

Handläggare:
Sofie Andersson Rosell

 Datum:
2016-02-29
rev: 2016-03-07
rev: 2016-04-19

 Diarienummer:
PBN 2014-001124

Samrådsredogörelse

Detaljplan för Östra Sala backe etapp 2, Uppsala kommun. Normalt planförfarande



Detaljplanens syfte

Planens syfte är att möjliggöra omvandlandet av den mark som tidigare utgjordes av en kraftledningsgata utmed Fyrislundsgatan till bebyggelsekvarter. I första hand planeras för bostäder, men även förskola, vårdboende och lokaler för centrumändamål inryms inom planen. Bostadskvarteren genomkorsas av gång- och cykelstråk samt parker och torg som länkar samman den nya stadsdelen med Årsta och Sala backe. Fyrislundsgatan omvandlas från trafikled till stadsgata med minskad trafik och fler möjligheter för gående och cyklister att korsa gatan. Sammantaget syftar den nya bebyggelsen till att läka samman staden.

Utvecklingen av Östra Sala backe ska ske med människan i centrum och med ett starkt fokus på långsiktig social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet.

Samrådsyttrandet	
Totalt antal inkomna	50
Beslutsdatum och samrådstider	
Beslut om miljöbedömning	2015-08-27
Beslut om planuppdrag	2014-05-15
Beslut om samråd	2015-08-27
Samråd	2015-09-24 – 2015-11-05

Innehållsförteckning

1. SAMMANFATTNING AV SAMRÅDET	3
2. SAMMANFATTNING AV ÄNDRINGAR I FÖRSLAGET	3
3. SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPUNKTER OCH KONTORETS BEDÖMNING.	7
<i>Park, natur, kultur</i>	7
<i>Trafik och parkering</i>	10
<i>Miljö</i>	18
<i>Offentlig service, vård och omsorg</i>	20
<i>Bebyggelse</i>	22
<i>Teknisk försörjning</i>	25
<i>Övriga synpunkter</i>	26
4. ÖVERSIKT ÖVER INKOMNA SAMRÅDSYTTRANDEN	28

1. Sammanfattning av samrådet

Samrådet genomfördes från och med den 24 september till den 5 november 2015. Sammanlagt inkom 49 yttranden under samrådetstiden. I 38 av dessa framfördes synpunkter på samrådshandlingen. Informationsmöte hölls 2015-10-13 efter kungörelse i Upsala Nya Tidning. På informationsmötet deltog cirka 100 personer.

Remissinstanser utan erinran

Brandförsvaret, Försvarsmakten, Svenska kraftnät, Gatu- och samhällsmiljönämnden, Hyresgästföreningen, Äldrenämnden och Omsorgsnämnden hade ingen erinran på samrådshandlingen.

Inkomna synpunkter berör i huvudsak följande frågor:

- Park, natur och kultur
- Trafik och buller
- Borttagning av gång- och cykeltunneln
- Bebyggelsens höjd och utformning

2. Sammanfattning av ändringar i förslaget

Grundkarta

- Grundkartan har justerats vad gäller upphävda ledningsrätter.

Planbeskrivning

- Planbeskrivningen har justerats vad gäller markägoförhållanden.
- Planbeskrivningen har kompletterats med information om tredimensionell fastighetsbildning gällande tidigare x-områden.
- Planbeskrivningen har reviderats vad gäller planbestämmelser som omnämns på flera ställen.
- Planbeskrivningen har förtydligats vad gäller avsikten med de friköpta parkeringsplatserna i kv. Magnolian.
- Planbeskrivningen har förtydligats vad gäller anläggandet av privata ledningar i anslutning till allmän platsmark/gator.
- Planbeskrivningen har justerats vad gäller Lantmäterimyndighetens redaktionella synpunkter.
- Planbeskrivningens genomförandedel har justerats vad gäller kartan som visar gränsdragning mellan allmän platsmark och kvartersmark.
- Planbeskrivningens genomförandedel har kompletterats med en konsekvensbeskrivning för Årsta 8:1, Sala Backe 20:2 och 20:3.

Plankarta

- X-områdena för gångbana vid hörnavskärning har ersatts med en tredimensionell fastighetsbildning.
- Del av Murargatan byter användning från LOKALGATA till PARK, enligt gällande detaljplan.
- Planområdet utökas och PARK tillkommer öster om kv. Snickaren.
- Planområdesgräns är justerad för inte längre inkludera parkering väster om kv. Snickaren.
- Planområdesgräns är justerad för inte längre inkludera kv. Arkitektens tomt.

- Nockhöjd ersätter totalhöjd, gäller inom hela planområdet.
- v-bestämmelser som justerar hushöjders fördelning inom kvarteren är omformulerade och förenklade.
- v-bestämmelser och n-bestämmelser som är gemensamma för samtliga kvarter ersätts med generella bestämmelser.
- Användningen (B) tillkommer för att möjliggöra garage under allmän plats för att möjliggöra tredimensionell fastighetsbildning.
- Redaktionella justeringar har gjorts för placering av bestämmelser på plankartan.
- Redaktionella justeringar har gjorts för BYA och nockhöjd i kvarteret Tuvstarren.

I övrigt är justeringar gjorda för att förtydliga och öka läsbarheten i plankarta och planbeskrivning. Vad gäller lantmäteriet yttrande beträffande utfartsförbud: möjligheterna till utfart har studerats och samordnats med arkitekter och byggherrar. Utfartsförbudet har inte större utbredning än nödvändigt för att bilister som lämnar garage ska kunna ställa sig parallellt med gatan och stanna innan ljussignalens stopplinje.

Sakägare med besvär rätt från programskedet

HSB Brf 53 Gräslöken

Brf Gurkan

Brf Årsta

SB Brf Vinkelhaken 95

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson

Privatperson
Brf Arkitekten
Brf Brittgården
Brf Murgrönan
Brf Näckrosen
Brf Snickargården
Brf Trädgårdsmästaren
Privatperson
Privatperson
Privatperson
Privatperson
Privatperson
Privatperson
Privatperson
Privatperson
Privatperson
Privatperson
Privatperson
Privatperson
Privatperson

Följande har inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda i samrådsförslaget

Sakägare

Privatperson	Gång- och cykeltunnel med mera
Privatperson	Gång- och cykeltunnel
Brf. Årsta	Gång- och cykeltunnel, framkomlighet för bil, trafikprognos mm.
Privatperson	Trafikprognos, för lång planeringshorisont, GC-tunnel mm.

Övriga för kännedom:

Organisationer

Cykelfrämjandet	Gång- och cykeltunnel, Johannesbäcksgatans Utformning mm.
Handelskammaren i Uppsala län	Exploateringsgrad
Handikappföreningarnas samarbetsorgan i Uppsala	Bullernivåer
Skolrådet Årsta Ångelsta	Gång- och cykeltunnel
Vaksala församling och Kyrkorådet	Önskemål om föreningslokaler, färre signal-reglerade korsningar mm.
Föreningen Vårda Uppsala	Exploateringsgrad, bebyggelsens karaktär mm.

Kommunala förvaltningar

Idrotts- och fritidsnämnden	Idrotts- och folkhälsoperspektiv
Miljö-och Hälsoskyddsnämnden	Rening av dagvatten, åtgärder mot buller, luftkvalitet, friytor för förskola

Utbildningsnämnden
Kollektivtrafikförvaltningen UL
Kulturnämnden

Förskolans utemiljö och barnperspektivet
Parkeringsnorm
Vidare utredningar i samråd med Kulturförvaltningen

Övriga

Försvarsmakten
Fasanens förskola

Höga objekt
Gång- och cykeltunnel, förskolan saknas i planens underlag

Privatperson
Privatperson
Privatperson
Privatperson
Brf. Sparrisen
Privatperson
Privatperson
Privatperson
Privatperson

Gång- och cykeltunnel
Gång- och cykeltunnel
Gång- och cykeltunnel, framkomlighet för bil
Byggnaders utformning, energi
Gång- och cykeltunnel
Exploatering, siktlinjer mm.
Gång- och cykeltunnel, trafikprognos
Gång- och cykeltunnel
Bristande demokrati under samrådet, gång- och cykeltunnel

Privatperson
Privatperson
Privatperson
Privatperson
Privatperson
Privatperson

Gång- och cykeltunnel, förskolegård mm.
Gång- och cykeltunnel
Gång- och cykeltunnel
Gång- och cykeltunnel
Gång- och cykeltunnel, trafikprognos
Bristande demokrati under samrådet, exploateringsgrad/byggnadshöjder, framkomlighet för bil, cykeltunnel mm.

Privatperson
Privatperson

Gång- och cykeltunnel, byggnadshöjder
Gång- och cykeltunnel, parkeringsmöjligheter

Privatperson

Gång- och cykeltunnel

3. Sammanfattning av inkomna synpunkter och kontorets bedömning.

Park, natur, kultur

Idrotts- och fritidsnämnden noterar att det i området inte tillkommer mark med planbestämmelsen idrott, och möjligheterna till idrott och motion inom området är strakt begränsad. De två parker som redovisas i förslaget bör därför utformas med stor hänsyn till behovet av plats främst för spontan idrott.

