya bebyggelsen kopplas samman med den befintliga med rekreativa stråk för det rörliga friluftslivet. Gatusystemet ska också förberedas så att det i ett senare skede går att ansluta fastigheter som inte ingår i den första detaljplaneetappen, samt att en möjlighet finns att ansluta gatunätet i Källtorp till de nya gatorna.

Det nya gatusystemet ska vara ett eget system. Syftet med placeringen och utformningen av det nya gatusystemet är att undvika påverkan på det befintliga grusvägssystemet i Marielund, dels på grund av dess kulturmiljökaraktär och dels på grund av vägnas standard och stabilitet. En ny infart från väg 282 planeras mitt på sträckan öster om Källtorp i delområde A. Exakt läge ska utredas i en trafikanalys samordnat med Trafikverket. Delområde A och B angörs via den nya infarten som dessutom bör innehålla en planskild korsning för gående och cyklister som ska till busshållplatsen på norra sidan av väg 282. I utformningen av den planskilda korsningen ska man ta hänsyn till att det kommer att anläggas en gång- och cykelbana längs med väg 282. Det behöver därför finnas yta kvar söder om väg 282 så att man får plats med både gång- och cykelvägen längs med vägen och en ny trafikskorsning.

Huvudgatan planeras inom delområde A med anslutning söderut till delområde B. Om behov av en grundskola uppstår bör en sådan förläggas i område B. Huvudgatan bör klara framtida trafikering av skolbussar som ska till grundskolan. I övrigt består gatustrukturen av lokalgator samt i vissa fall kvartersgator i olika bostadsområden.

Huvudgatans sektion bör vara 12 meter, och fördelas på gångbana (2 meter), körbana (5,5 meter), gång- och cykelbana (4,5 meter inklusive skiljeremsa mot körbana). Huvudgatan kan längre in i delområde B minskas till 9,5 meters bredd. Lokalgatorna varierar mellan 7,5 meter och 10 meter, som föreslås längs med grundskolan. Gång- och cykelvägen mellan delområde B och C bör vara 4 meter bred. Huvudgatans anslutning till den nya trafikplatsen på väg 282 kommer sannolikt att behöva vara bredare än gatunätet inne i området. Åtminstone 10,5 meter körbana (3 körfält) bedöms vara nödvändigt och med en gång- och cykelbana som är 4,5 meter bred bör sektionen totalt vara 15 meter bred. Trafikplatsens framtida utformning blir styrande för hur man utformar de gator som ansluter till den. Om framtida dagvattenutredningar visar på att regnbäddar behövs för rening och infiltration av dagvatten från vägarna behöver sektionsmättet ökas för gatorna.

För delområde C planeras ingen ny infart från väg 282, utan angöring sker via det befintliga vägnätet och väg 654, som är en statlig väg. Infarten till delområdet från väg 654 behöver studeras i en trafikutredning och sannolikt byggas om för att förbättra sikten och öka trafiksäkerheten. Trafiksäkerheten längs med väg 654 och korsningen med Lennabanan behöver ses över i samråd med Trafikverket.

En friliggande gång- och cykelväg planeras genom skogen mellan delområde B och C. Den är viktig då den knyter ihop målpunkter i delområdena, till exempel en eventuell grundskola, som behöver nås för de som bor i Ryttaarboll eller i Marielund. Gång- och cykelvägen är dessutom viktig då den ger möjligheter för boende, särskilt barn och unga, att röra sig tryggt och säkert utan bil. Gång- och cykelvägen kommer också att ansluta till en eventuell framtida gång- och cykelväg till Gunsta. Det gör att fler kan få tillgång till andra målpunkter, som till exempel idrottsplats och matbutik. Gång- och cykelvägen till Gunsta ingår inte i planprogrammet, men kommer att utredas vidare avseende förutsättningar och finansiering.

Busshållplatserna på väg 282 ska flyttas, förutom hållplatsen vid Breidablick, och anläggas vid den nya infarten till delområde A. Cykelparkeringar ska anordnas vid den nya hållplatsen.

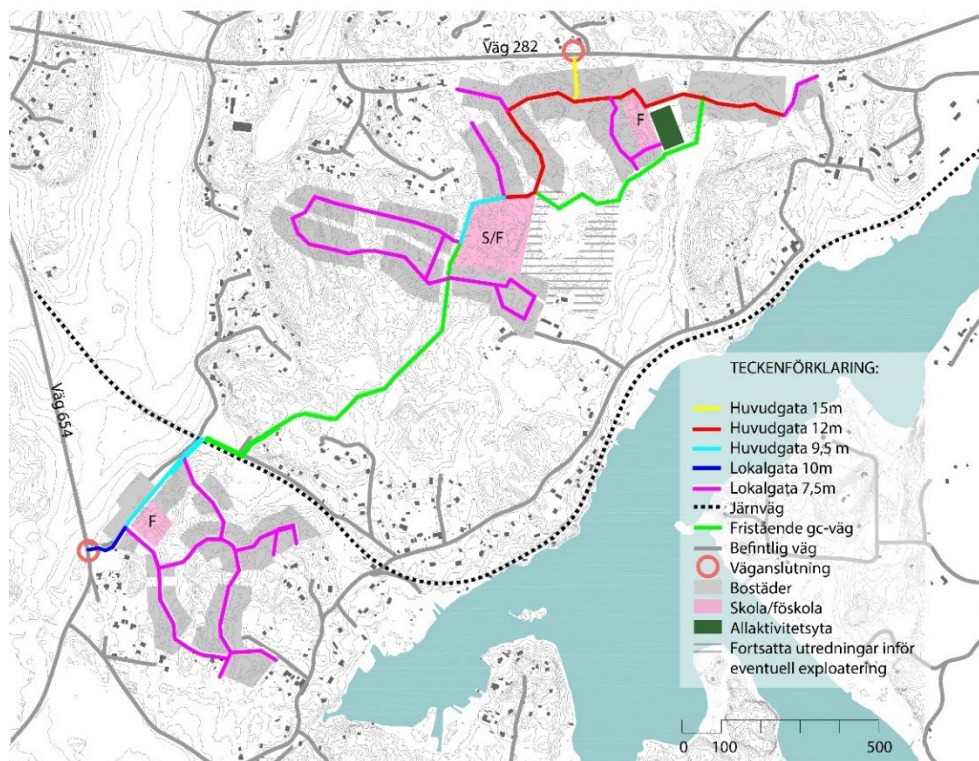


Bild 12: Kartbilden visar gatustrukturen och dess hierarki kopplat till utbyggnadsområdena.

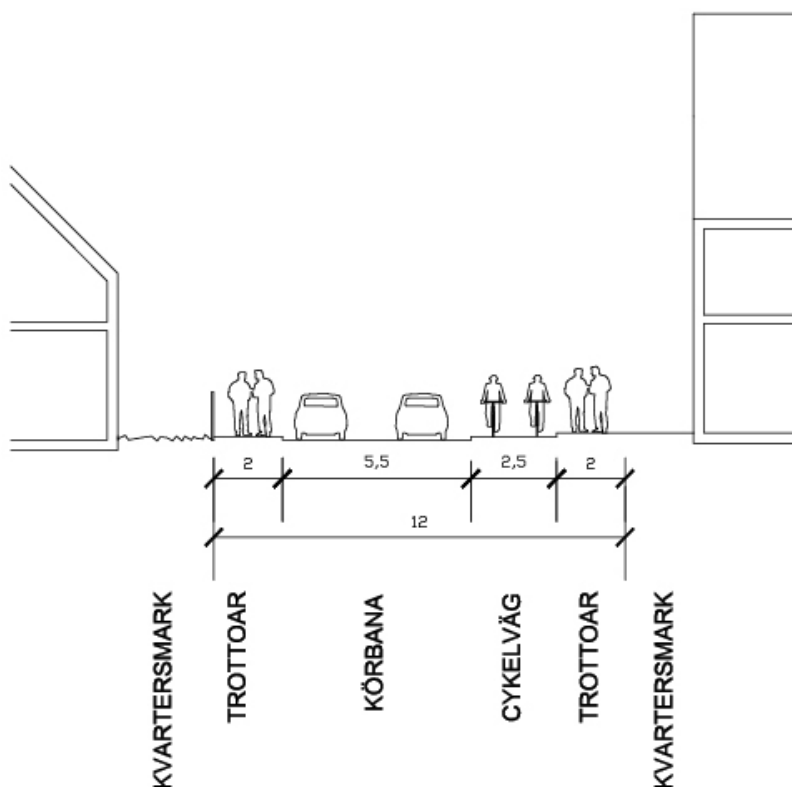


Bild 13: Bilden visar sektionen för huvudgatan som är 12 meter bred.

