

Handläggare:
Sofie Rosell Güler

 Datum:
2017-11-06

 Diarienummer:
PBN 2015-003611

Samrådsredogörelse

Detaljplan för Årsta torg

Normalt planförfarande



Illustrationen är gjord av Juul Frost Architects.

Detaljplanens syfte

Planens syfte är att möjliggöra utveckling av bostadsbebyggelse, kommersiell och offentlig service samt att tillskapa ett nytt torg vid Årsta centrum. Torget planeras utgöra den mest centrala platsen i Östra Sala backe som en viktig målpunkt och en handels- och mötesplats i den nya stadsstrukturen som växer fram i området. Torget ska fungera som ett lokalt centrum för hela Östra Sala backe och de befintliga områdena Sala backe och Årsta. Det nuvarande centrumet byggs till och förlängs västerut för att därigenom möta Fyrislundsgatan och ansluta till den planerade bebyggelsen i det tidigare kraftledningsstråket. Utvecklingen av Östra Sala backe ska ske med människan i centrum och med ett starkt fokus på långsiktig social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet.

Samrådsyttranden	
Totalt antal inkomna	63
Beslutsdatum	
Beslut om miljöbedömning:	2016 04 21
Beslut om planuppdrag:	2014 05 15
Beslut om samråd:	2016 04 21
Samråd:	2016 05 20 - 2016 09 02

Innehållsförteckning

1. SAMMANFATTNING AV SAMRÅDET	3
2. SAMMANFATTNING AV ÄNDRINGAR I FÖRSLAGET	3
3. SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPUNKTER OCH FÖRVALTNINGENS BEDÖMNING.	6
Trafik	6
Bebyggelsestruktur	13
Hälsa och säkerhet	16
Park, natur och idrott	19
Teknisk försörjning	20
Offentlig och kommersiell service.....	20
Formalia	21
Övriga frågor	23
4. ÖVERSIKT ÖVER INKOMNA SAMRÅDSYTTRANDEN	25

1. Sammanfattning av samrådet

Samrådet genomfördes från och med den 20 maj till den 2 september 2016. Sammanlagt inkom 62 yttranden under samrådstiden. I 54 av dessa framfördes synpunkter på samrådshandlingen. Informationsmöte hölls 2016-06-08 efter kungörelse i Upsala Nya Tidning. Informationsmötet hölls i ”Öppet hus form” på Årsta torg, från klockan 13:00 till 18:00. På informationsmötet deltog cirka 200 personer.

778 personer har skrivit under en namnlista som protesterar mot en igenläggning av gång- och cykeltunneln under Fyrislundsgatan.

Remissinstanser utan erinran

Brandförsvaret, Svenska kraftnät, Gatu- och samhällsmiljönämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Vattenfall AB Heat Nordic, Skanova, Ip-only och Äldrenämnden hade ingen erinran på samrådshandlingen.

Inkomna synpunkter berör i huvudsak följande frågor:

- Borttagning av gång- och cykeltunneln
- Trafikmängder på Fyrislundsgatan
- Trafikstrukturen på och invid Årsta torg
- Den täta bebyggelsestrukturen vid Årsta torg
- Bebyggelsens höjd

2. Sammanfattning av ändringar i förslaget

Plankarta:

- Mot bostadsrättsföreningens Sparrisens fastighet har bebyggelsens våningsantal minskat med en våning för att möta synpunkten kring intrång i boendemiljön. Bebyggelsen blir nu fyra, fem och sex våningar, istället för fyra, sex och sju våningar.
- Då varje kvarter kan komma att delas in i flera fastigheter som alla ska ansvara för dagvattenanläggningen, har en bestämmelse om gemensamhetsanläggning tillkommit.
- Sektionen för den södra lokalgatan har breddats till 16,5 meter för att göra det möjligt att omdisponera gatan om behov av kollektivtrafik uppstår.
- Övergångsställen vid Fyrislundsgatan har kompletterats med cykelöverfarter, vilket innebär att planområdet har utvidgats för att rymma både gång- och cykelväg.

Planbeskrivning

- Stråket i kvarteret Sparrisen har justerats, så att befintlig bom framkommer.
- Skrivelsen om vilka busslinjer som trafikerar Fyrislundsgatan och Årsta torg har reviderats, så att det framgår att det är busslinje 41 och 7 som trafikerar området samt att busslinje 119 har hållplats Årsta Skola.
- Planbeskrivningen har kompletterats med en redogörelse för hur detaljplanen förhåller sig till åtgärdsprogrammet för luft. I denna redogörelse framgår vilka kumulativa effekter som kan uppstå med tillkommande bebyggelse i området.
- Planbeskrivningen har kompletterats med information om hur kraftig den elektromagnetiska strålningen kan bli runt den föreslagna transformatorstationen.
- Detaljplanen har kompletterats med en beskrivning av konsekvenserna för fysisk aktivitet.

3. Sammanfattning av inkomna synpunkter och förvaltningens bedömning.

För att ge en god överblick av samrådsyttrandena och förvaltningens bedömning är dessa sammanställda ämnesvis.

Trafik

Fyrislundsgatan

Fyrislundsgatan är mycket viktig för trafiken i nord-sydlig riktning i Uppsalas östra delar: Söderifrån för att komma till Gränby och norrifrån för att komma till Boländerna. Trafikanterna får med detta förslag en långsam vägsträcka som ger problem för så väl privatbilister som för de företagare som har behov av att köra på Fyrislundsgatan. Inga rimliga alternativa vägar finns för att ta sig från Fyrislund till Gränby. Det kan väl inte vara meningen att denna trafik ska ta omvägen via Tycho Hedéns väg eller Väderkvarnsgatan/Kungsgatan eller styras till E4:an? Dessa alternativ har miljömässiga nackdelar. Finns det några seriösa alternativ i form av kringfarter? Behåll därför Fyrislundsgatan som en effektiv trafikled, men gör den säkrare. Även angränsande gators kapacitet behöver ökas och inte minskas.

Vilka förbindelser får vi som bor i södra Årsta och Slavsta för att smidigt kunna förflytta oss till Årsta torg, till fots, med cykel, buss eller bil? Hur ska vi färdas förbi Årsta torg för att nå målpunkter som Gränby centrum eller sportfälten?

Vilken politiker tror att det kommer att bli betydligt mindre trafik på Fyrislundsgatan när antalet boende ökar i området?

Hastigheten på Fyrislundsgatan är högre än de angivna 50 km/h, det är snarare 70 km/h.

Om Fyrislundsgatan bara har en körfil i varje riktning som stoppas upp av bussar som stannar vid hållplatserna var femte minut så finns det en stor risk att det blir en katastrofal situation på Fyrislundsgatan.

I samband med beslut om samråd för detaljplanen för Årsta torg lämnade Alliansen in ett särskilt yttrande gällande trafiksituationen vid Årsta torg med anledning av Fyrislundsgatans utformning och mötet med torget. I det särskilda yttrandet lyfte man vikten av framkomlighet längs Fyrislundsgatan, för bilisterna, cyklisterna och fotgängarna. Man framförde dock inga synpunkter rörande trafikflödet.

Förvaltningens bedömning

Planprogrammet för Östra Sala backe som godkändes i januari 2011 i kommunstyrelsen beskriver ambitionen att omvandla Fyrislundsgatan till en stadsgata. Detta innebär ett större antal korsningspunkter för fotgängare, kopplade till ett finmaskigare gatunät. På så vis erbjuder Östra Sala backes struktur fler målpunkter och fler möjligheter för fotgängare och cyklister att korsa Fyrislundsgatan. Åtgärderna som föreslås syftar också till att göra Fyrislundsgatan mindre attraktiv för bilister för att på så vis minska trafikmängden. Detta innebär en gata där det finns två körfält i vardera körriktningen, ett för kollektivtrafik och ett för biltrafik. Det kommer också finnas gång- och cykelbanor på båda sidor om Fyrislundsgatan. Detta ger alltså en gata där framkomligheten för bilar blir begränsad i jämförelse med hur det ser ut idag, då kollektivtrafiken och yrkestrafiken prioriteras i detta stråk. Bilister kommer även fortsättningsvis att kunna köra på Fyrislundsgatan. Det kommer att finnas mer bekväma alternativ för dem som inte har målpunkter vid Årsta torg eller längs med Fyrislundsgatan. Dessa

alternativ kan vara E4 eller Tycho Hedens väg, beroende på vilka målpunkter som en har. Alternativen också kan vara ett annat färdmedel än bil då det kommer att vara enkelt att gå, cykla eller åka kollektivt i området.