Tillkomsten av nya bostäder ökar trycket på att idrottens och fritidens behov kan tillgodoses i omgivande områden; Årstaskolans idrottshall och skolgården, Källparken, Årstaparken och Byggmästarparken. I Årstaparken bedrivs omfattande ungdomsfotboll av Vaksala Sportklubb och det är angeläget att den verksamheten även framöver kan fortsätta inom kommande etapp 3 av Östra Sala backes utveckling.

Då man måste ta sig till andra delar av staden för att delta i olika idrottsaktiviteter måste detta ske via säkra gång- och cykelvägar. GC-vägar nyttjas även för jogging, promenader, rull-skidåkning, inlines mm, vilket man bör vara medveten om vid utformningen.

Planförslaget saknar en beskrivning av konsekvenserna för idrott och fysisk aktivitet. Nämnden anser att i all fysisk planering i Uppsala bör sådana konsekvenser beskrivas, främst ur ett folkhälsoperspektiv. Förutsättningar för platser och anläggningar för idrott, såväl företagsorganiserad som spontan för medborgare i alla åldrar bör beskrivas.

Vaksala-Årsta socialdemokratiska förening ställer sig positiv till att området Östra Sala backe bebyggs. Föreningen vill dock påpeka att bostadsmiljöerna måste utformas så att det skapas möjlighet till samvaro, lek, rekreation och upplevelser för alla åldrar i direkt anslutning till bostäderna. Då området är platt är det angeläget att ytor anläggs med varierande höjd, för att möjliggöra spännande och utvecklande miljöer för de yngre åldrarna, t ex pulkaåkning. Föreningen ser gärna att vatten och vattenspel som bidrar till trivsel och stör ut visst trafik-buller tillskapas inom området.

Den torgbildning som föreslås i direkt anslutning till den hårt trafikerade Fyrislundsgatan skapar en otrygg och utsatt miljö. Här bör någon form av avskiljning ske.

Föreningen vill redan nu påpeka att kommande detaljplaner i området måste skapa en förutsättning för en utveckling av både Årstaparken och Årstaskolan i syfte att utveckla en god helhetsmiljö där park och skola bättre kan bidra till områdets vitalitet. Relationen mellan parken, Årstaskolan och torget blir särskilt viktig där torget utgör entré till parken och där Årstaskolan ligger strategiskt i mötet mellan park och centrum.

Vaksala församling påpekar att det område som nu planeras för bebyggelse idag används som ströv-, promenad- och rekreationsområde och att det är viktigt att detta bortfall beaktas vid upprustning och förädling av närliggande parker och naturområden. Det råder ett högt tyck på de gräsytor som finns i området för lek och idrott, vilket bör beaktas.

Kulturnämnden har följande synpunkter på planförslaget: Kultur har betydelse för människors hälsa och välbefinnande. För att skapa en attraktiv livsmiljö måste den kraften tas tillvara i planförslaget.

- Beroende på kulturell bakgrund finns olika föreställningar om kvalitet i boendet.
- Alla uppsalabor ska ha möjlighet att uppleva konst i sin närmiljö. När Östra Sala backe etapp 2 byggs ut bör en andel av varje bostadsprojekt budget omvandlas till konst vilken utplaceras i samråd med de boende.

- Det är viktigt att de som kommer att bo i området har tillgång till ändamålsenliga infrastruktur för kultur och fritid.
- Vilka ytterligare kvaliteter än lekparken som området behöver inbjuda barn och ungdomar till under deras fria tid behöver studeras tillsammans med kulturförvaltningen innan detaljplanen antas.

Övriga synpunkter

- I anslutning till etapp 1 beslutade kulturnämnden om att avsätta medel till en konstnärlig gestaltning av en gång- och cykeltunnel.
- För etapp 2 pågår diskussioner med kulturförvaltningen om hur och var konstnärlig gestaltning ska göras inom planområdet. Nämnden har avsatt investeringsmedel och tar ställning under 2016.
- Siktstudien som visar att inga siktlinjer bryts hanterar föredömligt denna fråga.
- Nämnden välkomnar förslagets arkitektoniska gestaltungsprinciper. Uppsalas kulturpolitiska program förskriver att konstnärlig kvalitet och estetiska värden ska vara styrande vid val av formgivning och material i stadsrummet.
- Nämnden förutsätter att Kulturförvaltningen erbjuder möjlighet att delta i planeringen i de delar som gäller teknikhusens platsspecifika lösningar samt frågor om gestaltning och integrering av konst.
- Nämnden välkomnar förslaget att skapa möjligheter för olika kulturinstitutioner mm. Den offentliga kulturens lokalbehov samt behov av förenings- och samlingslokaler och fritidslokaler för barn och ungdom behöver utredas med kulturförvaltningen.
- Nämnden välkomnar förslaget att skapa en kulturell och kommersiell nod och förutsätter att kulturförvaltningen involveras i kommande planering. Offentlig gestaltning av områdets allmänna platser ska ske i samarbete med kulturförvaltningen.
- Nämnden anser det önskvärt att låta barn och ungdomar vara delaktiga när den rumsliga miljön formas för att engagera dem i sin fysiska omgivning.

Brf. Arkitekten avstyrker planförslaget i den del som avser planläggning av Johannesbäcksgatan och motsätter sig förslaget att planlägga del av föreningens fastighet Sala backe 20:3 som är gata och överföra marken, som är bevuxen med sex stycken lönnar, till kommunal ägo (Sala backe 1:1). Föreningen har inte något emot att ”gatan gestaltas med stort inslag av grönska”, tvärtom har föreningen bidragit till grönskan genom åren genom de aktuella lönnarna som man skött och hamlat. Föreningen uppskattar sina lönnar och vill fortsätta äga marken de växer på. Föreningen är också angelägen att bibehålla infart/utfart till parkeringsplatser samt garage för föreningens medlemmar. Planförslaget innebär att vissa av garagen blockeras. Föreningen motsätter sig alltså planförslaget i den aktuella delen, men är beredd att diskutera skötselåtgärder och samråda med kommun om en överlåtelse skulle bli aktuell från föreningens sida.

En privatperson anser att bebyggelsen blir för tät i området. Yttranden menar att det finns mycket forskning kring vikten av att se långt, att det finns horisonter, vikten av att röra sig ute samt klimatmässiga fördelar att spara mark som inte är under asfalt eller betong. Grönområden ska brukas, inte förbrukas.

Förslag:

- Plats för kolonilotter eller rabatter där vi kan plocka blommor.
- Parker där alla generationer kan vistas.
- Ett sammanhängande stråk mellan Årstaparken och Källparken (trevligare för dem som joggar).
- Parkerna ska inte bara vara för sportaktivitet, det måste finnas lugna områden, där man kan sitta och "vänta på själen".
- Spara redan uppvuxna träd - varför ta ner hela allén längs med Fyrislundsgatan.
- Kolonilotter på något område av kraftledningsgatan.
- Det är redan väldigt många hundar som rastas utan att vara kopplade i nuvarande parker, hur ska det då bli med flera tusen lägenheter till? Koppel på hundarna eller specialområden för lösa hundar.

En privatperson som deltagit vid samrådsmötet anser följande:

- Mer grönområden och parker, lekpark, tennisplaner
- Plantera fler träd i området.
- Planering av upprustning av Årstaparken är helt onödig, den är bra som den är.

En privatperson anser att det är för mycket hårdgjorda ytor i området, vilket kanske kan kompenseras med mer gröna väggar, främst längs med torget mot Årsta centrum.

Uppsala Pensionärsföreningars samarbetsråd har följande synpunkter på planförslaget:

- Friytor och gångstråk skall utformas och utrustas så att äldre och funktionsnedsatta kan utnyttja dem fullt ut.
- Grönytor på taken kan i viss mån kompensera brister i markplan för de boende i respektive hus.
- Begreppet grönytefaktor är oklart definierat.
- Höjdskillnader regleras, men lutningen på gångvägar måste maximeras.

Förvaltningens bedömning

Idrotts- och trafiknämnden yttrande samt önskemål om planlagd mark för idrott

Planbeskrivningen har kompletterats med planens konsekvenser för idrott och fysisk aktivitet ur ett folkhälsoperspektiv.

Vaksala Årsta socialdemokratiska förening

I utformningsprogrammet för Östra Sala backe etapp 2, som redogör för mål och intentioner för de allmänna platserna i området, föreslås att den södra parken i planområdet utformas som skålförmad. På så vis skulle möjlighet till pulkaåkning skapas. I detaljplan behandlas inte den detaljerade utformningen av allmänna platser.

Vad gäller föreningens önskemål om vatten och vattenspel nämns också detta som ett av målen med områdets offentliga miljöer, i form av dagvattenhantering som synliggörs och integreras i platsernas utformning. Önskemål om ytterligare vattenspel noteras av förvaltningen och tas med till det kommande arbetet, då kommunen och medverkande landskapsarkitekter detaljprojekterar områdets allmänna platser. På de platser där användningen *torg* föreslås finns möjlighet till exempelvis vattenspel. Synpunkten som rör trafiksäkerhet i torgets möte med Fyrislundsgatan anses kunna tillgodoses i och med de upphöjda passager och lägre hastigheter som föreslås i kombination möjligheterna att i utformningsskedet skapa erforderlig avskiljning mellan torg och gata.

Synpunkter som rör kommande detaljplaner för Årstaparken, Årtaskolan och Årsta centrum noteras av förvaltningen.

Vaksala Församling

Förvaltningen noterar synpunkter om upprustning och förädling närliggande parker och naturområden.