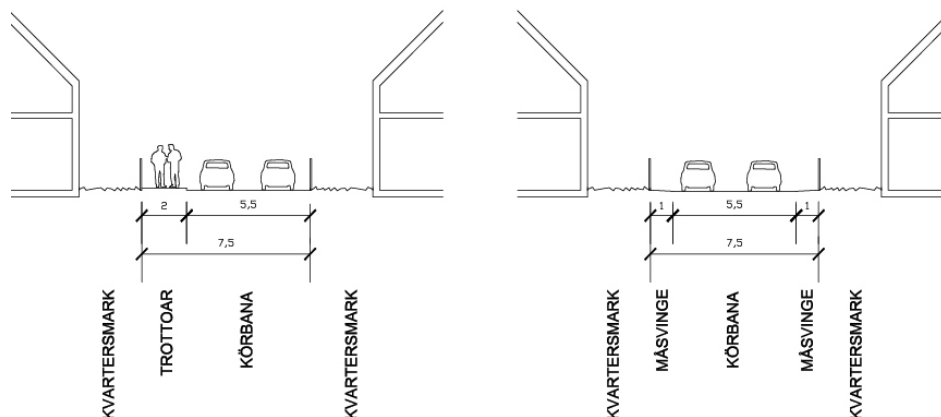


Bild 14: Bilden visar två alternativa sektioner för lokalgatan som är 7,5 meter bred.

Kulturmiljö

Utbyggnadsområdena i planprogrammet är avgränsade på ett sätt som ska minska påverkan på kulturmiljövärdena totalt sett i området. Förslag på anpassningar av bebyggelse typologi, tomtstorlekar och utformning i de olika delområdena ska tas fram och motiveras i ett gestaltungsprogram. Vägledning för det arbetet finns även i de nu gällande områdesbestämmelserna. Ny bebyggelse bör till exempel anpassas och samspela med äldre byggnadstradition i sommarhusområdet avseende bland annat färgsättning, takvinkel och takmaterial. I detaljplaneprocessen behöver man också utreda förekomsten av fornlämningar närmare, så att bebyggelsen kan avgränsas och anpassas till dem.

Grönstruktur

Ny bebyggelse ska utformas med hänsyn till naturvärdena. Det kan till exempel innebära att brynzoner och öppna ängsmarker bevaras i högre utsträckning. De hyser biologiska värden och förstärker också områdets karaktär. Den nya bebyggelsen placeras så att gröna stråk skapas mellan den befintliga och nya bebyggelsen som kopplas samman i ett större nätverk. De gröna stråken blir viktiga för områdets utveckling och bör ingå i planläggningen. Det betyder också att respektavstånd skapas mellan ny och befintlig bebyggelse. En större del av skogsområdet mellan Källtorp och Marielund undantas från ny bebyggelse. Det ger fortsatt möjlighet till närrekreation i området samt minskar påverkan på hittills obebyggd mark. I sammanhanget av de gröna kopplingarna och det större skogsområdet öster och söder om Källtorp bevaras även våtmarkerna och de naturvärden som de utgör. Det begränsar även områdets framtida klimatpåverkan och bebyggelsens påverkan på kulturmiljövärdena vid Lennabanan och Marielunds station.



Bild 15: Kartan visar gröna kopplingar genom den föreslagna bebyggelsen till angränsande målpunkter, som till exempel skogsområdet närmast Marielund, naturvärden samt befintliga bostäder.

Social infrastruktur

Den nya bebyggelsen kräver ett tillskott av social infrastruktur. Det behövs tre nya förskolor inom de tre delområdena (en per delområde), och på längre sikt krävs eventuellt också en ny grundskola inklusive en idrottshall. En grundskola behövs först när alla delområdena är utbyggda, vilket är ett av skälen till att den placeras i delområde B, som bedöms kunna genomföras sist av alla delområden. Totalt genererar bebyggelsen ett behov av 324 förskoleplatser (108 platser/6 avdelningar per förskola) och 420 grundskoleplatser. I markanvändningskartan föreslås platser för förskolor utifrån dess närhet till både ny och befintlig bebyggelse, säkra skolvägar samt tillgängligheten utifrån terrängförhållanden. Alla skolmiljöer ska klara kraven i kommunens riktlinjer för skol- och förskolegårdar.

Miljö och hälsa

Nya bostadsmiljöer ska klara riktvärden för trafikbuller och luftföroreningar. Det är framförallt avgörande i delområde A hur nära väg 282 man kan placera bostadsbebyggelse. Bebyggelsen är i planprogrammet placerad 30 meter från väg 282 och bedöms enligt nuvarande trafikbullerkartläggningar klara riktvärden för trafikbuller. I kommande detaljplaneskede behöver det tas fram en luftutredning för delområde A.

Dagvatten

Utbyggnad av ett allmänt dagvattensystem i området bygger på att allt dagvatten från området ska infiltrera i marken. Verksamhetsområdet för dagvatten planeras att utökas för att innefatta den tillkommande bebyggelsen. I varje plan- och utbyggnadsetapp ska dagvatten infiltreras i anläggningar som hindrar det från att rinna ned till sjön Trehörningen och de andra recipienterna. För varje detaljplan behöver man göra en dagvattenutredning, som klargör var dagvattenanläggningarna bör placeras. Det kan påverka både var den nya bebyggelsen och gatorna förläggs, och hur mycket hus och gator som kan rymmas inom planområdet. Regnbäddar längs med gatorna samt öppna förstärkningslager i gatan kan behövas, vilket kan påverka gatusektionerna.

Vatten och avlopp

De nya bostäderna inom programområdet planeras att anslutas till det allmänna vatten-, spill- och dagvattennätet. Beroende på utformningen av den tillkommande bebyggelsen kan det bli aktuellt att även ansluta befintliga fastigheter, som redan innan exploatering har behov av allmänt VA. Bebyggelsestrukturen är anpassad så att det nya vatten- och avloppsnetet ges en rationell utbredning inom området. Utbyggnaden av vatten- och avloppsledningar sker i en ordning som följer utbyggnadsetapperna.

Genomförande

Förutsättningar för utbyggnad

Utbyggnadsetapper och tidshorisonter

Med ett genomförande av planprogrammet avses detaljplanering, fortsatta utredningar, tecknande av avtal mellan olika parter, åtgärder och investeringar i infrastrukturen samt fastighetsrättsliga åtgärder med syfte att förbereda området för byggnation. Alla dessa delar behövs för att byggfärdiga tomter ska kunna åstadkommas och området byggas ut.

Nedan beskrivs vilka förutsättningar som gäller för ett genomförande av planprogrammet, samt en bedömning av tidsåtgången.

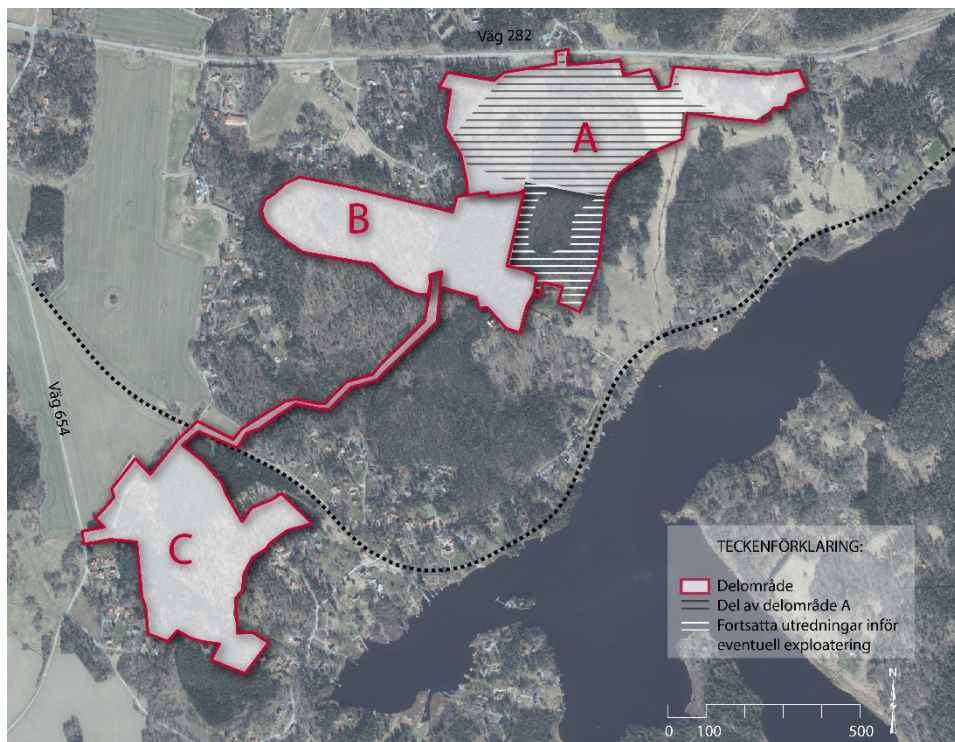


Bild 16: Karta som visar de olika utbyggnadsetapperna. Delområde A kan delas in i fler detaljplaner och utbyggnadsetapper.