Det kommer att bli svårt att komma upp i höga hastigheter längs med denna nya Fyrislundsgatan. Detta eftersom hastigheten kommer att regleras både med hastighetsskyltar och med det utökade antalet signalreglerade korsningar.

Gång- och cykeltunnel

Den lösning som föreslås i detaljplanen som innebär att befintlig gång- och cykeltunnel ersätts med ett övergångsställe i förlängningen av Årsta torg är inte acceptabel. Ett övergångsställe är inte trafiksäkert för de barn och vuxna som använder tunneln idag. Tunneln är viktig för de barn som går i skola och förskola i området kring Årsta centrum. Idag kan barnen själva gå från sitt hem till skolan, utan att behöva korsa en stor gata. Tunneln är också viktig för personer med rollator eller eldriven rullstol. Uppsala kommun har under lång tid försökt profilera sig som Sveriges cykelstad nummer ett. Att ta bort gång- och cykeltunneln är inte ett steg i rätt riktning mot detta mål. Det behövs planskilda passager under Fyrislundsgatan. Anledningen till detta är en kombination av gatans bredd (33 meter), de höga trafikflödena och längden på Fyrislundsgatan. Det behövs fler gång- och cykeltunnlar under Fyrislundsgatan, inte färre. Framkomligheten för bilar och kollektivtrafik försämras när man tar bort gång- och cykeltunneln.

Den föreslagna lösningen med ett övergångsställe i förlängningen av Murargatan leder inte heller till någon säker cykelväg. Vägen längs Murargatan mot centrum har inte en separerad cykelväg, utan biltrafik, cyklar och parkering får samsas om samma yta.

Det går att förverkliga planens intentioner om byggnation och ny torgbildning med ett bibehållande av tunneln. Denna tunnel behöver inte byggas om i likhet med vad som gjorts vid den nya tunneln vid Gräslöksgatan.

Det finns många som inte hinner över gator vid grön gubbe.

Begränsa torget till Årstasidan av Fyrislundsgatan och behåll gång- och cykeltunneln. Ambitionen att koppla samman två stadsdelar kan lösas på ett annat sätt.

Trafikolyckor är den största enskilda orsaken till barns dödsfall genom olyckshändelser. Barn mellan 6 och 14 år skadas i trafiken oftast i egenskap av fotgängare och cyklister. När det gäller fotgängare, inträffar allvarliga olyckor för barn vanligen när de korsar en gata eller väg. Barn har inte samma möjligheter som vuxna att uppfatta komplexa trafiksituationer, samtidigt som de för bilister kan vara svårare att uppfatta då de är mindre till växten samt rör sig på ett oberäkneligt sätt.

Var finns de undersökningar som stödjer påståendet om att gång- och cykeltunnlar upplevs som så otrygga att fotgängare inte vill använda dem nattetid? Är dessa undersökningsresultat så tungt vägande att de övertrumfar det faktum att tunnlar utgör de enda säkra passagera för fotgängare och cyklister? Varför planerar kommunen torg och offentliga samlingspunkter på ett sådant sätt att man inte anser sig ha utrymme för att behålla och förbättra befintlig tunnel? Plan- och byggnadsnämnden har inte i tillräcklig grad lyssnat till de argument som förts fram för ett bibehållande av gång- och cykeltunneln.

Förvaltningens bedömning

Fyrislundsgatan har i dag funktionen och karaktären av en trafikled mellan stadsdelarna Gränby och Boländerna. Sedan gatan kopplades ihop med Österleden har den karaktären förstärkts. Gatan har få korsningar, få signalreglerade övergångsställen samt breda körbanor. Detta leder till höga hastigheter och låg trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Utifrån dessa förutsättningar utgör befintliga tunnlar de säkraste passagerna för fotgängare och cyklister. Tunnlar för fotgängare och cyklister är alltså en lösning som kom till utifrån bilarnas behov.

Torgen kommer att utvecklas med hög kvalitet och ge plats för affärer, service och bostäder vilket bidrar till platsens attraktivitet och i den strukturen ges utrymme för en säker skolväg som binder ihop Årstaskolan med Sala backe. Dessutom finns det möjlighet att genomgående skapa platser med höga vistelsevärden både längs med Fyrislundsgatan och Murargatan. Tunnelläget vid torget är ett helt annat än det vid Gräslöksgatan, som inte ligger i centrum för utvecklingen längs Fyrislundsgatan. Vid Årsta torg har kommunen en hög ambition gällande den allmänna platsen, då platsen ska fungera som en viktig mötesplats och ett finrum för de boende i stadsdelarna Årsta och Sala backe.

Dagens tunnel är smal och brant och skulle behöva byggas om för att få den standard som vi eftersträvar idag, utifrån tillgänglighets- och trygghetsaspekter. Den skulle då behöva bli nio meter längre, med ramper och slänter som är utrymmeskrävande och som skapar barriärer på bekostnad av planerade torg och offentliga samlingspunkter på båda sidor av Fyrislundsgatan. Gång- och cykeltunneln kommer att rivas först när utbyggnaden av Fyrislundsgatan till stora delar är utbyggd. Vilket innebär att det kommer att finnas en trygg övergång över gatan när tunneln tas bort.

Med tanke på tidigare nämnda åtgärder har kommunen gjort ett vägval och föreslår en detaljplan med en trafiklösning som leder till mindre trafikmängder, lägre hastigheter och fler alternativa passager vilket ger en helt annan trafikmiljö än den vi har idag.

Förslaget till detaljplan har att ta hänsyn till behov av bostäder, fungerande offentliga platser samt tillgänglig kommersiell och offentlig service, därför kvarstår den föreslagna lösningen med passage över Fyrislundsgatan.

I skrifter som *"Åtgärds katalog för säker trafik i tätort"* från Sveriges Kommuner och Lands-ting (2009) samt *"Brott, bebyggelse och planering"* från Boverket (2008) finns resonemang kring trygghet och säkerhet i tunnlar. I *"Åtgärds katalog för säker trafik i tätort"* beskrivs problematiken med gång- och cykeltunnlar på detta sätt:

1. Utifrån säkerhetsperspektiv: En planskildhet ger inte automatiskt färre olyckor eftersom utnyttjandet kan bli dåligt om planskildheten medför en omväg som orsakar en större fördröjning än den som bilflödet orsakade vid passage i plan. En planskildhet kan skapa fler olyckor mellan oskyddade trafikanter, del på grund av höga hastigheter för cyklisterna i ramperna, dels på grund av dåliga siktförhållanden.

Planskilda korsningar och gångtunnlar bör undvikas inom tätort då de genererar skräpighet, klotter och otrygghet.

2. Utifrån tillgänglighetsperspektiv: En tunnel kan även upplevas som en barriär då många känner sig otrygga där. Bekvämlighetsskäl som nivåskillnader är ytterligare en faktor som kan minska användningen. För äldre och rörelsehindrade kan planskilda korsningar utgöra ett tillgänglighetsproblem.

3. Utifrån trygghetsperspektiv: i många fall ger olämpligt placerade eller utformade tunnlar upphov till otrygghet för de oskyddade trafikanterna. Undermålig belysning, buskage och trånga ogästvänliga tunnlar kan verka avskräckande för många. Trots att risken för överfall är relativt liten är detta en vanlig anledning varför tunneln inte utnyttjas.