Kulturnämnden

Kommunen har ingen rådighet över enskilda bostadsprojekts budgetar. Inom ramarna för detta projekt avser kommunen att avsätta viss summa av intäkter från markförsäljning till konst i den offentliga miljön. Kulturförvaltningen deltar fortlöpande internt i projektet och kommer att göra det även fortsättningsvis.

En procent av varje bostadsprojekts budget avsätts till konständamål, som utplaceras i samråd med de boende. Kulturförvaltningen deltar fortlöpande internt i projektet och kommer att göra det även fortsättningsvis. Övriga synpunkter noteras.

Brf. Arkitekten

Kommunen drar tillbaka sin förfrågan om överlåtelse av del av Sala backe 20:3 till Sala backe 1:1.

Uppsala Pensionärsföreningars samarbetsråd

Detaljplanen reglerar vad som är allmän plats och kvartersmark, men detaljerad utformning, så som lutning på mark och möblering av allmän plats styrs först i senare skede. Uppsala kommun har en standard på max 2 % lutning på gångstråk.

Grönytefaktorn finns definierad i underlagsmaterial som tagits fram i samband med arbetet med detaljplanen för etapp 1 i Östra Sala backe. Grönytefaktorn är lokal för projekten inom ramen för programmet för Östra Sala backe. Beräkningsmodellen för grönytefaktorn finns att ta del av på www.ostrasalabacke.uppsala.se, under detaljplanen för etapp 1.

Parker, träd och grönområden

Förslaget till detaljplan innehåller en tät bebyggelse och en kompensationsmodell, *grönytefaktor*, som reglerar de blivande fastigheternas ekoeffektivitet för att åstadkomma exempelvis en hållbar dagvattenhantering och gröna bostadsgårdar.

Förvaltningen noterar synpunkten om att spara redan uppvuxna träd och önskemålen om ytterligare trädplanteringar. Fyrislundsgatan föreslås omformas till stadsgata med fyra körfält, där två av dessa reserveras för kollektivtrafik. I båda färdriktningar planeras för gångbanor, dubbelriktade cykelbanor och kantstenparkering. Träd föreslås också i gatans mittremsa och dessa åtgärder gör att gaturummet tar mer plats, men det huvudsakliga skälet till att lönnarna föreslås tas ned framkommer i planens syfte, det vill säga att möjliggöra för ny bostadsbebyggelse.

Parkernas och platsernas funktioner och utformning hör till frågor som förslaget till detaljplan inte styr i sin nuvarande form. Önskemål om lugna platser på ytorna som i detaljplanens samrådshandling föreslås få användningen *park* och *torg* noteras.

Detaljplanen beskriver inte de offentliga platsernas funktioner på detaljnivå och inga områden är således reserverade för lösa hundar i förslaget till detaljplan.

Övriga synpunkter som rör parker och utformning noteras.

Trafik och parkering

Kollektivtrafikförvaltningen UL (KTF UL) ser positivt på planförslaget som innebär att en modern stadsdel växer fram, där människor med olika förutsättningar och önskemål ska få möjlighet att bo, och man följer utvecklingen med stort intresse.

För att Östra Sala backe ska bli den plats som beskrivs i planförslaget, är det av yttersta vikt att de nya invånarna vid inflyttning är införstådda med de visioner som finns för stadsdelen, och ges chansen att vara med och påverka sin vardag så att dessa blir verklighet. Genomtänkt infrastruktur, blandade boendeformer och en tät kollektivtrafik är exempel på bidragande faktorer för att skapa hållbarhet. Invånarnas eget bidrag genom livsstil och beteende påverkar i hög grad utfallet, vilket bör medvetandegöras i ett tidigt skede.

KTF UL för gärna en dialog med berörda byggherrar kring hur information om kollektivtrafikutbudet i området kan nå de inflyttade på ett effektivt och informativt sätt när färdigställandet närmar sig. Eftersom den planerade stomlinjen i området väntas trafikera med hög turtäthet under högrafik, finns goda förutsättningar att använda sig av kollektiva trafikmedel som boende i Östra Sala backe.

Avseende de angivna parkeringstalen i området, vilka motsvarar Uppsala kommuns nuvarande parkeringsnorm om 0,8 p-platser per lägenhet över 46 m², ser KTF UL positivt på om dessa i samverkan med exploitörerna kan sänkas, i en stadsdel som planeras gå i bränschen för hållbart resande, och delvis ersättas med alternativa lösningar som bilpool eller lådcykelparkering, för att ytterligare öka incitamenten att gå, cykla eller resa kollektivt.

Cykelfrämjandet i Uppsala (CFU) anser följande:

- Johannesbäcksgatan har enligt planförslaget cykling i blandtrafik. Denna gata bör utformas som cykelgata där bilisterna är gäster.
- Murargatan blir enligt planförslaget en cykelled med cykelväg med dubbel köriktning. CFU anser att det är bättre med cykelväg på var sida för att möjliggöra ett stort flöde från Årsta, alternativt att utforma gatan som en cykelgata med enbart trottoarer för de gående.
- Gång- och cykeltunneln tas i planförslaget bort och ersätts av en signalreglerad korsning. De argument som framförs är inte hållbara och trafiksäkerheten för främst barn blir åsidosatt.
- Separation mellan gående och cyklister är mycket viktig. CFU förordar färgad asfalt på cykelbanor. Även fotgängare föredrar asfalt framför plattor som med tiden blir ojämna.

Skolrådet Årsta-Ångelsta motsätter sig planen att avveckla den befintliga gång- och cykeltunneln vid Årsta centrum. Årstaskolan är en F-9-skola som är centralt placerad i Årsta och Salabacke. Skolans elever är bosatta både på östra och västra sidan om Fyrislundsgatan. De som är bosatta i den västra delen, Salabacke, använder dagligen gång- och cykeltunneln på sin väg till skolan.

För många elever bidrar den säkra, planskilda passagen till att de själva kan ta sig till och från skolan. Passagen är utan tvekan populär. Enligt kommunens egna beräkningar nyttjas den av hundratals personer i timmen i högtrafik, varav många är på väg till skolan. Många oroliga föräldrar till barn i Årstaskolan undrar nu varför kommunen vill göra deras skolväg mindre säker.

Många skolbarn använder idag cykeln för att ta sig till skolan. En tunnel innebär inte bara som tidigare påtalats, en säker passage, utan är även tidsmässigt effektiv. Att cykla i tunneln går fortare än att behöva vänta vid trafikljus. Barnen kan också om de är sena eller stressade lockas att smita över vid rött eller om det ser fritt ut. Både säkerhet och effektivitet talar för en tunnel.

Kommunens planer innebär en försämring för många barn i närområdet. Vill man värna barns säkerhet, så måste tunneln bevaras.

Vaksala församling menar att det är ett stort misslyckande att man får ett stort antal korsningar med trafikljus över Fyrislundsgatan. Skälet som anges är att planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik är otrygga. Men det går att ordna övergångar i broar över vägbanorna som kan vara både trygga och vädersäkra. Sådana borde byggas åtminstone vid ett par av gång- och cykelpassagerna.

Eftersom vissa påfarter längs Fyrislundsgatan ska ske med trafiken, måste en rondell byggas i korsningen Fyrislundsgatan/Fålhagsleden, som ger möjlighet till norrgående trafik på ett säkert sätt.

För att minska trycket på Fyrislundsgatan från sådana trafikanter som ska ut på väg 288, måste kontakt tas med Trafikverket för utbyggnad av en av-/påfart till E4:n i Fålhagsledens förlängning. Dessutom bör en avfart från E4:an i Fålhagsledens norrgående fil vid Vaskesta anordnas för de som ska ut på 288:an.

Fasanens förskola påpekar att Fasanens förskola saknas i underlaget, en förskola för 100 barn med familjer som bor på båda sidor av Fyrislundsgatan. Fasanens förskola, barn, familjer och barngrupper använder dagligen befintlig gång- och cykelväg vid Årsta centrum för att tryggt och säkert kunna ta sig under Fyrislundsgatan. Förskolan anser att det är mycket olämpligt att minska säkerheten för dessa barn genom att hänvisa dem till övergångsställen på en strakt trafikerad väg.

En privatperson påpekar att det i dokumentet "Att färdas inom östra Sala backe" saknas två förskolor i centrum med sammanlagt 4 avdelningar och närmare 50 barn. Dessutom ligger ytterligare en stor förskola med 6 avdelningar med dryg 100 barn knappt 200 meter längre bort på cykelvägen som leder förbi Årsta centrum:s södra sida. Dessa förskolor är i allra högsta grad påverkade av säkra tillfartsvägar som en gång- och cykeltunnel under Fyrislundsgatan.

Handelskammaren i Uppsala län noterar att frågan om avfallstransporter behandlas, medan övrig nyttotransporter inte berörs. Till granskningsfasen bör visas hur fullstora fordon trafiksäkert och utan backningsrörelser kan nå samtliga fastigheter.

En privatperson anser att förslaget att ta bort den mest säkra väg som finns för att ta sig från Östra Sala backe till Årsta, inte är förenligt med ett bra barnperspektiv och krav på trygghet för en säker passage till både skola och förskola. Ett stort antal barnfamiljer kommer att flytta in i Östra Sala backe samtidigt som Årsta skola ska byggas ut. Det kommer att innebära att många fler barn och föräldrar passera Fyrislundsgatan, och därför kommer tunneln att bli än mer viktig i framtiden.