Generellt

Grunden för genomförandet av planprogrammet är fastighetsägarnas intresse av detaljplaneläggning och exploatering. För åtkomst av mark och för finansiering av exploateringen krävs en samordning mellan fastighetsägarna inom respektive detaljplaneområde. Samordning krävs dessutom mellan fastighetsägarna och olika aktörer som till exempel kommunen, Trafikverket, Uppsala Vatten. Grunderna för finansiering och fördelning av kostnader inom respektive utbyggnadsetapp ska vara klarlagda inför påbörjande av detaljplanarbetet.

Innan det går att inleda detaljplanläggning av ett område måste det finnas en överenskommelse mellan Uppsala kommun och Trafikverket om att planera och anlägga infarter från väg 282 och 654.

Inget av delområdena inom planprogramområdet bedöms kunna byggas ut förrän det finns tillräcklig kapacitet i kraftledningsnätet. De nödvändiga investeringarna i ledningsnätet bedöms i dagsläget kunna ske 2025 eller 2026.

Tidpunkt för byggstart är också beroende av när kommunalt vatten och avlopp kan byggas ut till den nya bebyggelsen. Detta bedöms kunna ske cirka 4 år efter det att en första detaljplan antagits. Utbyggnaden av vatten- och avloppsanläggningarna behöver av VA-taxeskäl ske över en längre tid, 10 år.

Godtagbara lösningar för dagvattenhanteringen ska finnas på plats inom alla utbyggnadsetapper innan man kan börja bebygga kvartersmarken.

Delområde A

En trafikplats ska finnas på plats vid väg 282 innan den första utbyggnadsetappen kan påbörjas. En åtgärdsvalsstudie är framtagen för väg 282, och eventuella åtgärder ska vara förenliga med denna. En eventuell vägplan kan behöva tas fram för den nya infarten till området från väg 282. Om det behövs en vägplan, är det Trafikverket som ansvarar för att göra den. Innan man inleder arbetet med planering och anläggande av trafikplatsen behöver det ha upprättats ett avtal mellan kommunen och Trafikverket. Dessförinnan behöver de aktuella fastighetsägarna samordna sig och vara överens för att kunna teckna avtal med kommunen avseende ansvar och finansiering. Baserat på kommunens erfarenheter tar det tre till fyra år att ta fram en vägplan, och därefter tar genomförandet av vägplanen cirka två år.

Delområde B

Delområde B kan genomföras när den första utbyggnadsetappen av delområde A är genomförd, vilket gör det möjligt att förlänga gatorna in i delområde B.

Delområde C

En trafiksäker anslutning från väg 654 behöver vara genomförd innan resten av delområdet kan byggas ut. Man behöver utreda omfattningen av ombyggnaden av infarten från väg 654, liksom eventuella säkerhetshöjande åtgärder på väg 654. Detsamma gäller för trafiksäkerhetshöjande åtgärder där gång- och cykelbanan mellan delområde C och B korsar Lennabanan. Kommunen ska teckna avtal med Trafikverket om erforderliga utredningar och anläggande. Dessförinnan behöver de aktuella fastighetsägare samordna sig och vara överens för att kunna teckna avtal med kommunen avseende ansvar och finansiering.

Man behöver utreda en lämplig sträckning av den friliggande gång- och cykelvägen mellan delområde C och B. Gång- och cykelvägen ska kunna anläggas även om delområde B inte är utbyggt och då ansluta till delområde A. En mer trafiksäker planskild korsning för gång- och cykelvägen och vägen för biltrafik ska säkerställas vid korsningen med Lennabanan. Det är dessutom viktigt eftersom det vid plankorsningen blir en brytpunkt mellan kommunalt och enskilt väghållarskap. Samordning ska ske mellan gång- och cykelvägen mot delområde B och gång- och cykelvägen till Gunsta.

Den enskilda vägen som enligt den framtida detaljplanen ska utgöra allmän plats behöver lösas in av kommunen.

Finansiering

En kalkyl har tagits fram baserat på en möjlig bebyggelsestruktur som är mer detaljerad än delområdeskartorna ovan. Strukturplanen bygger på kommunens antagande om gatunät och gatusektioner, trafikslag, ny trafikplats på väg 282, samt fördelning av bostäder inom planprogramområdet. Kalkylen är en uppskattning utifrån dagens övergripande kunskap om området samt kostnader som går att uppskatta vid tidpunkten för planprogrammets godkännande. Kalkylen omfattar enbart anläggningskostnader för gata, gång- och cykelvägar, lekplatser, bollplan och anslutningar till länsvägarna och avser allmän plats inom hela planprogramområdet. Anläggningsåtgärderna och därmed även kostnaderna är dock koncentrerade till delområdena. Huvudprincipen är att varje utbyggnadsetapp ska bära sina egna kostnader. Övergripande kostnader som ger nytta till flera delområden, såsom till

exempel trafikplatser och gator, är svåra att fördela mellan utbyggnadsetapperna då senare etappers genomförande ej kan garanteras.

Kostnader för anslutning till det kommunala VA-nätet finansieras av kommunens VA-taxa.

Anläggningskostnaden för hela planprogramsområdet, enligt ovan, uppskattas till drygt 310 miljoner kronor. Om denna kostnad fördelas på en tänkt snittbostad (oavsett i lägenhet eller i småhus) hamnar anläggningskostnaden på strax under 600 tusen kronor/snittbostad. Förskola- och skola ska också ta del av de gemensamma kostnaderna och ingå i senare fördelning. I anläggningskostnaden ingår inte kostnader för fastighetsbildning, anläggningar inom kvartermark, dagvattenanläggningar, anslutningsavgifter för VA/el, utredningar, planavgifter, marklösen med mera.

Kostnaderna per bostad har stor osäkerhet då kalkylen är framtagen i ett tidigt skede utan detaljerade utredningar av bland annat markförhållanden, och kommer påverkas av kostnadsläget och utfallet av antal bostäder inom varje utbyggnadsetapp. Dessa faktorer klagörs längre fram i detaljplaneprocessen. Grunden för fördelningen av kostnader mellan bostadstyper och skolor behöver också studeras särskilt.

De uppskattade kostnaderna för anläggningsåtgärderna bedöms vara höga i förhållande till antalet nytillkommande bostäder. Därför är det av största vikt att exploateringsgraden inte minskar i respektive utbyggnadsetapp. Omfattningen av de allmänna anläggningarna behöver utredas närmare i den fortsatta planeringsprocessen för att avgöra om det blir en skäligen kostnad för dessa i förhållande till exploateringsgraden.

Planläggning

I avsnittet kring planläggning beskrivs den kommande detaljplaneprocessen för de olika delområdena. Det hänger ihop med avsnittet ovan om förutsättningarna för genomförandet avseende till exempel investeringar i infrastruktur. I detta ingår även uppskattningar av tider för genomförande och planläggning.

Avgränsning av planområden

Etapperna har avgränsats utifrån dess möjliga innehåll av bostäder, behov av social infrastruktur, koppling till den befintliga infrastrukturen och bebyggelsen samt en rationell omfattning av det nya vatten- och avloppsnätet. Planområdena är relativt stora och omfattar mycket bebyggelse. Detta är nödvändigt eftersom det ökar förutsägbarheten i anläggande och drift av vatten- och avloppsanläggningarna, samt finansieringen av övriga anläggningar.

Initiering av planläggning

Förutsättningarna för den nya bebyggelsen måste utredas vidare innan områdena kan byggas ut. Detta görs genom att underlagsutredningar tas fram under detaljplaneprocessen. Grundantagandet är att varje fastighetsägare själv vill påbörja planläggning av sin mark. Kommunen kommer dock att ställa krav på mängden bostäder som respektive delprojekt måste omfatta för att detaljplanläggning ska påbörjas. Detta är viktigt för att kunna finansiera infrastrukturen och för att samla bebyggelsen så att man undviker en fragmentiserad bebyggelsestruktur.