Flera av dessa problem som beskrivs i ”Åtgärds katalog för säker trafik i tätort” stämmer in på tunneln vid Årsta centrum, vilka tillsammans med tankarna kring ett centrum med fler möjligheter till service och allmänna platser med hög kvalitet gör det motiverat att lägga igen gång- och cykeltunneln.

Nya gång- och cykeltunneln vid Gräslöksgatan

Den norra gång- och cykeltunneln har rustats och blivit ett både vackert och bra alternativ för passage under Fyrislundsgatan, men cykelvägen har ingen fungerande fortsatt passage eller väg mot centrum på västra sidan och blir därmed inte ett alternativ för dem som cykelpendlar till centrum eller för dem som på södra sidan om Årsta centrum.

Om det är så att fotgängare generellt inte vill använda tunnlar under kvälls- och nattetid, varför har kommunen då satsat så mycket pengar på tunneln vid Gräslöksgatan? Det hade väl varit enklare och billigare att ta bort den? Och tillfartsramperna till den tunneln tar väl inte upp mindre plats än till tillfarterna till tunneln vid Årsta centrum?

Förvaltningens bedömning

Cirka 100 meter norr om Gröna gatan ligger en tunnel som nyligen byggts om. Denna tunnel har breddats och byggts om som en del av det nya gång- och cykelvägnätet samt som en torgplats. I förlängningen av gång- och cykeltunneln finns ett prioriterat, gent och sammanhängande gång- och cykelstråk, genom kvarteret Källan och vidare genom Källparken. Allmänhetens tillgänglighet har säkrats med ett så kallat x-område. Det bildar därigenom ett bilfritt stråk mot den centrala staden.

Kopplingarna från programområdet till centrum behöver stärkas och kommunen arbetar med frågan för att få gena och tydliga cykelstråk i anslutning till den nya tunneln. Genomförandet och byggnationen av dessa gång- och cykelstråk kommer dock att ta tid, vilket innebär att stråken inte kommer att finnas i iordningsställda när bebyggelsen inom etapp 1 och 2 är färdigbyggda.

Tunnel för biltrafik vid Årsta torg

För att Årsta torg ska bli ett grönskande och livfullt torg som inbjuder till närvaro i form av lek och rörelse, vilopausar vid ett kafé eller på en parkbänk bör möjligheten att leda trafiken i en biltunnel under torget utredas. På detta sätt blir torget till för människorna snarare än bilarna. Att bygga en tunnel är en något dyrare lösning än den nu föreslagna, men det är en investering för framtiden.

Förvaltningens bedömning

En tunnel för biltrafik i samma läge som Fyrislundsgatan och under en förlängning av torget skulle innebära ett helt nytt förhållningssätt till gatan. Med en tunnel för bilar skulle biltrafiken även fortsättningsvis få högsta prioritet och kunna använda Fyrislundsgatan som genomfart. Gatan får dessutom endast ha en lutning på ca 5% om den ska vara lämplig för biltrafik, vilket innebär att ett cirka 150 meter långt gatuområde kommer att fungera som ett brett dike för biltrafik, på var sida om torget. Detta innebär inte bara en ökad barriäreffekt jämfört med idag, utan ställer också krav på nya gator som kan koppla ihop Fyrislundsgatan med torget. Hela förslaget skulle behöva ritas om för att rymma denna typ av anläggning. Då vi inte stu-

derat en lösning med en tunnel under torget i detalj, är det svårt att säga exakt vad det skulle kunna kosta med alla lösningar som krävs. Men en uppskattad summa, utifrån vad den här typen av anläggningar brukar kosta, är cirka 100 miljoner kronor, då exkluderat de nya gatukopplingarna som skulle krävas. Det är inte en kostnad som motiveras av vinsterna med den föreslagna lösningen.

Parkering

Fler markparkeringsplatser behöver tillskapas för att möta det parkeringsbehov som redan etablerade verksamheter har. God tillgänglighet för bil med mer närbelägen korttidsparkering måste finnas för kunder och besökare till området. Balansen mellan cykel- och bilparkering behöver justeras så att fler bilburna kunder enkelt når Årsta centrum.

Det är för dyrt att parkera i parkeringshus.

Särskilt utmärkta handikapparkeringsplatser ska finnas anordnade i närheten av entréerna till byggnaderna.

Förvaltningens bedömning

Det parkeringsbehov som uppstår inom kvarteren ska lösas inom kvartersmark och inte på allmän platsmark. Det parkeringsbehov som uppstår inom Årsta torg för boende, verksamheter och besökare kommer att rymmas inom kvartersmark enligt den studie som gjorts. Studien baseras på gällande p-tal i Uppsala kommun. Det kommer att finnas olika typer av parkering vid Årsta torg, markparkering, kanstensparkering samt parkering i garage/parkeringshus. Det kommer att finnas korttidsparkering för dem som har snabba ärenden vid torget, samtidigt som det kommer finnas möjlighet att parkera under längre tid. Men torget ska i första hand fungera för kunder från närområdet, för att serva människor som bor i Årsta, Sala backe och de nya bostäderna utmed Fyrislundsgatan. Detta kundunderlag innebär att de allra flesta kunder har gång- eller cykelavstånd till servicen vid torget, därav satsningen på dessa kundgrupper.

Plats för parkering för funktionsnedsatta och angöring till entréer ska finnas inom 25 meter från entréer. För boende har handikapparkering placerats i garage inom 25 meter till entré. Eftersom flera entréer planeras in mot kvarteret leder kravet på närhet till besöksparkering för funktionsnedsatta att biltrafik dras in på delar av kvartersytan.

Bebyggelsestrycket i Uppsala är så högt idag att marken ur hållbarhetssynpunkt kan användas som parkeringsplatser. Marken behöver användas till bostäder och lokaler för handel och annan service. I många fall byggs då parkering i källaren, vilket är en service som kostar pengar.

Sparrisgatan

Sparrisgatan ser ut att ha fått en ny, helt rak sträckning från Årstaskolan mot Fyrislundsgatan. Den skulle i så fall komma för nära det befintliga huset på Fyrislundsgatan 36. Det vore illa om man försämrar boendemiljön så drastiskt för dem som bor i 36:an, då de får biltrafik bara några meter utanför sina fönster mot söder.

Det befintliga huset, på Fyrislundsgatan 36, har funnits på plats i 45 år och har inte något särskilt bullerskydd inbyggt eftersom det inte var aktuellt när husen byggdes. Trafiken på Sparrisgatan kan dessutom förväntas öka betydligt med all den nya bebyggelsen.

Utnyttja endast Sparrisgatan för transporter till och från butiker.

Förvaltningens bedömning

Uppsala kommun äger idag park i läget för den nya dragningen av Sparrisgatan. Vid utvecklingen av Årsta centrum behöver marken användas som gata, dels med anledningen av utvecklingen vid torget och dels med anledning av att det behövs en säkrare tillfartsväg till Årstaskolan. I dagens utformning saknas en gång- och cykelbana. I den nya gatan är det viktigt att separera gång- och cykeltrafiken från biltrafiken. Sparrisgatan ska knyta samman gång- och cykelstråket från Fyrislundsgatan till bland annat skolan och samtidigt inte påverka buss trafikens framkomlighet. Den nya gatusektionen är 16,5 meter bred. Gatan inryms inom den kommunala marken. Närmast den befintliga bebyggelsen tillkommer en gång- och cykelväg om cirka 5 meter. På den privata marken närmast gatan har bostadsrättsföreningen möjlighet att göra avskärmande åtgärder, för att avskilja bostäderna från fotgängare och cyklister.

Två nya bullerutredningar har tagits fram efter samrådsskedet, med syfte att utreda hur bullersituationen blir i befintliga bostäder inom fastigheterna Årsta 8:1 och 9:1. Utredningarna slår fast att åtgärder behöver göras när nya gator tillkommer vid Årsta torg. Detta innebär att kommunen blir ersättningsskyldig för nya bullerisolerade fönster och tilluftsdon i rum i vissa lägenheter inom bostadsrättsföreningarna.