Att enbart ha en gång- och cykeltunnel på den norra sidan är inte tillräckligt. Den norra cykeltunneln har blivit både vacker och ett bra alternativ för passage under Fyrislundsgatan, men cykelvägen har ingen fungerande passage eller väg mot centrum på västra sidan och blir då inget alternativ för de som cykelpendlar till centrum eller för de som bor söder om centrum.

Även om trafiken antas minska på Fyrislundsgatan så beräknas den trafikeras intensivt även fortsättningsvis. Planerna för en ny stomlinje längs Fyrislundsgatan är bra om det minskar biltrafiken, men gör inte behovet av tunneln mindre. Tunneln används av 600 cyklister och 200 gående per timme under rusningstid, och det antalet kommer att öka kraftigt med ökad befolkning och en utbyggnad av ett attraktivare centrum. Enligt Grontmij's rapport *"är en gångtunnel oslagbar då det gäller säkerhet för oskyddade trafikanter, särskilt barn i de lägre åldersgrupperna"*. Gång- och cykeltunneln under Fyrislundsgatan behövs för att tillgodose barnperspektivet och krav på säkerhet och trygghet, samt att Uppsala ska leva upp till målet om att bli Sveriges bästa cykelstad.

Det är mycket positivt att inga planer nu längre verkar finnas på att leda trafik runt Årsta centrum. Det är också mycket positivt med planeringen för en minskad trafik på Fyrislundsgatan.

En privatperson ifrågasätter att man planerar att ta bort gång- och cykeltunneln vid Årsta centrum, med tanke på att många barn tar just denna väg till skola och förskola. Att cykla med små barn och våra liv som insats anser man inte är ett tillfredsställande alternativ. Man menar att det redan nu är trafikchaos varje morgon, trots att byggandet knappt har börjat. Har kommunen ens funderat på att göra dessa år av byggande dragligt för alla tusentals boende i närområdet?

Brf Årsta är helt emot planerna för Fyrislundsgatan. Man undrar hur de som bor i södra Årsta ska ta sig till gång- och cykeltunneln norr om planområdet. Det är en mycket längre och mer osäker väg för att ta sig ned mot Sala backe. Förslaget att sätta upp signaljus vid Årsta centrum känns likväl det osäkert, framförallt för barn som ska korsa gatan.

Att förutsäga ett minskat bilåkande till förmån för kollektivtrafik anses vara en utopi, och att kommunen aldrig kommer att få bort bilen från samhället. Många har idag två bilar per familj, då man arbetar på platser som saknar kollektivtrafik och skjutsar barnen till olika aktiviteter, storhandlar i externa köpcentrum mm. Då det planeras för förskolor och affärer i de nya husen krävs att lastbilar med leveranser kan ta sig till området, vilket rimmar illa med minskad trafik. Man menar att beräkningen om trafikmängder på Fyrislundsgatan som 2010 uppskattades till 22 000, men som nu plötsligt är nere på 11 000 fordon inte kan stämma, utan att en ny beräkning bör göras.

En privatperson ifrågasätter att maxtrafiken i trafikmodellen verkar vara i princip jämnt fördelad över hela dygnet, då de flesta vägar har stora variationer över dygnet. Vilket underlag finns för att Fyrislundsgatan följer ett radikalt annorlunda trafikmönster? Man anser att förslaget till detaljplan bygger på en orimlig trafikmodell som bör göras om.

Planerad trafikmodell är gjord för 2030, vilket är en orimligt lång planeringshorisont. En trafikmodell med kortare planeringshorisont än 15 år bör vara del av detaljplanen.

Siffror saknas som styrker ett minskat trafikflöde. Trafikplanen bör rimligtvis uppdateras så att det står klart att idén är att göra trafikförhållandena så svåra längs Fyrislundsgatan (trängsel, förseningar mm) att varannan biltrafikanter ger upp innan man når planerad modell. Analys saknas för vad som kommer att hända med den minskade trafiken, hur mycket som flyttas till andra vägar och hur mycket som är tänkt att försvinna. Klarar t.ex. Tycho Hedens väg det extra flödet?

Man undrar om andra nya områden är tagna i beaktande i den planerade trafikmängden, där 22 000 fordon per dygn ska minska till 11 000 fordon per dygn. Bilpooler ses enligt planen som något som kan minska parkeringsbehov samt trafikmängd. I etapp 1 finns fyra plaster reserverade, men inga i etapp 2. Vilka beräkningar finns för hur stort genomslag dessa fyra platser har på trafikmängd och parkeringsbehov?

Med tanke på avsnittet om trafiksäkerhet i PM om trafik och trafiksäkerhet, är det svårt att förstå att kommunen tar bort den gång- och cykeltunnel där antalet trafikanter är störst och andelen barn är flest, men behåller och förbättrar andra.

En privatperson anser att gång- och cykeltunneln bör finnas kvar med hänsyn till att många barn har sina skol- och förskolevägar genom tunneln idag. I yttrandet ställs frågan om vissa formuleringar i det PM där trafiksituationen analyseras, då man bland annat ställer tryggheten som en gångtunnel kan ge mot att ett mitträcke ger en ”tråkig gatumiljö”, under rubriken trafiksäkerhet. Under rubriken trygghet tas upp att människor kan välja att gå över gatan nattetid på grund av att tunneln upplevs som otrygg, något som anses kunna lösas med t.ex. bättre belysning.

En privatperson ifrågasätter planerna att ta bort gång- och cykeltunneln och undrar hur ett övergångsställe kan vara tryggare för barn och vuxna än en viadukt. Enligt planen skulle tunneln behöva förlängas med nio meter, är det verkligen rimligt när man smalnar av Fyrislundsgatan för att göra den till vanlig stadsgata?

Man anser också att det är märkligt av kommunen att vilja göra Fyrislundsgatan smalare, då det är trångt på Fyrislundsgatan redan nu. Många måste använda gatan för att ta sig från södra Årsta till Årstahallen eller Gränby centrum, då det saknas kollektivtrafik mellan södra Årsta och dessa köpställen. Man kan heller inte finna några kollektivtrafikförbättringar i den plan för kollektivtrafiken som presenteras. Att tvingas ta långa omvägar gynnar inte miljön.

Brf. Sparrisen anser det motsägelsefullt att kommunen vill stänga den mycket flitigt använda och väl fungerande gång- och cykeltunneln. Det ”säkra” övergångsstället, som föreslås ersätta tunneln kommer aldrig att uppnå samma säkerhetsnivå, i synnerhet inte i mörker och vid dåligt väder. Gång- och cykeltunneln används av många av de hundratals barn som går i skolor och förskolor på den östra sidan av Fyrislundsgatan. Brf. Sparrisen menar att den föreslagna åtgärden inte kan överensstämja med planförslagets intentioner att göra Östra Sala backe till ett trafikmässigt tryggt och säkert område. Förslaget bör också rimma väldigt illa med Uppsala kommuns politiska ambitioner att bli Sveriges bästa cykelstad. Man yrkar att byggnadsnämnden ändrar förslaget till detaljplan, så att byggandet av en gång- och cykeltunnel under Murargatan möjliggörs.

En privatperson har följande förslag:

- Gångtunnel blir kvar vid Årsta centrum. Med ökat antal människor i området är det ett måste. Annars kommer fotgängare och cyklister att korsna gatan längs med hela Fyrislundsgatan.
- Parkeringen blir kvar vid Årsta centrum, för besökare till vårdcentral och Årstahallen. Om det nu inte finns planer på att riva dessa hus och bygga högre och högre.

En privatperson menar att många barn använder gång- och cykeltunneln på sin skolväg från Sala backe till Årstaskolan, och utgår från att många av de boende i de nya bostäderna i kraftledningsstråket kommer att gå i Årstaskolan eller Ångelstaskolan. Hen har själv barn som nyttjar tunneln och menar att det är farligt för barn att korsna Fyrislundsgatan via ljusreglerade korsningar, mycket på grund av att

det är två filer i vardera riktningen, och att då en bil stannar i den yttre filen, kan samtidigt en annan passera i den inre. Man anser också att det inte är en bra lösning att låta en cykelbana löpa rakt igenom ett torgstråk, med tanke på morgonpendlarnas höga fart. Bättre är då att särskilja torget från pendlarstråket via en gång- och cykeltunnel under Fyrislundsgatan för avsevärt högre säkerhet.

En privatperson ifrågasätter borttagandet av gång- och cykeltunneln och att denna ersätts med trafikljusreglerade korsningar i samma plan biltrafiken. Västra sidan av Fyrislundsgatan föreslås tydligen bebyggas på ett sätt som kolliderar med nuvarande tunnel, men man menar att alla ansvariga för projektet bör hitta en ny lösning. En gång- och cykeltunnel föreslås under vägkorsningen vid Årsta centrum, med östlig ramp vid vårdcentralen och västlig vid det nya Årsta torg. Trafiksäkerhet måste få kosta pengar och bra cykelleder måste prioriteras för en framtida godtagbar trafiksituation. Man undrar också var trafiken ska ta vägen i och med den beräknade trafikminskningen.