Planläggning kan påbörjas när förutsättningar finns för områdets utbyggnad vad gäller att säkerställa infarter från väg 282 och 654. Detta sker i form av en överenskommelse mellan Uppsala kommun och Trafikverket. Vidare ska grunderna för finansiering och fördelning av kostnader mellan fastighetsägare/exploatörer avseende infarter och allmän plats inom respektive utbyggnadsetapp vara klargjord och kommunicerad. Inför antagande av respektive detaljplan ska tillräcklig kapacitet i kraftledningsnätet, genomförandeplan för utbyggnad av kommunalt VA samt ytor för omhändertagande av dagvatten för utbyggnaden i sin helhet vara säkerställd.

Prioritering och planläggningsordning

Planprogrammet anger i vilken ordning som detaljplanerna ska tas fram och hur prioritering av dem bör ske. För att möjliggöra utfart mot väg 282 behöver delområde A påbörjas före delområde B. Det vore en fördel om även delområde C byggdes ut före delområde B, eftersom eventuellt behov av att avsätta en tomt för en grundskola inom delområde B uppstår först när hela planprogrammet är utbyggt. Gång- och cykelvägen mellan delområdena vid väg 282 och delområde C är avgörande för planläggningen av delområde C. Detta är viktigt för att skapa kopplingar mellan befintlig och ny bebyggelse, samt för att ge åtkomst till en eventuell grundskola och kollektivtrafik för boende inom delområde C.

Planprogrammet är en sammanvägning av flera större frågor. Det är viktigt att detaljplaneläggning inte startas förrän det finns förutsättningar för att skapa en fungerande helhetsbild, i både genomförande- och driftsskedet.

Delområde A

Delområde A bör innehålla cirka 370 bostäder. Fördelningen mellan flerbostadshus och småhus, samt mellan enskilt ägande, bostadsrätt och hyresrätt, kan variera men ska presenteras i det tidiga skedet inför beslut om planbesked.

En förskola med sex avdelningar och 108 barn ska ingå i den första etappen.

En större del av delområde A (fastigheterna Hallkved 16:6, 16:7 och 11:8) skulle kunna planläggas och genomföras i ett tidigare skede än övriga fastigheter. Bedömningen är att uppförandet av bostäder i form av både småhus och lägenheter samt en förskola, tillför hela planprogramområdet kvaliteter i ett tidigt skede samt möjliggör finansiering av trafikplats vid väg 282. Bedömningen är att minst 260 bostäder bör ingå i en första detaljplan. Planen ska utformas så att resterande fastigheter inom delområde A kan anslutas i ett senare skede när de planlagts.

Resterande fastigheter, som inte ingår i den mindre första utbyggnadsetappen/detaljplanen, bedöms kunna omfatta cirka 110 bostäder och bestå av flerbostadshus eller tätare småhusbebyggelse som till exempel radhus och kedjehus. Bebyggelsen längs väg 282 och huvudgatan bör inte domineras av fristående villor.

Behovet av avtal för planering, anläggande och finansiering av infarten till den första detaljplanen är avgörande för när delområdet kan börja planläggas. Samordning mellan exploatörer, kommunen och Trafikverket inför planläggning är därför nödvändig i tidigt skede.

- Planläggning kan påbörjas när förutsättningar finns för områdets utbyggnad vad gäller att säkerställa infart från väg 282 samt att grunderna för finansiering och fördelning av kostnader mellan fastighetsägare/exploatörer avseende infart och allmän plats inom utbyggnadsetappen är klargjord och kommunicerad.
- Delområde A bör prioriteras före de andra delområdena på grund av möjligheten till en stor mängd bostäder av blandad typ samt en trafiksäker anslutning till väg 282

Delområde B

Delområde B bör innehålla cirka 60 bostäder. Fördelningen mellan olika småhustypologier samt upplåtelseformer kan variera men ska presenteras i det tidiga skedet inför beslut om planbesked.

En grundskola med förskola till årskurs 6 och idrottshall ska ingå i delområdet och placeras närmast delområde A, om det vid tidpunkten för planläggningen bedöms finnas behov av detta. Förskolan ska innehålla 6 avdelningar för 108 barn och grundskolan ska ge plats för 420 elever.

En viktig förutsättning för att starta planarbetet för delområde B är att samtliga berörda fastighetsägare vill initiera en planläggning och delta i genomförandet.

Angöring ska ske via gator i delområde A.

- Planläggning av delområde B kan påbörjas när detaljplanen för delområde A är antagen och finansiering finns för genomförande av infrastrukturen

Delområde C

Delområde C bör innehålla cirka 90 bostäder. Fördelningen mellan radhus, kedjehus, parhus och fristående villor kan variera.

En förskola med 6 avdelningar och 108 barn ska ingå i etappen.

En viktig förutsättning för att starta planarbetet för delområde C är att samtliga berörda fastighetsägare vill initiera en planläggning och delta i genomförandet.

Gång- och cykelvägen mellan delområde B och C kopplar samman målpunkter för boende. Det är viktigt att skapa trygga och gena stråk för barn och ungdomar att röra sig längs med mellan både nya och befintliga bostadsområden. Därför ska en gång- och cykelbana ingå i detaljplanen.

- Planläggning av delområde C kan påbörjas när finansiering finns för genomförande av infrastrukturen inklusive sammankopplande GC-bana.

Utredningsbehov

Funktioner som inte ingår i planprogrammet

Enligt plan- och bygglagen 6 kapitlet begränsas åtaganden för en exploatör till att vidta eller finansiera åtgärder för allmän plats som är nödvändiga för att detaljplanen ska kunna genomföras. Det bedöms därför saknas lagstöd för att ta ut kostnader för att finansiera anläggandet av allmänt bad i Trehörningen och gång- och cykelvägen

mellan Gunsta och Marielund från exploateringen inom planprogrammets delområden. Däremot skulle genomförandet av de båda funktionerna bidra till att göra de nya bebyggelseområdena ännu mer attraktiva om allmänt bad och gång- och cykelväg anläggs. Kommunen kommer att fortsätta utreda möjligheterna för dessa funktioner i den fortsatta samhällsplaneringen av området.

Kommunen kommer att tillsammans med andra aktörer arbeta med utredning av ny gång- och cykelväg längs med väg 282 samt trafiksäkerheten vid korsningar med Lennabanan.

Utredningar för delområden

Det fortsatta utredningsbehovet för de tre delområdena ska med stöd i planprogrammet formuleras i samråd med planverksamheten. Det sker innan plan- och byggnadsnämnden fattar beslut om planbesked. De utredningar som krävs vid en framtida detaljplaneläggning kan vara både av mer övergripande karaktär och mer specifika för respektive delområde. Nedan följer en bedömning av de kommande utredningsbehoven, men inför beslut om planbesked kan ytterligare krav på utredningar tillkomma. Ansvaret för framtagandet av utredningar och kostnaderna för detta ligger på fastighetsägarna. Kommunen tillhandahåller kravspecifikationer för innehållet i underlagsutredningarna.

Alla delområden behöver utredas avseende **trafik och vägbuller**. Trafikutredningar behövs för att säkerställa tillräckliga gatubredder och behov av separering mellan trafikanter. Se även mer specifikt för de olika delområdena nedan.

Arkeologiska förundersökningar och eventuella fördjupade **arkeologiska studier** kan komma att behövas vid kommande detaljplaneläggning. I den kommande planläggningen krävs en fortsatt dialog med länsstyrelsen om hanteringen av fornlämningar och fornlämningsområden.

Uppsala kommun har politiska mål och strategier för att minska **klimatpåverkan** i bland annat bygg- och anläggningskedet. Planprocessen är viktig för att kunna påverka klimatpåverkan av den bebyggelse som föreslås. Samtliga exploatörer/fastighetsägare behöver därför genomföra analyser av hur byggnadernas innehåll, till exempel trästommar, möjlighet till återanvändning av byggmaterial, klimatsmart betong, gröna energilösningar såsom solceller, placering och utformning med mera, kan minska projektens klimatpåverkan. Även terrängförhållanden och behov av markarbete med möjlighet till hållbar masshantering bör också undersökas, liksom markens förutsättningar för att binda koldioxid. Dessutom bör det undersökas hur minskade koldioxidutsläpp kan åstadkommas i driftsskedet utifrån kommunens målsättningar.

Ett **gestaltningsprogram** behöver tas fram för respektive delområde. Vägledande för arbetet med gestaltningsprogrammet ska bland annat vara Uppsalas arkitekturpolicy och de tidigare utredningar som finns för området inom ämnet kulturmiljö. Gestaltningsprogrammet ska innehålla rekommendationer och förslag på hur bebyggelsen kan utformas med hänsyn till natur och kulturmiljövärden, samt närheten till befintliga bostäder. Det ska även innehålla beskrivningar av hur bebyggelsen utformas i händelse av att bara delar av planprogrammet realiserar. Konkret innebär det att bebyggelsen ska utformas så att den längre fram i tid kan kompletteras med resterande delar av utbyggnadsetapperna, när intresse för planläggning finns.