Både Sparrisgatan och den nya södra lokalgatan behövs för att kunna angöra lokaler för verksamhet och bostäder vid torget. Dessutom vill Uppsala kommun avlasta Sparrisgatan från tungtrafik i så stor utsträckning som möjligt. Anledningen till detta är att Sparrisgatan leder till Årstaskolan, som i sin tur redan genererar trafik i form av föräldrar som skjutsar till skolan och skolbussar.

Södra lokalgatan (Svartrotsgatan)

De cykelbanor som leder från Årsta mot Östra Sala backe och centrum genom en säker cykel-tunnel byts ut mot cykelbanor längs en lokalgata, som avslutas med en vändplan för den tyngsta trafiken. Planeringen måste ta hänsyn till de hundratals oskyddade trafikanter, som passerar här på väg till förskolor, skolor och arbetsplatser på båda sidor om Fyrislundsgatan. Det handlar inte bara om att passera Fyrislundsgatan på ett säkert sätt, utan även på ett säkert sätt kunna passera denna nya lokalgata. En mindre förtätning och lösning av vändplan inom kvarteret, istället för att ta park och gång- och cykelbanor i anspråk förordas.

Den södra lokalgatan och dess trafik påverkar också de boende i kvarteret Sparrisen, som får trafik mycket nära inpå sin boendemiljö.

Beskrivningen av sträckningen och utformningen av denna lokalgata är mycket bristfällig.

Kommer den södra lokalgatan att sammanbindas med vändplanen vid Axelinas förskola?

En bilväg öster om kyrkan kommer att förstöra den lugna och avkopplande miljö som finns vid Årsta kyrkan.

Det är bra att det blir dubbelriktade cykelbanor på Sparrisgatans norra och södra lokalgatans södra sida samt längs Fyrislundsgatans östra sida. Det är emellertid viktigt att det finns åtskillnad mellan gång- och cykelbanorna med till exempel en remsa gräs och helst träd.

Förvaltningens bedömning

Uppsala kommun har tidigare haft allmän plats i läget för den nya lokalgatan, med gräsmattor och träd. Vid utvecklingen av Årsta centrum behöver marken användas som gata, dels med anledningen av utvecklingen vid torget. Den nya gatusektionen är 16,5 meter bred. Gatan inryms inom den kommunala marken. Närmast den befintliga bebyggelsen tillkommer en gång-

och cykelväg om ca 5 meter. I den sektion som Uppsala kommun har tagit fram som underlag till gatuområdet ryms inte en remsa med gräs mellan gångbanan och cykelbanan.

Vi behöver ha en vändplan med full kapacitet i förlängningen av den södra lokalgatan med anledning av att vi måste kunna trafikförsörja torget från två håll, både från Sparrisgatan och från den nya gatan. Vändplanen har anpassats bättre efter rådande markförhållanden mellan samråd och granskning och passar därmed bättre in i omgivningen. Den befintliga pergolan kommer inte att påverkas av genomförandet av detaljplanen.

Trafik på Årsta torg

Gränderna på Årsta torg kan inte räknas som säkra passager för oskyddade trafikanter, då an-
göring till centrumlokaler, cykelparkering samt parkering för funktionsnedsatta får ske på
torgytan. Höghusets placering skapar en farlig trång passage, med tillåten biltrafik och varu-
transporter samtidigt som barnen förväntas använda denna väg till skolan.

Det finns en risk att många väljer att cykla på torgstråket. Det är bäst att anlägga en cykelbana
där motorfordon är gäster på cyklisternas villkor.

Varför har ett gångfartsområde planerats på ett område som idag är helt fri från motorbunden
trafik?

Förvaltningens bedömning

Det går inte att helt exkludera biltrafiken längs gränderna för att säkerhetsställa tillgänglighet-
en för taxi, färdtjänst och behov av handikapparkering. Dessutom måste Räddningstjänst
kunna nyttja gränderna vid behov. Gränderna på Årsta torg planeras så att motortrafik som
framförs, gör det på gångtrafikanter villkor. Ett nytt förslag för parkering har tagits fram för
att minimera trafiken ytterligare inom gränderna.

Torgstråket är utformat för gående i första hand och cyklister kommer att hänvisas till cykel-
banorna längs Sparrisgatan och den södra lokalgatan. Den cykling som sker på torget ska göra
det på fotgängares villkor.

Stråket i kvarteret Sparrisen har justerats i handlingarna, så att befintlig bom framkommer.
Uppsala kommun hade inte uppmärksammat att det finns en bom i detta läge.

Kollektivtrafik

Hållplatsen Årsta Skola, belägen på Sparrisgatan, trafikeras idag av linje 119 och kommer
även fortsättningsvis att göra så. Det är busslinje 41 och 7 som trafikerar hållplats Årsta Cent-
rum idag. Linje 4 trafikerar inte hållplatsen.

Den nya södra lokalgatan bör dimensioneras för busstrafik och planeras så att det går att trafi-
kera hållplatsen vid Årstaskolan.

Det saknas idag bussförbindelser mellan Slavsta, Årsta centrum och Gränby. Linje 41 kan
knappast betraktas som en effektiv förbindelse.

Förvaltningens bedömning

Skrivelsen om vilka busslinjer som trafikerar Fyrislundsgatan och Årsta torg har reviderats, så
att det framgår att det är busslinje 41 och 7 som trafikerar området samt att busslinje 119 har
hållplats Årsta Skola.

Sektionen för den södra lokalgatan har inte förändrats, med anledning av att vi inte vill bredda upp gatan och locka till onödig trafik. Gatan leder endast till en vändplan. Det är i dagsläget inte aktuellt med kollektivtrafik på gatan. Om det i framtiden skulle bli aktuellt med en busslinje här, kan kantstenen för cykelbanan flyttas för att möjliggöra ett körfält på 7 meter.

I Upplands lokaltrafiks nya linjenät för 2017 trafikeras Fyrislundsgatan av linje 1 som är en ringlinje som binder samman Årsta torg med Gränby centrum, Fyrishov, Ekonomikum, Slottsbacken, Science Park, Rosendal och IKEA. Den korsar även många andra busslinjer, vilket gör det smidigt att byta till andra bussar utan att behöva åka in till centralstationen eller stora torget. Tanken med den nya ringleden är att underlätta resande mellan de olika stomlinjerna.

Befintliga gång- och cykelvägar

Befintliga gång- och cykelvägar inom parken är svårframkomliga vintertid med översvämningar och halka.

Förvaltningens bedömning

Inom planprogramområdet ingår Årstaparken. Detta innebär att Uppsala kommun arbetar med en utveckling av parken parallellt med detaljplanerna för ny bebyggelse. I samband med uppbyggnaden av Årstaparken ska också tillgängligheten på befintliga cykelbanor ses över.

Framkomlighet

Det är önskvärt att det byggs en rondell i korsningen Alrunegatan och Fyrislundsgatan och att kommunen ser till att framkomligheten inom byggområdet kraftigt förbättras under byggtiden.

Tillgänglighetsanpassade övergångsställen samt gång- och cykelvägar måste finnas i anslutning till de nya byggnaderna.

Framkomlighet

Detaljplanen för Årsta torg reglerar inte korsningen Alrunegatan och Fyrislundsgatan. Rondeller är inte heller något som nämns som en önskad lösning i planprogrammet för Östra Sala backe. Uppsala kommun ser att med de åtgärder som föreslås i programmet, bland annat signalreglerade korsningar och halverat antal körfält för bilister, kommer framkomligheten i korsningen att förändras så att de som behöver använda korsningen får samma förutsättningar som övriga privatbilister längs Fyrislundsgatan.

De tillkommande gång- och cykelövergångsställen kommer tydligt att markeras i enlighet med den standard som Uppsala kommun har på allmän plats. Dessa lösningar regleras i genomförandeskedet när gator och torg byggs ut. Området kring Årsta torg har låga nivåskillnader och god tillgänglighet på gångytor kan ordnas. Vägen från entré till handikapparkering eller angring ska vara fast, jämn och halkfri. Platsen ska ha en lutning och medge att rullstol med ramp eller lift tas in från sidan av ett fordon.