En privatperson påpekar att den gång- och cykeltunnel som planeras att tas bort är den som leder cyklister mot ett antal målpunkter, samtidigt som den tunnel som bevarats i etapp 1 slutar tvärt vid Johannesbäcksgatan. Vidare ställs frågan varför cykelbanan längs Murargatan inte förläggs på den södra sidan i stället, då det på den norra sidan finns många garageutfarter och gårdsutfarter.

En privatperson kräver att gång- och cykeltunneln under Fyrislundsgatan ska vara kvar. En lång tunnel är säkrare än *"en generös övergångsyta"*.

En privatperson vill att gång- och cykeltunneln under Fyrislundsgatan ska vara kvar. Barn, vuxna, och äldre behöver denna tunnel på väg till skola, fritids, förskola, vårdcentral och affärer mm.

En privatperson som är boende i Årsta påpekar att det i dagsläget passerar ca 600 cyklister och 200 gående per timme genom gång- och cykeltunneln under Fyrislundsgatan, siffror som kommer att öka markant i och med planförslaget. Genom att ersätta gång- och cykeltunneln med signalreglerade övergångsställen finns risk för att skolbarn passerar gatan på andra platser än vid övergångsställen, eller inte bryr sig om att stanna för rött ljus, med olyckor som följd. Man menar att det kommer att bli svårt för staden att leva upp till det framtida målet att "Uppsala ska bli Sveriges bästa cykelstad".

En privatperson undrar hur kommunen tänker när de vill ta bort gång- och cykeltunneln, en säker passage under Fyrislundsgatan. Det rimmar illa med att Uppsalas politiker vill att Uppsala ska bli Sveriges mest cykelsäkra stad. Om fler ska cykla krävs säkra övergångar med få stopp på vägen.

Två privatpersoner anser det vara ett mycket dåligt förslag att ersätta befintlig gång- och cykeltunnel med signalreglerade passager över Fyrislundsgatan. De anser att förslaget strider mot ett flertal viktiga skrivningar om prioritering av förflyttning med cykel som finns i planen.

En privatperson ifrågasätter starkt planerna på att ta bort befintlig gång- och cykeltunnel. Man undrar också hur biltrafiken kan minska när man planerar för 200 nya bostäder samtidigt som Gränby centrum expanderar. Också planen på att göra Fyrislundsgatan till ett stort torg med minskad hastighet ifrågasätts.

En privatperson anser följande:

- Låt Fyrislundsgatan förbli fyrfilig.
- Låt den flitigt använda gång- och cykeltunneln vara kvar.

En privatperson anser att ett cykelstråk mellan Årsta centrum och Murargatan behöver en mycket bättre angränsning mot Murargatan, då det redan idag är dåliga lösningar på cykelvägens anslutning mot bilvägen (Murargatan).

Parkeringsfrågan i Sala backe är ett stort problem och det går inte att bara hänvisa till fastighetsägare. Släktingar och vänner som bor utanför Uppsala vill komma och behöver parkera någonstans. Stora problem uppstår vintertid då bilar längs med gatorna står inne i plogvallarna och plogbilen inte kan få

bort all snö på ett bra sätt. Detta påverkar även de gående och det är ju de som ska prioriteras. Man föreslår att ett parkeringshus byggs i området, precis som det byggs parkeringshus för att avlasta centrum i enlighet med den nya innerstadsstrategin. Man ser hellre ett parkeringshus än en bilpool.

En privatperson saknar ett genomtänkt trafikperspektiv i planen. Fyrislundsgatan är en viktig genomfartsled för bilar och kollektivtrafik. Att över huvud taget tänka sig att ta bort den befintliga gång- och cykeltunneln för några ynka kvadratmeter tomtmark tyder på att planläggarna inte har tagit hänsyn till befintliga strukturer i och omkring det planlagda området. En planskild undergång är tryggast och snabbast för alla parter.

Fyrislundsgatan bör planeras för att rymma med en spårvägslinje som sammanbinder Gränby Centrum och Boländerna och områden där arbetsplatser planeras. En genomtänkt plan för hur trafik skall kunna ta sig igenom den mur av hus som nu planeras saknas.

En privatperson anser att gång- och cykeltunneln under Fyrislundsgatan är nödvändig. Den norra tunneln har renoverats, men behovet vid Årsta centrum är lika stort, om inte större. Trafiksäkerheten och framkomlighet får inte offras för att kommunen ska kunna sälja ytterligare mark. Cykeltrafik bör underlättas på grund av miljöskäl.

Enligt planen byggs för få parkeringsplatser. Snarare tas ytor som idag innehåller garage och parkeringar i senare etapper i anspråk och det skapas endast nya platser i källare i de nya husen i Östra Sala backe. Totalt kommer antalet parkeringsplatser att minska. Är tanken att göra bilägande obekvämt och därmed minska på biltrafik och bilägande, skapa bilpooler osv? Bilen är nödvändig för att t.ex. storhandla på helgen, vilket inte innebär att den måste användas varje dag. Många åker buss, tåg och cykel till arbetet, men bil på helgen för tyngre ärenden och transporter. Parkering skall finnas i området i större omfattning än planerat till rimligt pris. Det är eftersträvänsvärt att minska bilåkande av miljöskäl, men att omöjliggöra för familjer med lägre inkomster att ha en bil, är även en rättvisefråga.

Vad gäller den förbättrade busstrafiken som planeras passera det nya området, så förordar vederbörande moderna trådbussar, som finns i andra städer. Miljövänliga, tysta samt driftsäkra, vid strömbrott eller arbeten kan de drivas på batterier eller med en mindre motor.

En privatperson anser att det är obegripligt att kommunen vill ta bort gång- och cykeltunneln, vilket kommer att innebära en försämring för många i området. Tunneln används av ca 800 personer i timmen i högtrafik, och garanterar även säkerheten för de barn som bor i Sala backe och har sin skolgång i Årstaskolan. Vill man värna om cyklisters och barns säkerhet måste man tänka om i frågan och bevara tunneln.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd har följande synpunkter på förslaget:

- Borttagandet av tunnel under Fyrislundsgatan är olämpligt för cykeltrafiken. För gående, som avstår från tunneln, måste ljusreglering av övergångar anpassas till dem som inte kan röra sig snabbt.
- Gång- och cykeltrafik måste separeras tydligt.

Förvaltningens bedömning

Kollektivtrafik

Förslagen om trådbussar och spårvagnstrafik på Fyrislundsgatan noteras. I planbeskrivningens förslag för Fyrislundsgatans utformning tas höjd för att ge plats för exempelvis trådbussar. Frågor om specifika trafikslag behandlas dock i andra forum. Förvaltningen hänvisar till Framkollus, programmet för framtidens kollektivtrafik i Uppsala stad.

Trafikanalys och Fyrislundsgatans utformning

Idag finns det få vägar från Fyrislundsgatan till lokalgatunätet i Sala backe, vilket är en orsak till att Fyrislundsgatan bidrar till att separera stadsdelarna Årsta och Sala backe. Centralt för förslaget till

detaljplan är att motverka Fyrislundsgatans barriärverkan och istället skapa en gata med karaktären av stadsgata.

Siffrorna i trafikberäkningen för Östra Sala backe etapp 2 skiljer sig från tidigare framtagna prognoser i och med att bättre analysverktyg finns att tillgå. Den största bidragande orsaken till att trafiken beräknas minska från dagens mängd på ca 17 000 till 11 000 fordon per dygn är att framkomligheten för bilister föreslås begränsas till förmån för trafikanter som väljer att resa med kollektivtrafik. Två körfält i vardera riktningen ersätts med ett körfält för allmäntrafik och ett fält som reserveras för bussar. Detta i kombination med fem signalreglerade korsningar och lägre skyltade maxhastigheter leder till trafiken beräknas minska. Det gör att exempelvis Tycho Hedens väg blir mer attraktiv för genomfartstrafik. Boende i tillkommande bostäder förväntas också ha ett lägre bilinnehav till följd av ett lägre parkeringsstal och förbättrade möjligheter till kollektivtrafik och cykelframkomlighet.

Vad gäller trafiken i Uppsala stad i stort indikerar prognoser att mängden inte förväntas öka i den takt vi sett förut.

Åtgärderna i planförslaget är i linje med intentionerna som beskrivs i Uppsalas översiktsplan, där kollektivt resande och resor med cykel prioriteras. Det handlar således inte i första hand om att omlokalisera trafik, utan om ett uttalat mål att, genom bland annat ovan nämnda åtgärder, minska antalet resor med bil.

För synpunkter som rör trafiklösningar för Fålhagsleden hänvisas till kommande planarbeten.

Parkering

En översyn som kommunen gjorde i samband med planprogramarbetet för Östra Sala backe visade att det finns utrymme att lösa mindre tillskott av parkeringar på berörda fastighetsägares gårdar, men även på befintliga gator i Sala backe och Årsta.

Vid utvecklingen av Östra Sala backe strävar kommunen och byggherrar efter att skapa alternativ till bilen så att parkeringsbehovet blir lägre. Detta görs för att kunna använda värdefull mark för andra funktioner än parkering. Bilpooler, utvecklad kollektivtrafik med hög turtäthet, förbättrade gång- och cykelvägnät är sådana åtgärder som kan minska bilbehovet, alltså behovet av att åka och äga bil, i området.