Fördjupade **naturvärdesinventeringar** och eventuella **artskyddsutredningar** behöver tas fram för respektive delområde som planläggs, bland annat eftersom

uppgifter om rödlistade arter har förändrats sedan naturvärdesinventeringen för planprogrammet togs fram 2014. För delområde A ska särskild utredning göras av eventuell påverkan på Lövstahagen (och fastigheterna Hallkved 16:6, 16:10) som har naturvärdesklass 2.

En **dagvattenutredning** ska tas fram för respektive etapp som visar hur dagvatten kan omhändertas lokalt på allmän plats inom planområdet. En samlad dagvattenutredning för delområde A och B är nödvändig, då områdena gränsar till varandra och det ger möjligheten att utifrån de geotekniska förutsättningarna skapa en genomförbar dagvattenhantering i båda delområdena. Dagvattenutredningarna behöver tydligt beskriva systemlösningen inom planområdet med förutsättningen att det är grundvattnet och inte ytvattnet som är recipienten. Fokus bör därför ligga på att utreda de olika stegen i föroreningsberäkningarna med lokalt omhändertagande av dagvatten och därefter infiltration. I anslutning av dagvattenutredningen behöver även förekomsten av, och eventuell påverkan på **markavvattningsföretag** göras i kommande detaljplanprocess.

En **geohydrologisk bedömning** behöver tas fram gemensamt för delområde A och B innan beslut om planbesked kan ges, på grund av förekomsten av våtmarker inom området. Den geohydrologiska bedömningen ska sedan utgöra underlag för vidare detaljerade undersökningar under detaljplanprocessen som kan innebära geotekniska undersökningar i fält. Det behövs för att fastställa var nya gator och byggnader kan placeras i förhållande till våtmarkerna. Byggnade utanför våtmarkerna kan leda till både uppdämningar och utdikningar som förstör våtmarkerna, och sånt kan man upptäcka när man tittar närmare på flödena och marknivåerna kring våtmarkerna. Det är därför särskilt viktigt att göra detaljerade undersökningar inom fastigheterna Hallkved 16:6, 16:7, 16:8, 16:9, 16:10 där möjligheten till exploatering kan begränsas av våtmarkerna.

Markföroreningar behöver utredas i det kommande detaljplanarbetet.

Behovet av **förskole- och grundskoleplatser** kan ändras över tiden, varför avstämning av behov och dimensionering behöver göras mot lokalförsörjningsplanen eller motsvarande. Om någon av förskolorna eller skolan ska drivas i kommunal regi behöver avtal tecknas mellan markägaren och kommunen, och marken behöver lösas in av kommunen.

Före beslut om planbesked ska en **trafikutredning** tas fram för delområde A, som även omfattar en möjlig anslutning av delområde B. Trafikutredningen behövs för att säkerställa flöden på vägnätet, planskildheter med väg 282, och ge förslag på trafiklösning vid infarten till delområdet med stöd i den förvalsstudie som Trafikverket tagit fram. Det är dessutom särskilt viktigt att strukturen som utreds i trafikutredningen utformas så att trafikanslutning kan ske till resterande delar av delområde A i ett senare skede. Trafikutredningen ska även omfatta möjligheten att ansluta Källtorp till gatunätet i delområde A. En anslutning av vägarna i Källtorp skulle kunna möjliggöra en stängning av områdets befintliga infart från väg 282, som inte är trafiksäker.

Utredning av **luftföroreningar** kan behövas för delområde A med hänsyn till närheten av väg 282.

Fördjupade **geohydrologiska undersökningar** i fält behövs utifrån resultatet från den geohydrologiska bedömningen och förekomsten av våtmarkerna inom planprogramsområdet.

Aktörer och ansvar

Fastighetsägare och andra berörda aktörer

Markägandet, inom de delar där nya bebyggelseområden föreslås, är uppdelat på flera olika privata fastighetsägare samt på Uppsalahem som äger en av fastigheterna invid väg 282. Kommunen äger, förutom det järnvägsområde som arrenderas ut till museijärnvägsföreningen, ingen mark inom området.

Viktiga aktörer för genomförandet av planprogrammet är, utöver fastighetsägare och exploatörer, bland annat ledningsägare, regionen som huvudman för kollektivtrafiken, Trafikverket som huvudman för väg 282 och väg 654, Vattenfall som ansvarig för utbyggnad av elledningsnätet och Uppsala Vatten och Avfall AB som ansvarig för det kommunala vatten- och avloppsnätet.

Ansvar för detaljplaner och ekonomi

Initiativ till detaljplaneläggning tas av fastighetsägare eller exploatör/byggherre genom en samordnad begäran om planbesked. Samordning av detaljplaneläggning kommer att krävas för etappvis utbyggnad.

Kommunen ansvarar för framtagande av detaljplaner. Kommunen ansvarar också för att avtal tas fram för de olika skedena i plan- och genomförandeprocesserna. I dessa avtal regleras bland annat ansvarsfrågor samt kostnader för utredningar, projekteringar, samt utbyggnad av allmänna platser och erforderlig infrastruktur kopplade till den aktuella detaljplanen. Innan planläggning påbörjas närmast väg 282 ska avtal tecknas som reglerar finansieringen av kostnader för initiala anläggningar såsom områdets anslutning till väg 282.

Kostnader för utredningar, förprojektering och utbyggnad av bland annat infrastruktur och allmänna platser kommer att i huvudsak belasta exploatörerna. Vissa fastighetsägare kommer att behöva överlåta mark för allmän plats. Man kommer att behöva ta fram en princip för fördelning av kostnader mellan fastighetsägare/exploatörer inom detaljplane- och utbyggnadsetapperna. Kommunen tar ut kostnader för planbesked och detaljplaneläggning av exploatören.

Allmän plats

Vid detaljplaneläggning skiljer planen på områden som ska vara kvartersmark och områden som ska vara allmän plats. Kvartersmark utgörs av områden för exempelvis bostäder, verksamheter och service. Allmän plats är områden som är avsedda för gemensamt behov såsom till exempel gator, natur och park. Den som är huvudman för allmän plats ansvarar för att bygga ut, underhålla och sköta markområdena, till exempel gator.

Enligt plan- och bygglagen (PBL) är huvudregeln att kommunen ska vara huvudman för allmänna platser i en detaljplan. Kommunen får dock, om det finns särskilda skäl, i detaljplanen bestämma att kommunen inte ska vara huvudman för en eller flera allmänna platser i detaljplanen. Det är även möjligt att i en och samma detaljplan kombinera kommunalt och enskilt huvudmannaskap. När kommunen inte är huvudman för en allmän plats brukar man säga att det är annan huvudman eller

enskilt huvudmannaskap. Ägarna av fastigheterna inom planområdet får då ansvaret för anläggande och skötsel.

För kommande detaljplaner inom planprogramsområdet föreslås kommunalt huvudmannaskap. Motivet till detta är att det ger bättre förutsättningar för etappvis utbyggnad och garantier för anslutning av senare etapper till den första etappens gatunät. Samordning med utbyggnad av vatten- och avloppsanläggningar förenklas. Kommunen kan även styra standarden på gator och genomförandetiden. Ett kommunalt huvudmannaskap förenklar också säkerställandet av ytor för dagvattenhantering inom allmän plats och förenlighet med miljökvalitetsnormer och minskad påverkan på Natura 2000-områden. Det är även tveksamt om kravet på särskilda skäl för enskilt huvudmannaskap kan anses uppfyllt.

Dagvatten

Eftersom kommunalt huvudmannaskap förordas i planprogrammet är det av största vikt att dagvattenhanteringen inom området utreds, och ytor och lösningar föreslås som också kan inrymmas inom allmän plats. Varje utbyggnadsetapp ska klara av att rena, fördröja och infiltrera allt dagvatten som uppkommer inom etappen. Det betyder att principen om lokalt omhändertagande av dagvatten ska gälla för hela området.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Mark för allmän plats

Kommunalt huvudmannaskap föreslås enligt ovan för allmänna ytor. Mark som planläggs som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap behöver överlåtas till kommunen. Kommunen har en laglig rätt att lösa marken samtidigt som berörda fastighetsägare har rätt att kräva att kommunen löser in marken.

I de fall bebyggelsen inom vissa kvarter gynnas av gemensamma enskilda lösningar, såsom till exempel lektytor och parkeringsplatser, kan det vid detaljplanearbetet prövas om dessa ytor ska anläggas inom kvartersmark.

I västra delen av delområde C berörs en enskild väg som förvaltas av en vägförening. Denna behöver delvis lösas in vid kommunalt huvudmannaskap.