Bebyggelsestruktur

Torget utformning

Den föreslagna bebyggelsen kring Årsta torg avviker från områdets nuvarande karaktär av låga och täta bebyggelsegrupper. Det föreslagna 13-våningshuset samt husen med fyra till sju våningar utgör en betydande kontrast till den befintliga, tidstypiska uppbyggnaden och innebär därmed en förändring av kulturmiljön i området.

Planförslaget innebär att man helt omotiverat försöker skapa ett gemensamt centrum för Östra Sala backe och Årsta, tvärs över en av Uppsalas viktigaste trafikleder. Man förstör ett fungerande centrum och stryper en nödvändig trafikled. Kommunen behöver acceptera att Fyrislundsgatan är en allt viktigare trafikled och inse att Årsta med sitt nuvarande centrum är en färdigbyggd och välfungerande stadsdel. Gör Östra Sala backe till en välfungerande stadsdel på andra sidan Fyrislundsgatan.

Det planerade 13-våningshuset med sin utskjutande placering i vinkel skapar en gränd och ett stopp mot det befintliga Årsta centrum. Området med en ny torgplats och befintligt centrum skulle få en verklig öppenhet och rymd med ett lägre hus och en annan placering eller planering med öppning mot det befintliga Årsta centrum. Dessutom stryper denna placering av 13-våningshuset kopplingen mellan det planerade nya torget och det befintliga utanför Årstahallen.

Det är i planförslaget svårt att uttyda hur det nuvarande torget och det nya torget ska länkas samman. Befintligt torg är i stort behov av upprustning.

Det nya torget är för litet och kommer inte att vara lämpligt för möten och uteliv. Med de höga husen kommer de smala passagerna vara utan solljus och mörka under större delen av året.

Förtätningen är alltför maximerad på en liten yta och strukturen är mycket tätare än i Östra Sala backe etapp 1 och 2a. Vid torget planeras för 400–500 nya bostäder (antalet bostäder skiftar i handlingen). Det blir betydligt fler lägenheter och mindre öppna ytor än i detaljplanerna för övriga Östra Sala backe.

Planområdets icke-rätvinkligna struktur innebär att extra omsorg behöver läggas på att skapa en god orienterbarhet, för personer med nedsatt kognitiv funktionsförmåga.

Vem vill ha ett torg 2016 när torghandel är utrotningshotad eller i alla fall rödlistad? Torg idag är mer ett tillhåll för personer som inte har något att göra, vill vi ha det?

Det här förslaget kommer att komplettera alla punkthus på ett bra sätt. Tillsammans med en upprustad Årstapark kommer det att höjda boendekvaliteten i hela området.

Förvaltningens bedömning

Intentionen med projektet Östra Sala backe har hela tiden varit att stadsdelarna Årsta och Sala backe ska närma sig varandra och överbygga den barriär som Fyrislundsgatan utgör idag. Visionen med projektet är att skapa en gemensam mötesplats för alla boende i närområdet vid Årsta torg. Östra Sala backe ska inte vara en egen stadsdel, isolerad från kontakt med övrig intilliggande bebyggelse.

Den nya bebyggelsen kommer att på många sätt skilja sig från befintlig bebyggelse. Det kommer tydligt framgå att Årsta torg gestaltades och byggdes vid en annan tidpunkt än omkringliggande bebyggelse. Detta behöver dock inte nödvändigtvis vara något negativt. En stad består av olika byggnader från olika tider, detta blir ett avtryck från vår tid. Den befintliga bebyggelsen inom planområdet kommer att bevaras och utgöra en del av gestaltningen av det nya torget.

Torget har utformats för att locka till rörelse och för att låta människor upptäcka vad som finns runt hörnet. Principen bygger på att de smala gränderna och de utskjutande partierna ska väcka nyfikenhet. Det skapas också olika typer av rum vid torget för olika möten, då det både

finns intima och småskaliga platser samt öppna platser. Tryggheten i området upprätthålls med god belysning och fasader som vänder sig mot de offentliga platserna.

Det befintliga torget ligger inte på kommunal mark, utan ägs av en privat bostadsrättsförening. Åtgärder på det befintliga torget regleras inte av detaljplanen för Årsta torg.

Uppsala kommun ser det som en stor tillgång för stadsdelar att det finns allmän plats av hög kvalitet i olika delar av staden. Torg fyller en viktig funktion på många platser i Uppsala, bland annat för torghandel samt mötesplats som vid Vaksala torg. Där sker det olika typer av evenemang flera gånger om året.

Bebyggelsens höjd

Hushöjden i förslaget vid Årsta torg ska vara fyra till sju våningar. 13 våningar är för högt. Årstas småstadskänsla försvinner i och med detta förslag. Vi vill inte bo i centrum.

De två sjuvåningshus som ritats närmast kvarteret Sparrisens bostadsbebyggelse borde vara lägre för att minska intrånget i den befintliga boendemiljön.

Förvaltningens bedömning

I planprogrammet för Östra Sala backe pekas Årsta centrum ut som en viktig mötesplats, där handel, arbetsplatser, kommunala servicefunktioner och bostäder ska blandas. Strukturen inom programområdet ska bygga på en variation enligt principen högt-lågt-tätt. Vid Årsta centrum kan en högre bebyggelse bidra till att lyfta fram och förbättra orienterbarheten till centrum. Årsta torg markeras i förslaget med en byggnad i 13 våningar, vilket gör att Årsta torg markeras både för de boende i närområdet och för Uppsalas befolkning i stort. En högre byggnad vid torget blir identitetsskapande för de båda intilliggande stadsdelarna Årsta och Sala backe. Den övriga bebyggelsen vid torget blir fyra till sju våningar liksom stora delar av bebyggelsen längs med Fyrislundsgatan.

Mot bostadsrättsföreningens Sparrisens fastighet har bebyggelsens våningsantal minskat med en våning för att möta synpunkten kring intrång i boendemiljön. Bebyggelsen blir nu fyra, fem och sex våningar, istället för fyra, sex och sju våningar.

Boendemiljö

Bebyggelsestrukturen är så tät att bostäderna inte kommer att utgöra trivsamma boendemiljöer. Solljusinsläppet i bostäderna kommer att bli begränsat och bostadsgårdarnas yta att bli liten.

Förvaltningens bedömning

Vid Årsta torg kommer kvarteren att bli tätare än befintlig bebyggelse. Detta leder till en helt annan karaktär. Lägenheterna kommer att få andra förutsättningar gällande ljusinsläpp och bostadsgårdar. Gårdarna kommer att ha höga kvalitéer och utformas så att det finns rum både för småbarnslek och för rekreation. Det kommer inte att placeras några bostäder i bottenvåningarna inom kvarteren, vilket innebär att de delar där dagsljusinsläppet är som lägst kommer att bestå av lokaler för verksamhet. I samband med bygglovsprövningen görs en prövning av antalet lumen som uppnås inne i lägenheterna. Dessa hus byggs dock med ambitionen att uppfylla certifieringen *Miljöbyggnad Silver*, vilket innebär att byggnaderna måste uppnå ett högre lumen antal än boverkets byggreglers (BBR) standard på dagsljusfaktor 1,0 procent. Det finns dock en risk att hörnlägenheterna på innergårdarna blir svåra att klara, där kan det bli nödvändigt med större fönsteryta än i övriga lägenheter för att klara BBR:s standard.

Fasader

Material och kulörer på fasaderna kan variera, men svarta fasader ska inte tillåtas.

Förvaltningens bedömning

Det kommer att finnas en variation av fasadfärger inom planområdet i enlighet med gestaltungsprogrammet. Ambitionen är hög gällande färgval och fasadmaterial. Exakt vilka färger och material det blir på fasaderna regleras inte av detaljplanen.

Boendeformer

Möjliggör detaljplanen seniorboende, trygghetsboende eller vårdboende?