Antalet parkeringsplatser för de nya bostäderna som föreslås tillskapas är i linje med Uppsala stads gällande parkeringsnorm. Förslaget till detaljplan innebär att ett antal befintliga parkeringsplatser för allmänheten vid kraftledningsstråket tas i anspråk och dessa kommer inte att ersättas med parkeringsplatser i den nya bebyggelsestrukturen. Däremot kan det finnas möjlighet att hyra garageplatser inom de nya kvarteren, beroende på om det finns en överkapacitet eller inte.

Befintliga parkeringsplatser som utgår till följd av planerna för nya bostäder är inte enbart allmänna parkeringsplatser. Det handlar i stället till stor del om kommunal mark som temporärt har upplåtits för boendeparkering. Ett kommunalt ställningstagande anger att det ytterst åligger fastighetsägaren att anordna parkering för boende och besökare, då i första hand inom den egna fastigheten. Detta gäller både för befintliga bostäder i Sala backe, såväl bostadsrätter som hyresrätter, och för de nya bostäderna. På kommunal mark ska i stället bostäder, kollektivtrafik och gång- och cykelvägar prioriteras.

Inför arbetet med förslag till detaljplan har inga beräkningar gjorts som med siffror visar hur bilpoolsplatserna i etapp 1 förväntas påverka trafikmängd och parkeringsbehov. Förslaget möjliggör för kommande fastighetsägare att ersätta en del parkeringsplatser för bostadsändamål med ett mindre antal bilpoolsplatser. På så sätt kan det totala antalet platser som behöver tillskapas i anslutning till bostäderna bli mindre. Bilpoolsplatserna kan komma att placeras antingen inom planområdet eller i anslutning till kommande utveckling av Årsta centrum och antalet bilpoolsplatser regleras eller anges inte i förslaget till detaljplan.

Önskemål om ett större antal parkeringsplatser – såväl som synpunkten att parkeringstalet i stället bör kunna vara lägre, i kombination med utvecklade incitament för alternativa trafikslag noteras.

Cykeltunneln

Fyrislundsgatan har idag funktionen och karaktären av en trafikled mellan stadsdelarna Gränby och Boländerna. Sedan den kopplades ihop med Österleden har den karaktären förstärkts. Den 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 enda säkra passagerna för fotgängare och cyklister. Tunnlar upplevs emellertid av vissa grupper fotgängare som otrygga alternativ kvälls- och nattetid. Det leder till att man som fotgängare under dessa tider på dygnet tvingas välja mellan trygghet och trafiksäkerhet.

Dagens tunnel är smal och brant och skulle behöva byggas om för att få tillräcklig standard. Den skulle då 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. Den föreslagna utformningen av Fyrislundsgatan innebär en miljö med stadsbebyggelse, trafiksignaler och andra åtgärder både norr och söder om de planerade torgen, vilket påverkar trafikanterna till att anpassa sitt beteende. 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 Årsta skolan med Sala backe.

Frågan om dagens gång- och cykeltunnel har utretts grundligt och kommunen anser sig ha ett gediget bakomliggande beslutsunderlag för att ersätta tunneln med signalreglerade passager över Fyrislundsgatan. 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, fler alternativa passager och en, sammantaget sett, säkrare och tryggare trafikmiljö för alla trafikanter och fotgängare.

Cirka 100 meter norr om Gröna gatan ligger en tunnel som nyligen byggts om. Denna tunnel har bredats 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.

Förvaltningen noterar att bland annat *Fasanens förskolas* saknas i dokumentet ”Att färdas genom Östra Sala backe”. Dokumentet är inte uttömmande vad gäller exempelvis målpunkter. Några målpunkter har valts för att exemplifiera. Årstaskolan anses viktigast i sammanhanget trafiksäkerhet, eftersom det är en skola för äldre barn, som förväntas ta sig mellan hem och skolan till fots och på cykel utan sällskap av vuxna.

Övrig cykeltrafik

Cykelfrämjandets synpunkter noteras. Johannesbäcksgatan föreslås utformas med skyltad maxhastighet på 30 km/h. Gatans detaljerade utformning styrs inte i detaljplanen men i förslaget till utformningsprogram för allmänna platser anges intentionen att låta gångbanans bredd variera, i kombination med upphöjda körbanor i korsningar. Förslaget att utforma Johannesbäcksgatan som cykelgata noteras men fokus i förslaget till detaljplan och tillhörande dokument är på en gata med lägre hastigheter och begränsad biltrafik. Separata dubbelriktade cykelbanor i nordsydlig riktning finns i stället på Fyrislundsgatan. Cykelfrämjandets synpunkter om detaljutformningen och materialval av Murargatan och övriga gator styrs inte i detaljplanen.

Synpunkten från en privatperson som rör cykelbanans placering på Murargatans norra sida, intill garageutfarter från kv. Arkitekten, anses bygga på en missuppfattning. Förslaget till detaljplan styr inte cykelbanans precisa dragning men i tillhörande utformningsprogram anges ambitionen att låta övervägande del av Murargatans cykelbana inom planområdet gå genom parkområdet söder om Murargatan.

Synpunkter om bättre anslutning för cyklister mot Murargatan noteras. Framtaget förslag för Murargatan tar hänsyn till befintliga träd och i dokumentet *Att färdas inom Östra Sala backe* anges ambitionen att prioritera cykeltrafik genom en upphöjd passage och väjningsplikt för bilister.

Övrigt

Angöring och leveranser till och från fastigheter har studerats och anses lösta på ett trafiksäkert sätt som inte förutsätter backrörelser.

Den exakta utformningen av gång- och cykelbanorna regleras inte av plan- och bygglagen och ingår därför inte i detaljplanen.

Parkering i anslutning till Årsta centrum hanteras inte inom denna detaljplan. Synpunkterna noteras som rör denna, samt förslaget om ett parkeringshus noteras.

Miljö

Länsstyrelsen skriver att det enligt planhandlingarna genomförs åtgärder för att minska genomfarts-trafiken på Fyrislundsgatan och att kommunen bedömer att trafikflödet kommer att minska till 11 000 fordon. Som jämförelse nämner Länsstyrelsen att det i detaljplanen för Östra Sala backe etapp 1 angavs att trafikmängden på Fyrislundsgatan förväntades bli ca 15 000 – 17 000 fordon per dygn. Länsstyrelsen anser att kommunen ska tydliggöra varför lägre siffror anges och ligger till grund för utredningen angående luftkvalitet.

Länsstyrelsen anser att 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. Det anges också att kommunen både kortsiktigt och långsiktigt ska arbeta för en god luftkvalitet med så små negativa effekter på medborgarnas hälsa som möjligt. Det bör också framgå om det finns risk för kumulativa effekter kan uppstå som följd av tillkommande bebyggelse i närområdet.

Länsstyrelsen anser att kommunen ska tydliggöra varför lägre siffror nu anges för trafikflödet och ligger till grund för bullerutredningen, än vad som angavs i etapp 1. Länsstyrelsen menar att om antalet trafikrörelser blir högre än de som bullerutredningen utgår från kommer bullernivåerna bli högre än de som bullerutredningen kommer fram till, vilket i sin tur ställer ökade krav på fasad- och fönsterisolering och högre krav på lägenheter i hörnlägen för att klara gällande riktvärden. Av dessa anledningar är det viktigt att ha en realistisk syn på antalet trafikrörelser.

Länsstyrelsen påpekar att det förutom handelsträdgårdarna som legat öster om Fyrislundsgatan, som beskrivs i planbeskrivningen, har bedrivits verkstadsindustri och snickerifabrik som hanterat oljor, färger och lacker i kv. Snickaren (fastigheterna Sala backe 26:1 och 1:1). Det är okänt om man hantelat halogenerade lösningsmedel och impregneringsmedel.

Ansökan om dispens från det generella biotopskyddet för att få ta bort allén har inkommit till Länsstyrelsen och har diarienummer 521-5038-15.

Miljö- och hälsoskydds nämnden anser att området riskerar att öka de kapacitetsproblem som finns för dagvatten i östra stadsdelarna. I planen har därför kapaciteten fått stort utrymme. Rening av dagvatten och hur dagvattnet riskerar att påverka miljö kvalitetsnormerna för Fyrisån har inte redovisats lika tydligt och krav i planen som säkerställer ett rent dagvatten saknas.

Vad gäller buller är nämnden positiv till att utformningen av området gjorts så att stora delar har en god ljudmiljö. Nämnden anser ändå att det behövs en kompletterande redovisning om och i så fall hur bullernivåerna kan sänkas längs Fyrislundsgatan. Avsteg från riktlinjerna är nödvändigt men onödigt höga nivåer ska inte accepteras. Om nivåerna går att sänka med rimliga medel är det motiverat att göra det.

Luftkvaliteten har på ett föredömligt sätt beaktats både med hänsyn till miljömålen för luft och till miljö kvalitetsnormerna. En mer noggrann utredning av kvävedioxider är dock nödvändig för att säkerställa att normerna inte överskrids. Pågående forskning om olika trädets förmåga att minska mängden partiklar bör studeras och om det är lämpligt införas i planen.