Om det istället skulle vara enskilt huvudmannaskap för allmän plats är det den som är huvudman för platsen, normalt en samfällighetsförening, som är skyldig att på fastighetsägarens begäran förvärva äganderätten, nyttjanderätt eller annan särskild rätt till marken.

Kvartersmark

Inom kvartersmark behöver lämpliga fastigheter bildas utifrån det ändamål som detaljplanen medger och tänkt ägarstruktur. För anläggningar inom kvartersmark som ska vara till nytta för flera fastigheter, såsom lekplatser och transporttytor, kan gemensamhetsanläggningar bildas efter prövning av lantmäterimyndigheten. Inom kvartersmark är det exploatörernas/fastighetsägarnas ansvar att ansöka om och bekosta lantmåteriförrättningar.

Ekonomiska åtgärder

Planprogrammets genomförande medför kostnader för fastighetsägarna/exploatörerna, VA-kollektivet och kommunen. Syftet för de flesta markägare och exploatörer som begär planbesked är att förädla sina fastigheter genom att skapa värden för dessa såsom byggbar mark. Dessa värden förutsätter detaljplan och utbyggnad av infrastruktur. Kostnader för detaljplan och exploateringsåtgärder, som ger förutsättningar för byggnation, bör då fördelas mellan de fastighetsägare/exploatörer som får nytta av detaljplanen, efter en skälighetsbedömning.

Tekniska åtgärder

Projektering

Eftersom planläggning och utbyggnad sker i etapper är det viktigt att förprojektering, för delar av planprogramområdet, sker med beaktande av helheten i ett fullt utbyggt område. Det betyder att de delar som ingår i den första utbyggnadsetappen i delområde A i förprojekteringen ska utformas så att resterande delar inom kommande utbyggnadsetapper kan anslutas i ett senare skede.

Förprojekteringen ska ta sin utgångspunkt i planprogrammets struktur och Uppsala kommuns Tekniska handbok för utbyggnad av allmän plats, samt ta hänsyn till lokala naturförhållanden och topografi så att bergschakt och schaktning undviks samt att värdefulla naturpartier kan bevaras i möjligaste mån.

Kommunen har ansvar för projektering, utbyggnad och utformning av alla allmänna platser, oavsett vem som är huvudman, samt för att säkerställa att nödvändiga funktioner (som exempelvis förskola och skola) kan anordnas i takt med bebyggelseutvecklingen. Förprojekteringen samordnas av kommunen, men bekostas av fastighetsägarna/exploatörerna. Fastighetsägarna och exploatörerna har ansvar för utveckling, utformning, drift och underhåll av mark och byggnader inom kvartersmark. Utvecklingen av privatägd mark sker med utgångspunkt i varje enskild fastighetsägars intresse. Byggnad på mark som ägs av bolag, föreningar eller privata aktörer genererar samtidigt behov av samlade och samfinansierade lösningar i bland annat infrastrukturen. Vissa markområden för allmänna ändamål (exempelvis gata och park) kan behöva överlåtas till den som är huvudman. Mark som planeras för exempelvis skola eller dagvattenanläggningar behöver överlåtas till kommunen för att kunna säkerställa dessa nödvändiga funktioner.

Trafikinfrastruktur

I ett tidigt skede inför genomförandet av delområdena behöver man anlägga säkra korsningar för gång- och cykeltrafikanter. Det behöver ske en samordning mellan åtgärder i anslutning till planprogrammet och Trafikverkets mer övergripande åtgärdsvalsstudie. Man behöver beakta förhållandet mellan en eventuell vägplan, eller annan planering, för korsningar inom det statliga vägområdet vid väg 282 och vid väg 654 och kommande detaljplaner, så att inte genomförandet försvåras.

En gen gång- och cykelväg mot Gunsta ska utredas vidare, så att en säker skolväg kan anläggas mellan Marielund och Gunsta. Ställningstagande behövs kring finansieringen

av gång- och cykelvägen, liksom fortsatta studier av förutsättningarna och lämplig sträckning. Gång- och cykelvägen ingår därmed inte i planprogrammet men är viktig för utvecklingen av hela stråket längs väg 282, samt för anslutningen till gång- och cykelvägen mellan delområde B och C.

Möjligheten att förbättra säkerheten längs järnvägen behöver studeras i takt med att bebyggelse, gator samt gång och cykelvägar byggs ut. Trafiksäkerheten längs Lennabanans museijärnväg lyder under samma lagstiftning och regelverk som andra järnvägar. Behovet av åtgärder påverkas bland annat av trafikflöden på de aktuella platserna. Långsiktigt säkrade drift- och underhållsförutsättningar av trafiksäkerhetsåtgärder längs järnvägen behöver lösas, men ingår inte i planprogrammet.

Konsekvenser

Nollalternativ

Nollalternativet innebär generellt att nuvarande markanvändning inom programområdet fortsätter att råda. Idag är gällande byggrätter inom planprogramområdet i princip fullt utnyttjade. Befintliga bebyggelsestrukturer förväntas i stort finnas kvar. Nollalternativet innebär att Marielund inte kommer att kunna utvecklas till en mindre tätort som skulle kunna pekas ut som en prioriterad tätort i framtiden. Däremot kan enstaka tillskott av bostadsbebyggelse tillkomma genom bygglov eller förhandsbesked. Ett scenario med en successiv utbyggnad via enskilda bygglov och styckvisa icke samordnade detaljplaner inom programområdet skulle kunna innebära fragmenterade bebyggelsestrukturer med negativa konsekvenser för de höga natur- och kulturmiljövärdena. Det kan även uppstå svårigheter att på ett lämpligt sätt bygga ut och finansiera nödvändig infrastruktur, trafiksäkerhetsåtgärder och servicefunktioner som exempelvis förskola och skola. En sådan utveckling kan även riskera att fragmentera naturområden, öppna landskapsrum och kulturmiljöer utan att tillgängligheten till naturen eller till sjön ökar.

Om utvecklingen av planprogrammet inte sker innebär det i fortsättningen att det inte kommer att finnas kommunal service i form av skola och förskolor i Marielund med fortsatt behov att transportera barn och skolelever till låg- och mellanstadieskolor och förskolor.

Stora delar av planprogramområdet är tänkt att anslutas till det kommunala vatten- och spillvattensystemet, vilket på sikt kommer att leda till en förbättring av vattenkvaliteten i Trehörningen. Delar av den befintliga bebyggelse som endast kan komma i fråga att ansluta till VA-kollektivet vid en utveckling av planprogrammet kommer inte att anslutas till kommunalt vatten och avlopp, i händelse av nollalternativet

Det förväntade reseunderlaget för kollektivtrafiken uteblir, vilket påverkar kollektivtrafiken samt planprogramrådets klimatpåverkan.

Miljöbedömning

När kommunen upprättar en detaljplan eller ett planprogram ska kommunen bedöma om ett genomförande av planen kan medföra betydande miljöpåverkan. Om planens eller programmens genomförande bedöms kunna medföra risk för betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas. Avsikten med miljöbedömningen är att kunna förutse och eventuellt förebygga, eller mildra, negativa effekter av planens/programmets genomförande. MKB:n ska fungera som ett underlag för beslut om planen som den upprättas för.

Behovsbedömning

Kommunen anser att genomförandet av planprogrammet kan antas innebära betydande miljöpåverkan eftersom ett genomförande skulle kunna innebära betydande påverkan på miljön i Natura 2000-området. Däremot finns för planprogram i nu gällande lagstiftning inget lagkrav att en undersökning och miljöbedömning ska göras, eftersom planprogram enligt plan- och bygglagen (PBL) inte måste tas fram innan ny bebyggelse eller anläggningar uppförs.

Planprogrammet bedöms vara förenligt med översiktsplanen, det strider inte mot några riksintressen och bedöms sammantaget inte medföra någon avgörande negativ påverkan på människors hälsa och säkerhet. Planprogrammet tar inte i anspråk några områden med kända höga naturvärden. En utveckling i linje med planprogrammet bedöms inte leda till påverkan på kulturmiljövärden. De negativa effekterna på fornminnen bedöms kunna mildras genom ytterligare utredningar samt medvetna ställningstaganden i den fortsatta planeringen. En utveckling i linje med programmet bedöms leda till fler goda boendemiljöer i närheten av sjön Trehörningen och kulturmiljön.

I början av varje kommande detaljplanearbete inom planprogramområdet ska det tas fram en undersökning där konsekvenserna av detaljplanens genomförande analyseras, särskilt avseende dagvattenhanteringen och eventuell påverkan på Natura 2000. Undersökningen ska klargöra om risk finns för betydande miljöpåverkan. Om det finns risk för betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram parallellt med detaljplanearbetet.