Förvaltningens bedömning

Detaljplanen reglerar inte vilken typ av boende som ska finnas inom planområdet. Det kommer med gällande bestämmelser vara möjligt att uppföra seniorboende och trygghetsboende.

Arkitektutävling

Utformningen av torget och bebyggelsen däromkring behöver belysas med en arkitektutävling. Då får nämnden möjlighet att se flera olika möjligheter till lösning innan man beslutar. En förutsättning för tävlingen ska vara att en riskfri, d.v.s. planskild gång- och cykeltunnel under Fyrislundsgatan ska finnas. En andra förutsättning bör vara att Fyrislundsgatans trafikkapacitet behålls och om möjligt utökas. En tredje förutsättning bör vara att balans upprätthålls i Årsta centrum mellan butiks- och verksamhetslokaler och utrymmen för kundparkeringar.

Förvaltningens bedömning

Vi har på olika sätt arbetat med markanvisningstävlingar för detaljplanerna för Östra Sala backe etapp 1 och 2, där olika arkitektkontor har ritat på olika förslag för den kommande bebyggelsen. I ett tidigt skede har också Uppsala kommun arbetat med olika arkitektkontor som ritat på torget, för att utreda strukturen och ge inspel kring utformningen. Dessa skisser ligger till grund för olika sätt att förhålla sig till torget och platserna intill. Uppsala kommun såg det som en fördel vid planläggningen att arbeta tillsammans med ett arkitektkontor med gedigen erfarenhet då det är olika komplexa frågor kring lokaler, bostäder, parkeringsplatser och allmänna ytor som ska hanteras.

Hälsa och säkerhet

Dagvattenhantering

Klimatfaktorn som använts vid flödesberäkningar i dagvattenutredningen är felaktigt satt till 1,20 och ska vara 1,25 enligt P110, vilket ger högre dagvattenflöden. Detta göra att volymerna som måste renas och fördröjas är större än beräknat och måste korrigeras.

Resultatet av dagvattenutredningen visar att det saknas markyta för att åstadkomma fördröjning och rening av dagvatten.

Förvaltningens bedömning

Det är möjligt att inom varje kvarter lösa fördröjning och rening av dagvatten. Det finns förgränsningsmark som inte får bebyggas där magasin för dagvattenhantering kan placeras.

Dagvattenutredningen har uppdaterats så att rätt klimatfaktor har använts vid flödesberäkningarna. Även volymerna som måste renas och fördröjas har räknats upp som en effekt av detta.

Luft

Kommunen ska redogöra för hur detaljplanen förhåller sig till åtgärdsprogrammet för luft. En åtgärd i programmet är att frågor som rör luftkvalitet ska integreras tidigt i planprocessen. I åtgärdsprogrammet för luft anges också att kommunen inte bara har som ambition att klara MKN *”utan också att både kort- och långsiktigt arbeta för en god luftkvalitet med så små negativa effekter på våra medborgares hälsa som möjligt”*. I sammanhanget bör det även framgå om det finns risk för att kumulativa effekter kan uppstå som följd av tillkommande bebyggelse i närområdet.

Risken finns att trafiken ändå fortsätter att öka på Fyrislundsgatan när ett körfält vigs åt buss- trafik, vilket får påverkan på miljön längs gatan.

Förvaltningens bedömning

Redan i samband med planprogrammet togs en studie om luftkvalitet fram. Den har i detalj- planeskedet kompletterats med ytterligare en luft utredning som mer i detalj beskriver planens konsekvenser. Planbeskrivningen har kompletterats med en redogörelse för hur detaljplanen förhåller sig till åtgärdsprogrammet för luft. I denna redogörelse framgår vilka kumulativa effekter som kan uppstå med tillkommande bebyggelse i området.

Risken att trafiken ändå ökar längs gatan ser vi som liten. Detta eftersom framkomligheten för biltrafik försämras då antalet körfält halveras, det tillkommer flera signalreglerade korsningar samt gatan kompletteras med kantstensparkering.

Vindstudien

Vindstudien har tagits fram av företaget COWI. Studien baseras på data från en automatstation i centrala Uppsala. Inga särskilda mätningar har gjorts på den aktuella platsen. Inget modellberäkningsresultat blir bättre än kvaliteten på de data man matat in i modellen, och dessa data kan knappas anses vara relevant. Därmed måste alltså hela vind- och spridningsutredningen betraktas som undermålig och underkännas.

Förvaltningens bedömning

En privatperson anser att COWI:s vind- och spridningsberäkningar för Årsta torg ska underkännas, eftersom den anser att studien är undermåligt utförd. Det främsta argumentet är att COWI har använt data från en vindstation som, enligt rapporten, är belägen i ett kvarter som omges av Skolgatan, St. Johannesgatan och Övre Slottsgatan.

Vindstationen är en automatisk väderstation och ingår i SMHI observationsnät (Klimatnummer 97510) och ingår även i World Meteorological Organisation (WMO) stationsnät (WMO-nummer 2-462). Data från denna station har använts som indata för detaljerade 3D-vind- och spridningsmodelleringar vid Årsta torg med CFD-modellen MISKAM. Vinddatan har hämtats från SMHI:s dataportal för öppna data (<http://opendata-catalog.smhi.se/explore/>). Enligt SMHI:s koordinatinformation ligger stationen i det ovan nämnda kvarteret. Det visade sig dock att denna koordinatinformation är felaktigt och att stationen i själva verket är placerad på universitetets Geocentrum. Stationen bedrivs av Uppsala universitet, men levererar data till SMHI och därmed ingår stationen i SMHI:s stationsnät. Vid Uppsala universitet är det meteorologerna som har hand om vindmätaren. Geocentrum är en tre våningar hög byggnad och därmed blir höjden ca 14 m över marken. Enligt universitetets meteorolog är placeringen ungefär jämförbar med standardhöjden för vindmätningar. Stationen anses ge en representativ bild av vindklimatet på taknivå i staden. På denna höjd är lokala variationer mycket mindre jämfört med mätningar på lägre höjd där byggnader och vegetation kan ge läeffekter.

Årsta torg ligger cirka 3,7 km från vindmätaren på geocentrum. Vindmätaren är därmed den station som ligger närmast Årsta torg. För att erhålla representativa vindmätningar specifikt för studieområdet hade man behövt placera en vinstation i området i taknivå eller på öppen plats och genomföra mätningar över flera års tid för att erhålla en platsspecifik, representativ statistik över tiden. För den typen och omfattningen av utredning som COWI fick i uppdrag för Årsta torg är detta ett orimligt krav. Gångse metodik för denna typ av beräkningar är att i första hand använda mätningar, om mätpunkten är representativ för beräkningsområdet. Om ingen mätplats finns i närheten simuleras den storskaliga vinden.

Utredningen visar att det är vindar från sydvästliga riktningar som är helt dominerande och mest frekventa. Diagrammen visar även en frekvent förekomst vindhastigheter > 5 m/s, vilket måste betraktas som en indikation för att stationen inte är placerad i ett läat läge.

Buller

Buller är den miljöstörning som flest personer blir utsatta för. De bullernivåer som finns i riktvärdena ska följas för alla bostäder.

Förvaltningens bedömning

Då detaljplanen handläggs i enlighet med PBL 2010:900 är det möjligt att genom avsteg från Boverkets bullerriktvärden åstadkomma bostäder där en sida är bullerutsatt under förutsättningen att det finns en tyst eller ljuddämpad sida samt en ljuddämpad uteplats.

Förorenad mark

Det är av stor vikt att förorenad mark saneras så att inte människor med astma, allergier eller överkänslighetsreaktioner utsätts för markföroreningar.

Förvaltningens bedömning

Marken ska uppnå nivån känslig markanvändning enligt Naturvårdsverkets riktvärden, innan den får bebyggas. Detta framgick av planhandlingen redan under samrådet.

Elektromagnetisk strålning

Kommunen bör redovisa hur kraftig den elektromagnetiska strålningen kan bli runt den föreslagna transformatorstationen och säkerställa att de säkerhetsavstånd som behövs till bostäder och vårdlokaler för att undvika negativ hälsopåverkan på människor finns.