Handikappföreningarnas samarbetsorgan (HSO) i Uppsala har delgivit följande synpunkter:

- HSO anser att området ska utformas så att det är möjligt för alla funktionshindergrupper, som syn, hörsel, människor med svag orienteringsförmåga, allergi och överkänslighet m.m. att bo och vistas i de planerade bostäderna.
- Det är speciellt viktigt att omsorgsboendet byggs på en plats som inte är bullerstörd, och att detta boende planeras på ett sådant sätt att olägenheter för de boende inte uppstår.
- Människor med hörselnedsättningar är speciellt känsliga för bullerstörda områden och bör inte bo i bullerstörda hus.
- De bullernivåer som föreskrivs både i lagstiftning och i allmänna råd ska följas.
- Det är viktigt att en utförlig undersökning och en rigorös sanering utförs av de misstänkta markföroreningarna.

Vaksala församling anser att Uppsala kommun med högt ställda mål i miljö- och hållbarhetsfrågor bör som en del av den kommande energiutredningen se till att den resulterar i styrdokument som manar utvalda byggherrar till att utvecklas nya alternativa och innovativa lösningar för uppvärmning och elförsörjning genom solcellssystem inom området.

Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd anser att:

- Föreslagna avsteg från bästa ljudmiljö är högst tveksamma. Vi förutsätter att konsultföretaget ACADs rekommendationer rörande dämpning av buller inomhus genomförs.
- Dagvattenhanteringen bör följa Uppsala vattens förslag. Vi ifrågasätter också om marken undersökts tillräckligt vad avser farliga rester efter tidigare ledningsstolpar.

Förvaltningens bedömning

Luftkvalitetsnormer

En luftutredning gjordes i maj 2015 och planbeskrivningen redovisar att gällande miljö kvalitetsnormer uppnås för det förväntade trafikflödet. Planbeskrivningen har förtydligats med hänsyn till länsstyrelsens synpunkter som gäller orsaker till en lägre förväntad trafikmängd än vad som angetts i detaljplanen för Östra Sala backe etapp 1. Utredning med fokus på kvävedioxid gjordes 2008, baserad på siffror för ett trafikflöde som i och med de planerade åtgärderna för trafiken på Fyrislundsgatan nu förväntas bli mindre.

Buller

Planbeskrivningen kompletteras med hänsyn till länsstyrelsens synpunkter kring förväntad trafikmängd, som blir mindre i och med att beräkningen har gjorts med bättre analysverktyg och tar hänsyn till bland annat fler planerade signalreglerade korsningar och lägre skyltade hastigheter.

I förslaget till detaljplan har omsorgsboendet, i enlighet med *Handikappföreningarnas samarbetsorgans* synpunkter, placerats i en del av området som hör till de mindre bullerutsatta. Övriga synpunkter om att området bör utformas med omsorg för grupper med olika funktionsnedsättningar tas emot av förvaltningen och hänsyn tas till dessa i kommande detaljprojektering.

Markföroreningar

Området som länsstyrelsen utpekar där föroreningar kan tänkas förekomma ligger utanför förslaget planområde och nödvändiga utredningar görs i samband med planering av området kring Årsta centrum.

Planbeskrivningen har kompletterats med ett förtydligande gällande markföroreningar från ledningsstolparna. Miljötekniker på Uppsala kommun har gjort bedömningen att det inte finns några markföroreningar vid fundamenten.

Energi

Kommunen har haft högt ställda mål för innovativa energilösningar i markanvisningsskedet för Östra Sala backe. Förslaget till detaljplan möjliggör exempelvis för solceller på tak men föreskrifter om specifika energilösningar är inte förenligt med plan- och bygglagen.

Dagvatten

I detaljplanen finns bestämmelser som Uppsala kommun tagit fram tillsammans med Uppsala vatten och Avfall AB för att säkerställa att ledningsnätet klarar dagvattenhanteringen från området.

Offentlig service, vård och omsorg

Länsstyrelsen anser att mycket stor hänsyn ska tas till bullernivåer och luftföroreningar vid placering och utformning av förskola och lekplatser. Man refererar till Boverkets allmänna råd (2015:1) om friyta för lek och utevistelse vid fritidshem, förskolor, skolor eller likande verksamhet samt till Boverkets rapport *Gör plats för barn och unga* (2015:8).

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att utpekade lägen för vårdboende och förskolor är bra. För förskolan behövs en närmare beskrivning av hur friytorna ska anordnas.

Omsorgsnämnden beaktar tillgänglighetsperspektivet i olika plan- och byggfrågor. I detaljplanen är det angeläget att alla aspekter på tillgänglighet beaktas. Det gäller inte bara boendemiljön inne i byggnaderna utan även utformningen av planområdet och förutsättningarna att ta sig till och från området. Det är särskilt viktigt att anslutning till kollektivtrafik och parkeringsplatser planeras så att tryggheten i trafikmiljön säkerställs. Särskilt utmärkta handikapparkeringsplatser ska anordnas i närheten av entréerna till byggnaderna. Tillgänglighetsanpassade övergångsställen samt gång- och cykelvägar måste finnas i anslutning till byggnaderna. Det är även viktigt att samtliga övergångsställen över Fyrislundsgatan är tillgänglighetsanpassade, för att möjliggöra trygga och säkra passager för personer med synskada eller annan kognitiv eller fysisk funktionsnedsättning över gatan.

Nämnden vill särskilt framhålla det positiva i att planförslaget präglas av ett brett tillgänglighetsperspektiv och även innefattar en utredning av det sociala hållbarhetsperspektivet i planprocessen.

Nämnden står inom den närmaste tiden inför ett växande behov av bostäder för personer med olika typer av funktionsnedsättningar. Dessa bostäder bör i huvudsak integreras i det ordinarie bostadsbeståndet. Nämnden vill redan nu framhålla vikten av en beredskap i planeringsprocessen för att möta upp det framtida behovet av framförallt gruppboende/bostäder med särskild service.

Nämnden har i övrigt inga invändningar mot den planerade bebyggelsen.

Utbildningsnämnden ser positivt på att det i detaljplanen finns möjlighet att anordna förskoleplatser. Nämnden vill dock framhålla att 72 platser inte räcker för att tillgodose det behov som ett förverkligande av detaljplanen tros leda till. Fler platser, liksom även platser för grundskola, behöver därför anordnas i områdets närhet. Grundskoleplatser är redan idag för få och med tanke på nuvarande befolkningsprognos samt det nya tillskottet av elever i området, kommer det att behöva skapas fler grundskoleplatser i området särskilt för de lägre årskurserna.

Vad nämnden erfar överensstämmer den planerade förskolan programyta om ca 9,4 kvadratmeter/barn med *Generellt program för lokaler och förskola i grundskola F-9* som nämnden antog 2015-10-28. Nämnden anser dock inte att detaljplaneförslaget tillgodoser förskoleverksamhetens behov av utemiljö. Av samrådshandlingen framgår att förskolan planeras i 1 våning. Gården, som till största delen

ska ligga på förskolans tak, kommer att ha en area av 400 kvm, allt 5,6 kvm/barn- Friytan blir egentligen mindre än så, då delar kommer att upptas av redskapsförråd, trappa och hiss. Hiss är ett tillgänglighetskrav för att barn och personal ska kunna ta sig mellan lokalen och gården. Den utomhustrappa, som syns på illustrationsbilderna, är inte tillräcklig för att motsvara barnens och personalens behov att enkelt röra sig mellan lokal och uteytorna på taket.

Nämnden deltar gärna i det fortsatta arbetet för att en förskola ska kunna etableras inom detaljplaneområdet med så bra villkor för barnen och verksamheten som möjligt.

Nämnden anser:

- Att förskola och grundskola i första hand ska förläggas på egen tomt. Eventuellt använda parkmarken i södra änden av planområdet till förskole- och/eller skolmark.
- Att utemiljön till föreslagen förskola är för liten
- Att som alternativ till egen tomt avstå från den avskiljande vägen mellan förskolan och parken och därmed i anslutning till förskolan placera utemiljön söderut från föreslagen förskola
- Att behovet av grundskola för de lägre årskurserna inte beaktats i förslaget
- Att barnperspektivet inte beaktats i tillräcklig omfattning

Äldrenämnden beaktar seniorperspektivet i olika plan- och byggfrågor och har följande synpunkter. Kommunen har som mål att äldre ska kunna bo kvar längre hemma i sina egna bostäder. Det gäller inte bara boendemiljön inne i byggnaderna utan även utformningen av planområdet och förutsättningarna att ta sig till och från området. Det är särskilt viktigt att anslutning till kollektivtrafik och parkeringsplatser planeras så att tryggheten i trafikmiljön säkerställs. Särskilt utmärkta handikapparkeringsplatser ska anordnas i närheten av entréerna till byggnaderna. Tillgänglighetsanpassade övergångsställen samt gång- och cykelvägar måste finnas i anslutning till byggnaderna. Det är även viktigt att samtliga övergångsställen över Fyrislundsgatan är tillgänglighetsanpassade, för att möjliggöra trygga och säkra passager för äldre över gatan.

Nämnden vill särskilt framhålla det positiva i att planförslaget präglas av ett brett tillgänglighetsperspektiv och även innefattar en utredning av det sociala hållbarhetsperspektivet i planprocessen.

Äldrenämnden står inom den närmaste tiden inför ett växande behov av vårdboendeplatser samt andra former av särskilt anpassade boendeformer för äldre. Lägenheter inom Uppsala tätort är i detta avseende särskilt attraktiva i planeringen av nya boenden framöver. Nämnden vill redan nu framhålla vikten av en beredskap i planeringsprocessen för att möta upp det framtida behovet av boendeplatser för äldre.