Miljökonsekvenser

Riksintressen/Natura 2000

En exploatering inom området leder till ökad trafik och mer hårdgjorda ytor och därmed ökad risk för att förorenat dagvatten når recipienterna samtidigt som möjligheterna till naturlig infiltration och rening av dagvatten i området minskar. Den dagvattenutredning som ska tas fram i den fortsatta planeringen av området måste visa på hur dagvatten kan renas och fördröjas på plats för att därefter infiltreras, så att recipienterna Funbosjön och Sävjaån som är Natura 2000-områden inte påverkas negativt, och att en utveckling i linje med programmet inte hindrar att MKN uppnås. Anslutningen av den befintliga bebyggelsen i Marielund till kommunalt VA innebär en avsevärd förbättringsåtgärd inom planprogramområdet med avseende på miljö kvalitetsnormerna och Natura 2000.

Naturvärden

En utveckling i linje med planprogrammet innebär att mark som idag utgörs av yngre barrskog och nyligen avverkad skog, samt skog med högre naturvärden omvandlas till kvartersmark för bebyggelse och gator. Ett större område av skogsmarken mellan Källtorp och Marielund undantas från exploatering. Närheten till naturen utgör en viktig kvalitet i området, men områdets naturvärden är inte utmärkande höga i ett regionalt perspektiv. Av de objekt som har påtagligt naturvärde (klass 3) berörs främst skogsbestånd i norra delen av programområdet intill eller nära väg 282 av föreslagna bebyggelsestrukturen. Dessa skogsbestånd har sådana naturvärden som är relativt vanliga i omgivande landskap och de har inte någon högre potential för rekreation, bland annat på grund av bullerstörning från vägen. När naturmark tas i anspråk för bebyggelsekvarter och gator kan det leda till lokala barriäreffekter. Området föreslås få sammanhängande bevarade grönstråk i skog samt i öppna ängs-/hagmarker, vilket delvis motverkar sådana effekter. De gröna stråken kan fungera som spridningskorridorer för växter och djur. Brynzoner sparas kring de öppna landskapsrummen, vilket har positiva effekter på den lokala biologiska mångfalden då brynzoner generellt utgör viktiga miljöer för många djur- och växtarter.

Vatten

En utveckling i linje med planprogrammet innebär inte en ökad belastning på Trehörningen i och med att all ny bebyggelse, och även befintlig bebyggelse, planeras att anslutas till kommunalt vatten och avlopp.

Rekreation

Förslaget innebär att naturmark som i varierande omfattning har värde för lokal rekreation tas i anspråk för ny bebyggelse. En större sammanhängande del av den befintliga skogsmarken mellan utbyggnadsområdena undantas för framtida exploatering. Skogsmarken utgörs av produktionsskog, men kan samtidigt utgöra område för rekreation.

Landskapsbild och kulturmiljö

En utveckling i linje med planprogrammet innebär i huvudsak att en viss del av skogsmarken, till stora delar bestående av avverkningsytor, ersätts av bebyggelsemiljöer. Brynzoner med uppvuxen vegetation föreslås sparas ut mot de öppna landskapsrummen väster om planprogramområdet, mot det öppna landskapsrummet i trakten av Lövestahagen, mot bebyggelsen i Labruden och den öppna dalgången väster om programområdet. Den tillkommande bebyggelsens visuella påverkan på öppna landskapsrum bedöms därför bli liten. I det öppna landskapsrummet i trakten av Lövestahagen kan ny bebyggelse dock komma att bli synlig, vilket kan påverka upplevelsen av landskapsrummet. Påverkan bedöms dock vara mindre och kan mildras genom att brynzoner undantas från exploatering.

Huvuddelen av den tillkommande bebyggelsen föreslås ligga utom synhåll från kulturmiljöerna längs sjön och järnvägen. Samtidigt föreslås att den tillkommande bebyggelsen placeras med respekt för värnandet om en varsam utveckling av områdets kärnvärden och kvaliteter. En del av kulturmiljöernas värde ligger i den lantliga karaktären. Fler bostäder inom närområdet innebär att fler människor kommer att röra sig i området. Detta kan till viss del påverka upplevelsen av avskild

landsbygd, men kan samtidigt göra det möjligt för fler att bo och vistas i dessa attraktiva miljöer. Sjön Trehörningen utgör en etablerad målpunkt för friluftslivet i kommunen. I betydande delar bedöms den tillkommande bebyggelsen inte komma att synas från sjön då den är belägen i skogen. Den befintliga bebyggelsen med uppvuxna trädgårdar och bevarade skogspartier kommer att skymma ny bebyggelse. Den faktiska påverkan på kulturmiljöer från tillkommande bebyggelse kan därför ses som relativt liten.

De nya bebyggelseområdena har placerats där vissa av programområdets fornlämningar finns. Anledningen till detta är att områdena i övrigt bedöms ha grundläggande goda förutsättningar för bebyggelse och bidrar till en god bebyggelsestruktur i området som helhet. Fornlämningar utgör samtidigt en viktig kulturhistorisk kunskapskälla och har ett tydligt skydd i lagstiftningen. I vissa fall kan det vara möjligt att fornlämningar grävs ut och dokumenteras, i andra fall bör de ligga kvar och undantas från exploatering. I vissa fall kan synliggörande av fornlämningar tillföra ett pedagogiskt värde som berättar om platsens historia.

Trafik

En bebyggelseutveckling inom området kommer att generera behov av framförallt persontransporter, men även av transporter i form av exempelvis avfallshantering och varuleveranser till grundskola och förskolor, samt eventuella kommersiella lokaler. Utbyggnadsområdena har utformats för att undvika påverkan och trafikalksträng på befintliga vägsträckningar utmed sjön, samt för att ge ett sammanlänkat och finmaskigt nät med få återvändsgator som underlättar rörelser inom den nya bebyggelsen. Möjlighet ska finnas att ansluta de nya gatorna till de befintliga vägarna i bland annat Källtorp, vilket skulle möjliggöra en stängning av det områdets befintliga infart från väg 282. Korsningspunkterna med väg 282 och 654 ska studeras i den kommande planeringsprocessen, så att de utformas med kapacitet att klara tillkommande trafikflöden samt blir trafiksäkra.

Klimatpåverkan

Planprogrammet medger en utveckling av Marielund där jungfrulig skogsmark tas i anspråk för ny bebyggelse och gator. Majoriteten av bebyggelsen kommer att bestå av småhus, och eftersom området är beläget utanför staden riskerar det att leda till ett ökat bilberoende inom området. Planprogrammet anger därför att fler bostäder ska placeras längs med väg 282 nära den befintliga kollektivtrafiken, vilket gör att fler boende får nära till kollektivtrafiken. Dessutom placeras bebyggelsen samlat, vilket gör att avstånden mellan grannar och andra målpunkter blir så korta som möjligt. Småhusbebyggelse har samtidigt mindre klimatpåverkan eftersom den oftast utförs med trästomme. En sammankopplande gång- och cykelväg med belysning mellan delområde C och B gör det möjligt för trafiksäkra och gena lokala resor till fots och med cykel. Det gör att barn och unga kan röra sig inom hela planprogramområdet utan att behöva bli skjutsade med bil, till exempel till vänner eller till förskolan. Dessutom kan befintliga rekreativa stråk och grusvägar användas i samma syfte. Utbyggnadsområdena är förlagda utanför de befintliga våtmarkerna eftersom dessa har en högre potential till att lagra koldioxid och därmed behöver undantas exploatering. Utredningar kopplat till framtida detaljplaneprocesser kan visa på vilka klimatutsläpp i bygg- och anläggsskedet som ett genomförande kan få.

Sociala konsekvenser

Service och skola

Ett genomförande av planprogrammet innebär att kommunal service som skola (F-6) och förskolor kan tillkomma i området. Detta innebär en ökad närhet till dessa funktioner även för de som redan bor i området. Säkra skolvägar till och från förskolor och skolan bedöms kunna åstadkommas utifrån planprogrammets innehåll, liksom möjligheten till en planskild korsning på väg 282 med riktning mot Funbo skola.

En servicenod kan tillkomma inom delområde A, närmast infarten från väg 282 och vid busshållplatsen, vilket skulle öka utbudet av kommersiell service i området.