Förvaltningens bedömning

Planbeskrivningen har kompletterats med information om hur kraftig den elektromagnetiska strålningen kan bli runt den föreslagna transformatorstationen.

Vattenförsörjning

Kommer vattnet att räcka till dessa nya bostäder?

Förvaltningens bedömning

Planområdet ligger inom Uppsala Vatten och Avfall AB:s verksamhetsområde, där det finns god möjlighet att försörja bostäder med vatten.

Hydrologisk och geologisk utredning

Har ni gjort en hydrologisk och geologisk utredning?

Förvaltningens bedömning

Det har gjorts en övergripande geologisk utredning, i form av en översiktlig projekterings-PM, där även hydrologi till viss del behandlas. Detta kan man läsa om på sidan 23 i planbe-

skrivningen. En mer detaljerad geoteknisk utredning kommer att göras i samband med byggskedet.

Park, natur och idrott

Utveckling av Årstaparken

Vad händer med Årstaparken i förslaget? Årstaparkens utveckling är central, då exploateringsnivån i Östra Sala backe etapp 1 och 2, Årsta torg och kvarteret Broccolin är hög. De nya bostadsgårdarna ger inte mycket utrymme för lek och rekreation.

Förvaltningens bedömning

Årstaparken ligger inom planprogrammet för utvecklingen i Östra Sala backe, men parken är inte med i den här detaljplanen. Uppsala kommun arbetar just nu med ett förslag kring utveckling av parken. Förslaget innebär en ny löpslinga. Bättre platser att vistas på samt mer träd. Förslaget är anpassat efter de nya krav som kommer att ställas på parken, dels med ett utökat befolkningsunderlag och dels med en skola med ett större elevunderlag.

Den nya vändplanen i Årstaparken

Den föreslagna vändplanen vid Årsta torg är placerad precis där det finns en välanvänd pergola och blomsterplantering. Detta område är mycket omtyckt av närboende.

Förvaltningens bedömning

Vändplanens placering har studerats ytterligare mellan samrådsskedet och granskningen, vilket har inneburit att placeringen av vändplanen har kunnat säkerställas och minskas. Vändplanen kommer inte att innebära att pergolan kommer att behöva flyttas.

Byggnation av ny vårdcentral

Varför ska det byggas en ny vårdcentral i Årstaparken vid söder om Årsta hallen?

Förvaltningens bedömning

Det kommer inte att byggas en ny vårdcentral i Årstaparken. Befintlig vårdcentral kommer att finnas kvar på samma plats som den har idag.

Planlagd mark för idrottsändamål

Utvecklingen sker utan att något tillskott av planlagd mark för idrottsändamål har gjorts. Trycket på att tillgodose behoven för idrott och fysisk aktivitet, särskilt för östra delen av staden med dess omland, ökar och förs över på kommande etapper av Östra Sala backes utveckling. Detaljplaner för att möjliggöra ytterligare bostäder i Uppsala bör beskriva konsekvenserna för fysisk aktivitet, främst ur ett folkhälsoperspektiv.

Förvaltningens bedömning

Inom programmet för Östra Sala backe pekas Årstaparken ut som lämplig för planläggning av mark för idrottsändamål. Parken används redan idag på olika sätt för idrottsändamål och det är därför naturligt att låta idrotten utvecklas i detta område. Årstaparken är dock redan planlagd som park och förändringar för idrottsändamål ska ske i samklang med parkutvecklingen. Därför är det mer lämpligt att planlägga för idrottsändamål när vi har en helhetsbild av hur vi vill att parken ska fungera. Detaljplanen har kompletterats med en beskrivning av konsekvenserna för fysisk aktivitet.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp (VA)

Anslutning till VA måste ske via södra lokalgatan, norra lokalgatan eller huvudgatan eftersom gångfartsområdena är alltför smala för ledningsdragning.

Förvaltningens bedömning

Planbeskrivningen har kompletterats med information om att anslutningen till VA måste ske via södra lokalgatan, norra lokalgatan eller huvudgatan eftersom gångfartsområdena är för smala för Uppsala Vattens ledningsdragning.

El-nätstationer

Bestämmelsen E – ”*Tekniska anläggningar i en våning. Tak ska utföras vegetationsklädda eller med motsvarande egenskaper.*” är tveksam.

Förvaltningens bedömning

Bestämmelsen E – ”*Tekniska anläggningar i en våning. Tak ska utföras vegetationsklädda eller med motsvarande egenskaper.*” kvarstår för att försäkra att nätstationen får ett grönt tak. Detta är viktigt utifrån områdets hållbarhetstema och då många kommer att se denna byggnad från lägenheterna ovanför.

Offentlig och kommersiell service

Centrumverksamhet

Hur ska ni (politiker och tjänstemän) kunna upprätthålla den service som finns i Årsta centrum idag, utan att vi verksamhetsutövare i centrum är med vid planeringen av det nya centrumet. Befintliga verksamheter har ju byggt upp det som finns i Årsta centrum och lagt grunden för att skapa ett lokalt centrum. När dessa nya byggnader uppförs finns det en risk att befintliga verksamheter blir utkonkurrerade. Borde inte befintliga verksamheter istället få vara med i förändringen?

Den nya bebyggelsen på torget får inte försäkra möjligheten för Årstahallen att utvecklas.

Förvaltningens bedömning

De handelsutredningar som Uppsala kommun tagit fram, dels i samband med denna detaljplan samt dels i samband med detaljplaner i andra delar av staden, visar på att butiksägare generellt tjänar på att lokaler för verksamhet bildar kluster eller noder. Uppsala kommun ser det alltså som ett sätt att förstärka möjligheterna för olika typer av verksamheter när nya lokaler tillskapas vid Årsta torg. Det kommer att finnas lokaler av olika storlek vid torget, vilket innebär att olika verksamheter kan etableras eller utvecklas.

Skola

Det finns inte tillräckligt med skolor i närområdet för en så här stor befolkningstillväxt.

Förvaltningens bedömning

I samband med arbetet med detaljplanerna i området pågår också ett arbete med att utveckla Årstaskolan samt att möjliggöra för ytterligare förskolor i närområdet.

Formalia

Programmet för Östra Sala backe

Parkeringarna på östra sidan av Fyrislundsgatan ägs av bostadsrättsföreningar. Ingen av dessa bostadsrättsföreningar planerar att bygga på sina parkeringsplatser. Trots detta visar ni i planhandlingarna illustrationer där parkeringsplatserna är bebyggda samt redovisar ett tänkt antal bostäder. Illustrationer och texter bör endast ange faktiska förhållanden, det vill säga att ingen bebyggelse planeras i dessa lägen.

Förvaltningens bedömning

Illustrationerna som visar bebyggelse på befintliga parkeringsplatser vid till exempel kvarteret Gurkan kommer från programmet för Östra Sala backe. Dessa illustrationer visar kommunens vision för området. Det är för tillfället inte aktuellt för befintliga bostadsrättsföreningar att bygga sina parkeringsplatser, men hur önskemålet ser ut om 10 år vet vi inte idag.

Planprocessen

Detaljplanen för Årsta torg (med diarienummer 2015-003611) kommer sannolikt att påverka detaljplanen för Östra Sala backe etapp 2 (med diarienummer 2014-001124). Detta innebär att kommunen bör bjuda in till samråd angående detaljplanen för Östra Sala backe etapp 2, för att kunna ta del av synpunkter rörande detaljplanen.

Förvaltningens bedömning

Detaljplanen för Östra Sala backe etapp 2a var ute på samråd 2015-09-24 till 2015-11-05. Sedan var detaljplanen ute för granskning under tiden 2016-04-19 till 2016-05-10. Detaljplanen för Östra Sala backe etapp 2a, med diarienummer 2014-1124, antogs i plan- och byggnadsnämnden den 2016-09-29 och detaljplanen vann laga kraft 2017-06-13. Arbetet med detaljplanerna har till stor del skett parallellt.

Plankarta

På plankartan finns en bestämmelse om att magasin för fördröjning av dagvatten ska finnas inom varje fastighet. Är det tänkt att varje fastighet ska rymma ett eget magasin? Det kan bildas flera fastigheter inom varje kvarter och det vore lämpligare att lösa frågan gemensamt inom varje kvarter. En g-bestämmelse kan vara lämplig inom varje kvarter.

Förvaltningens bedömning

Plankartan har kompletterats med g-bestämmelse, då varje kvarter kan komma att delas in i flera fastigheter som alla ska ansvara för dagvattenanläggningen.

Planbeskrivningen

I planbeskrivningen beskrivs tillgänglighet endast för dem som har rörelsehinder. Alla nya byggnader ska vara tillgängliga för alla funktionshindersgrupper.

Under rubriken "*Detaljplaner*" står det angivet att Årsta torg omfattar delar av detaljplanen Pl 57S, men det är detaljplan Pl 73J som berör området.

Under rubriken "*Markägoförhållanden*": Lagfaren ägare till fastigheten Årsta 28:4 är Uppsala Läns Landsting, enligt planbeskrivningen är Uppsala kommun ägare till fastigheten. Om försäljning av fastigheten har skett bör detta framgå av beskrivningen.

Under rubriken "*Konsekvenser för fastigheter inom planområdet*", står det angivet att Årsta ga:9 ska upphävas. Viktigt att veta är att ersättning kan krävas av deltagande fastigheters ägare.

Planbeskrivningen

Planbeskrivningen har reviderats så att det framgår att alla funktionsnedsatta ska ha tillgång till de nya byggnaderna.

Planbeskrivningen har reviderats så att det framgår att det är detaljplan PL 73J som omfattas av den nya detaljplanen.

Planbeskrivningen har reviderats så att det tydligt framgår vem som lagfaren ägare till fastigheten Årsta 28:4. Det framgår också av planbeskrivningen att det pågår dialog mellan Uppsala kommun och Uppsala läns landsting, där Uppsala kommun vill köpa delar av fastigheten.

Uppsala kommun är medvetna om att det kan krävas ersättning av deltagande fastigheter i Årsta ga:9. Under rubriken "*Konsekvenser för fastigheter inom planområdet*" har texten kompletterats med information om att ersättning kan krävas av deltagande fastigheters ägare.

Barnkonsekvensanalys

Med ett större antal barn och unga i området måste behovet av lokaler för barn och ungas fria tid tillmötesgå och detsamma gäller samlingslokaler och lokaler för kultur och fritid. Dessa behov måste tillgodoses. Planhandlingen ska därför kompletteras med en barnkonsekvensanalys, för att utreda barns och ungas behov i området. I nuläget saknas fritidsklubben och fritidsgård i Årstaområdet, de närmaste finns i Sala backar och i Gränby.

Förvaltningens bedömning

Ingen formell barnkonsekvensanalys har gjorts i samband med planarbetet. I varje detaljplan finns det dock en sammanfattning av konsekvenserna för barn med anledning av genomförandet av detaljplanen. I samband med planprocessen görs olika avväganden utifrån konsekvenser för olika grupper i samhället, däribland barn, alla dessa avvägningar kan vara svåra att se i planbeskrivningen. Stycket om konsekvenser för barn har kompletterats efter samrådsskedet, för att förtydliga konsekvenser som finns för barn i området samt för tillkommande barn.

Språk

Detaljplanen använder ett arkitektoniskt världsfrånvänt nyspråk, vilket gör den svår att uppfatta som seriös.

Förvaltningens bedömning

Detaljplaneenheten på Uppsala kommun försöker alltid att skriva enligt modellen för klarspråk. Men ibland kan för allmänheten okända ord ändå användas i planhandlingen. Planförfattaren tar till sig av kritiken och har sett över ordvalet i planbeskrivningen.

Planförfarande

Är det inte olagligt att inte lyssna till allmänheten? Särskilt som i detta fall när över 500 personer yttrat sig.

Förvaltningens bedömning

I Sverige har kommunerna planmonopol, vilket innebär att bara kommunerna har rätt att upprätta detaljplaner som reglerar användningen av mark och vatten. I samband med planläggningen av Årsta torg har allmänheten i samband med det lagstadgade samrådet bjudits in att komma med synpunkter på planförslaget. Utifrån inkomna synpunkter gör sedan Uppsala kommun en avvägning mellan olika intressen när förslaget bearbetas. Det är inte olagligt att kommunen gör en annorlunda bedömning än de som yttrat sig i samband med samrådet.

Övriga frågor

Signalreglering vid gång- och cykelöverfarter

Se till att trafiksignalerna på cykelbanorna automatiskt slår om till grönt, utan att man behöver trycka, när bilarna i samma riktning har grönt. Samma sak om det är rött för biltrafiken, men det inte kommer några bilar, bara cyklar.

Förvaltningens bedömning

Denna synpunkt är viktig för hur vi ska sköta våra signalanläggningar i framtiden. Detaljplanen reglerar dock inte detta, utan det är en fråga som hanteras av gatu- och samhällsmiljönämnden i samband med att gatorna projekteras och byggs ut.

Trafik och tillgänglighet under byggtiden

Hur kommer transportlogistiken att fungera då bebyggelse sker i såväl kvarteret Broccolin som vid Årsta torg? Transporterna måste fungera både för boende, företag och inte minst för förskolorna under byggtiden. Denna fråga styrs inte genom detaljplanen, men det skulle ändå vara intressant att se lösningar på det här problemet.

Förvaltningens bedömning

I samband med genomförandet av detaljplanen görs en noggrann planering för hur utbyggnaden kring torget kommer att gå till. Transportlogistik är en viktig del av denna planering, precis som tillgänglighet. Det är också viktigt att vi har säkra skolvägar även under utbyggnadstiden. Denna planering är dock inte färdig när denna samrådsredogörelse skrivs, vilket innebär att det är svårt att visa materialet.

Brand

Den nya bebyggelsen innebär att några befintliga brandposter behöver tas bort. Behovet av och placering av nya brandposter behöver utredas vidare.

Utrymningen av de olika byggnaderna sker på flera olika sätt inom samma kvarter och det är därför viktigt att samtliga projektörer är medvetna om vad som gäller för de olika byggnaderna så att träd, stolpar m.m. inte hindrar brandförsvarets möjligheter att bistå vid utrymning.

Förvaltningens bedömning

Behovet av brandposter kommer att hanteras i detaljplanens genomförandeskede, tillsammans med detaljprojekteringen för brandsäkerhet.

Synpunkter på detaljplanen för Östra Sala backe etapp 2a

Höjden på byggnaderna riskerar att förstärka intrycket av instängdhet och otrygghet i en förhållandevis smal passage. Byggnadernas våningsantal bör hållas mycket lägre, förslagsvis 3 till 4 våningar, så att området även fortsättningsvis kan upplevas som öppet och ljusst. Solstudierna visar också att torget under en stor del av året kommer att ligga i skugga, vilket innebär att det inte kommer att användas som vistelseyta eller kommersiell nod.

Förvaltningens bedömning

Detaljplanen för Årsta torg med diarienummer 2015-3611 hanterar inte bebyggelsen i det gamla kraftledningsstråket. Detaljplanen för Östra Sala backe etapp 2a, med diarienummer 2014-1124, antogs i plan- och byggnadsnämnden den 2016-09-29. Den överklagades av tre olika personer, 2016-10-21 (två personer) och 2016-10-25 (en person). Detaljplanen vann laga kraft 2017-06-13.

Detaljplan för Årsta torg, samrådsredogörelse, dnr: 2015-3611

Fasad Årstahallen

Man anger i planförslaget att Årstahallen har en fasad av gult tegel, detta är felaktigt.

Förvaltningens bedömning

Texten om Årstahallens fasadmaterial har ändrats.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Torsten Livion
Detaljplanechef

Sofie Rosell Güler
Planarkitekt