Folkhälsa

Utbyggnadsområdena i planprogrammet omfattar en bebyggelsestruktur med ett innehåll som kan bidra till en god folkhälsa. Till exempel pekas ett läge ut för fotbollsplan-/ aktivitetsyta i närheten av förskolan i delområde A. Idrottshallen vid grundskolan i delområde B kan också bli en målpunkt med positiv effekt för folkhälsan. Möjlighet att etablera motionslinga/elljusspår och sammanhängande gångstigar i naturen och miljöer för både aktivitet och rofylld vistelse skulle kunna åstadkommas inom det större sammanhängande skogsområdet mellan Källtorp och Marielund. Anläggande av nya allmänna badplatser och sammanlänkning av gång- och cykelstråk till Gunsta ingår inte i planprogrammet. Det ska utredas vidare hur de funktionerna kan komma på plats.

Områdets läge med närhet till sjö, bad och natur i kombination med närhet till kollektivtrafik som tillgängliggör ett större utbud av arbete, utbildning och service ger övergripande goda förutsättningar för attraktiva livsmiljöer.

Sammankopplingen av bebyggelseområden och rörelsestråk nås vid ett genomförande av planprogrammet. Detta underlättar rörelser mellan delområden och därmed den sociala interaktionen inom området, vilket kan gynna trygghet och attraktivitet.

Jämställdhet

Planprogrammet bedöms, med olika slags mötesplatser, tillgänglighetsanpassning och det varierade utbudet av bostäder som ska passa människor i olika skeden i livet och med olika förutsättningar, leda till en utveckling där god jämställdhet upprätthålls över tid inom programområdet.

Mötesplatser

Förslaget innebär att det tillkommer mötesplatser som koncentreras till de nya bostadsområdenas bostadsgårdar, servicenod, aktivitetsytor och skolmiljöer.

Identitet

Marielund har idag en stark identitet som landsbygdsidyll med variationsrikt utformade stora och mindre sommarvillor. Det finns förutsättningar för värnande och utveckling av en tydlig lokal identitet om programmets inriktning med bebyggelse som

anpassas till den lantliga karaktären genomförs. Framtagandet av ett gestaltningsprogram blir viktigt i den fortsatta planeringen. Den starka lokala sociala identitet som finns idag kommer att kompletteras med att fler människor bor och rör sig i området. De föreslagna mötesplatserna och sammankopplande rörelsestråken för gång- och cykeltrafik kan bidra till att stärka den lokala sociala identiteten.

Barn och unga

Planprogrammet möjliggör bostäder i en naturnära miljö med mycket goda förutsättningar för utomhusvistelse i trygga och trafiksäkra miljöer. Det sammanhängande nätverket av grönska ger möjlighet att upptäcka naturen nära hemmiljön samt i skolundervisning. Det ger också möjligheter för barn och unga att ta sig till olika delar av området utan att behöva röra sig i trafikmiljöer. Planprogrammet ger barn och unga möjligheten att gå i förskola och skola upp till årskurs 6 i Marielund. Områdets struktur främjar att grannskap i olika storlekar och innehåll kan utvecklas, vilket skapar en trygg miljö för barn att växa upp i. Förskola och skola öppnar upp möjligheter att enkelt hitta kompisar även utanför grannskapen.

Näringsliv

Utbyggnad av området kan ge ett ökat underlag för den begränsade befintliga närservice som finns (exempelvis sommarkafé). Utvecklingen med fler boende i området kan även ge underlag för nya etableringar av viss närservice i området. Den sammanlänkande strukturen kan även ge goda förutsättningar att gå eller cykla till den närservice som kan komma att etablera sig i området. Det kan medföra ett mindre tillskott av arbetstillfällen.

Ekonomiska konsekvenser

Anläggningskostnader exploatörer

En kalkyl har tagits fram för hela planprogramområdet. I kalkylen redovisas även uppskattad kostnad per delområde, samt för en mindre utbyggnadsetapp inom delområde A utifrån att den skulle kunna påbörjas först. Kalkylen omfattar enbart uppskattade kostnader för projektering och anläggande av gator, gång- och cykelvägar, lekplatser etcetera inom allmän plats utifrån normalfall. Mer detaljerade kalkyler behöver göras i senare skede när fler parametrar är kända och behovet av anläggningar inom allmän plats är studerade mer i detalj.

Kostnader och ansvar för utredningar, förprojektering och utbyggnad av allmänna platser kommer i huvudsak belasta exploatörerna. För att säkra genomförandet kommer man i ett tidigt skede att behöva ta fram en princip för skälig fördelning av kostnader och intäkter mellan fastighetsägare/exploatörer inom detaljplane- och utbyggnadsetapperna.

I den totala exploateringskostnaden som ska belasta exploatörerna ingår även kostnader för marklösen, fastighetsbildning, kommunens administrationskostnader med mera. Kostnader för detaljplan med utredningar och anslutningsavgifter för bland annat vatten och avlopp samt el tillkommer.

Kommunala investeringar

Kommunen äger ingen mark inom planprogramområdet, förutom marken där Lennabanan är belägen. Kommunala investeringar som kan bli aktuella inom planprogramområdet är de som avser förskolor/skola, om dessa ska drivas inom den kommunala verksamheten.

Markåtkomst och utbyggnad av allmän plats som ej kan finansieras genom exploateringsavgifter från fastighetsägarna/exploatörerna, måste bekostas via skattemedel inom den kommunala budgeten.

Skola och förskolor

Under förutsättning att skolor och förskolor byggs i kommunal regi innebär det att kostnader för markförvärv tillkommer kostnaderna för byggnation, utöver den del av exploateringsavgifterna för allmän plats som ska belasta tomterna för skola och förskolor. Byggekostnaden för en skola för 420 elever som byggs i kommunal regi kan uppskattas till cirka 170 miljoner kronor. Motsvarande kostnad för en förskola med 72 barn är cirka 25 miljoner kronor.

Driftskostnader enskild förvaltare

Varje fastighetsägare står för driftkostnader som belastar sin egen fastighet inom kvartersmark. Planprogrammet föreslår kommunalt huvudmannaskap för allmän plats. Vid kommunalt huvudmannaskap står kommunen för driftkostnader av allmän plats. Vid enskilt huvudmannaskap är det fastighetsägarna som bekostar denna drift av allmän plats.

Driftskostnader Uppsala kommun

Förväntade driftskostnader för allmän plats har beräknats i kalkylen. Den framtida driftskostnaden uppgår där till cirka 2,2 miljoner kronor per år.

Samhällsekonomi

En utbyggnad av området kommer att kräva investeringar i exempelvis gator, gång- och cykelvägar, vatten- och avloppsledning, elledningsnät samt en löpande drift för dessa. En bebyggelseutveckling enligt planprogrammet ger även behov och underlag till kommunala investeringar i social infrastruktur såsom förskolor, eventuell skola och idrottshall samt fotbollsplan/aktivitetsyta. Detta ger kostnader för samhället men genererar samtidigt också samhällsvärden lokalt. Det gynnar även den samlade samhällsekonomi att skapa möjligheter till fler bostäder i ett attraktivt läge inom kommunen.

Planprogrammets intentioner är att möjliggöra framväxten av ett fungerande och väl sammanlänkat lokalsamhälle med ett basutbud av lokal service och funktioner (som exempelvis skola/förskola, möjligheter till fysisk aktivitet, vistelse och möten). Detta kan bidra till att begränsa energi- och tidsåtgång för persontransporter, underlätta resor med klimatsmarta transportsätt samt gynna folkhälsan. Planprogramområdet ligger vid ett kollektivtrafikstråk där utveckling av bostäder, servicefunktioner och infrastruktur planeras och pågår. Sammantaget kan utvecklingen därför komma att gynna den övergripande samhällsekonomi.

Planprogrammet ger ett något större behov av investeringar i infrastruktur (bl.a. väg), men kan samtidigt ge ett över tid något stabilare underlag för bland annat skola, idrottshall med mera.

Kostnader för utbyggnad av vatten- och avlopps nätet

Vid utbyggnad av det kommunala vatten- och avloppsledningsnätet, inklusive de anläggningar (till exempel pumpstationer, dagvattenanläggningar) som behövs, bekostas det av uttag av avgifter enligt kommunens VA-taxa. Nya abonnenter betalar en anslutningsavgift för att finansiera de anläggningar som behövs för att fastigheter ska anslutas till det kommunala ledningsnätet. VA-ledningar förläggs i huvudsak i allmän plats. I samband med anläggning av ledningar i befintliga vägar återställer Uppsala Vatten och Avfall AB vägmarken efter slutfört anläggningsarbete. Bebyggelsestrukturen i planprogrammet är framtagen för att möjliggöra en rationell VA-utbyggnad.

Antagande

Förslag till planprogram godkändes av plan och byggnadsnämnden den 12 december 2022, § 205, PLA-2012-020202, och överlämnades till kommunstyrelsen.

Planprogrammet antogs av kommunstyrelsen den 8 mars 2023, §42, KSN-2023-00205.