Svenska kyrkan anser att det i området måste finnas lokaler att disponera för föreningar och andra samfälliga verksamheter, t.ex. olika aktiviteter för barn och ungdom. I Östra delarna av Uppsala finns idag väldigt få lämpliga lokaler för sådan verksamhet.

En privatperson kräver att förskolan ska ha en gård på markplan och inte på taket. Vederbörande kräver också att boende prioriteras i husen och att man ska utgå från de boendes behov. Det anses realistiskt att ha affärer och restauranger så nära befintliga centrum som Årsta centrum och Gränby centrum och att verksamheter i bottenvåningarna stör de boende.

En privatperson anser följande:

- En fritidsgård behövs i Årsta/Östra Sala backe
- Lokalerna i Kv. Broccolin kan rustas upp och bli lokaler för åk. 7-9, alternativet är att man river lokalen och bygger en ny skolbyggnad.

Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd anser att:

- Särskilt boende skall finnas i Östra Sala backe. Sammanhållna kvarter med alla former av äldreboende är att föredra.

- Hissar i hus skall utgå från entréplanet.

Förvaltningens bedömning

Omsorgsnämndens, såväl som *Äldrenämndens* och *Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråds* yttrande om bland annat tillgänglighet inom planområdet noteras. Kommunen anser att förslaget till detaljplan möjliggör projektering av offentliga ytor med god tillgänglighet samt tillgång till handikappanpassad parkering. Generella önskemål om en trygg tillgänglighetsanpassad trafikmiljö inklusive goda parkeringsmöjligheter anses kunna tillgodoses i och med förslaget till detaljplan. Hissars placering styrs inte av detaljplanen. I detaljplanen möjliggörs ett LSS-boende i det norra kvarteret.

Länsstyrelsen synpunkter noteras. Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning om hur friytorna för förskola ska anordnas enligt synpunkt från *Miljö- och hälsoskyddsnämnden*. Förvaltningen noterar *Utbildningsnämndens* synpunkt gällande att förskolan bör förläggas på egen tomt men framhåller att ägoförhållanden inte regleras i detaljplan. Nämndens övriga synpunkter som gäller förskolans utemiljö på egen tomt och behovet av grundskola kan inte tillgodoses i det aktuella planförslaget. Detta motiveras med politiska ställningstaganden som prioriterar en hög exploatering för huvudsakligen bostadsändamål. Då nämndens önskemål om friytor inte tillgodoses på egen tomt hänvisar förvaltningen till andra strategier som förenklar utvistelse, exempelvis mindre barngrupper och möjligheten att utnyttja intilliggande park direkt söder om förskolan, samt den större Årstaparken öster om planområdet. En tydlig ambition med planen är att, genom en rad åtgärder för exempelvis trafiken på Fyrislundsgatan, förbättra kopplingen Sala backe–Östra Sala backe–Årsta och motverka Fyrislundsgatans barriärverkan.

Svenska kyrkan önskemål om föreningslokaler noteras. Inom planområdet finns i det aktuella förslaget inga lokaler som är specifikt avsedda för föreningsverksamhet. Fokus för förslaget till detaljplan anses vara i linje med planprogrammet för Östra Sala backe från 2010, som anger verksamheter, service och de offentliga rummen som bas för det sociala livet i området.

Kravet om bottenvåningar utan utrymme för centrumändamål kan inte tillgodoses eftersom det anses diametralt oförenligt med gällande styrdokument. Övriga ställda önskemål som framkommer i samma yttrande noteras.

Bebyggelse

Handelskammaren i Uppsala län anser att exploateringen av Östra Sala backe är utomordentligt betydelsefull. Uppsalas befolkning ökar kraftigt och bostadsbehovet är stort och det politiska målet att bygga 3 000 bostäder per år måste uppnås för att möta denna utveckling.

Handelskammaren konstaterar att ledtiderna från plan till byggstart varit väl långa i etapp 1, och uttrycker en förhoppning om att erfarenheterna från etapp 1 kan tas tillvara och ledtiderna nedbringas i etapp 2.

Handelskammaren anser att förslaget i stort följer de intentionerna och den struktur som lades fast i programmet för *Kraftledningsstråket* år 2010.

Man noterar också att den kvartersstruktur som planen bygger på, med delvis mycket låga exploateringstal, nödvändiggör att föreslagna hushöjder och byggnadsareor måste beaktas som ett absolut minimum. På flera ställen i kvarteret, i synnerhet i dess norra delar, bör ytterligare våningar kunna medges.

Svenska kyrkan anser att Salabacke och Årsta sammanlänkas på ett bra sätt genom den nya bebyggelsen. Det är också bra att man i markanvisningen styr mot olika upplåtelseformer som kan ge en mer blandad befolkning med olika intressen.

Föreningen Vårda Uppsala (FVU) har tidigare yttrat sig över östra Sala backe etapp 1 (yttrande 2013-10-13 bifogas) och man vill i huvudsak hänvisa till detta.

Den tidigare kritiken har i huvudsak varit att exploateringen uppfattas som för hög och de nya kvarteren därigenom inte på ett lyckat sätt förbinder gamla Sala backe med Årsta utan de snarare kan upplevas som en barriär. Det som föreslås är i något som närmst liknar storgårdskvarter, men är husen är för höga förlorar man mycket av storgårdskvarterets goda egenskaper. Radhusen i två av kvarteren förefaller märkliga i sammanhanget, de skulle fungera bättre som enhetliga byggnadskroppar eller etagelägenheter i bottenplanet på ett vanligt flerbostadshus.

Illustrationerna visar en väl brokig bebyggelse, närmast orolig. Vilket måste vara ett oekonomiskt sätt att bygga på.

Gröna tak är bra, men känns som en ursäkt för att bygga högexploaterat. Ett sedumtak är ingen yta som tål slitage, som man kan beträda, och man kan inte ersätta parkyta med gröna tak. Vanliga sadeltak ger däremot goda möjligheter för anordnande av solfångare och kan inrymma de hisstoppar och fläkthus som förstör siluetten på nästan varje hus med platt tak idag.

En privatperson tycker att det är bra att *”man valt att studera utvecklingen av Årsta centrum lite närmare”*, som det står i inbjudan till samrådsmötet. Samtidigt blir det svårt att yttra sig för delar av planen för Östra Sala backe, då detaljplanen är svår att överblicka när den delats upp i två delar, vilket kan ge en felaktig bild av konsekvenserna.

Man påpekar att också den östra sidan av området är i privat ägo av olika bostadsrättsföreningar. Ingen av dessa föreningar har planer på bebyggelse inom sitt område. Trots detta tar alla planhandlingar upp tänkt antal bostäder och alla illustrationer som visar att området ska bebyggas. Illustrationerna och texterna bör ange de faktiska förhållandena – att ingen bebyggelse planeras.

Planen föreslår byggnader upp till 10 våningar i kvarteren närmast Årsta centrum, en höjd som kraftig avviker mot nuvarande maximala höjd på 6 våningar inom närområdet. Den planerade höjden på husen skapar en hög mur och instängda ”torg” utan öppenhet. I stället bör byggnadshöjden hållas mycket lägre (högst 3–4 våningar) runt torget så att det även i fortsättningen finns en aning var av den öppenhet och det ljus som området nu kommer att förlora. Solstudierna visar att ”torget” under större delen av dagen kommer att ligga i skugga och därmed knappast upplevas som en positiv vistelseyta och en kommersiell och kulturell nod, som anges i planen. Byggnadernas höjd motverkar det angivna målet och den vision om att *”de allmänna plasterna ska upplevas som trygga, tillgängliga och attraktiva under olika tider på dygnet”*, som finns beskriven.

Det finns en risk att de höga husen på västra sidan om Fyrislundsgatan i ett senare skede även kommer att motivera att lika höga eller högre hus byggs på östra sidan, vilket illustreras tydligt i flygbilden i *”Utformningsprogram för Östra Sala backe 2”*.

Brf. Årsta vill än en gång påminna om att man under inga omständigheter kommer att sälja den mark som idag utgör garage, och som kommunen markerat som mark för ny bostadsbebyggelse, till någon byggherre. Likaså har kommunen planerat för en stor markyta utanför Fyrislundsgatan 38, där man än en gång vill påpeka att ni endast äger ca 5 % av den marken. Man hänvisar till planprogrammet från 2010 där Brf. Årstas fastigheter är angivna som särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer enligt översiktsplanen. Man undrar vad som menas med detta och om inte kommunen bör tänka om och bygga lite lägre hus mot föreningens bebyggelse vid Fyrislundsgatan, så de boende här kommer att få betydligt sämre utsikt över siluetterna Domkyrkan och slottet.

En privatperson oroar sig för takkonstruktionen för vissa av fastigheterna som har en sågtandslösning. Håller konstruktionen för påfrestning i form av tung snö, hur hanteras takavrinning, och hur länge håller en sådan konstruktion? Denna konstruktion bör ändras. Yttranden anser att alla fastigheter, inte bara några, ska utnyttja solenergin.

En privatperson kräver att man bygger luftigt med plats för träd och att husen har högst fem våningar.

En privatperson som deltagit vid samrådsmötet menar att det vid mötet framkom att många hade invändningar och synpunkter på det stora antalet bostäder som planeras i Östra Sala backe och att det kommer att förändra stadsdelens karaktär radikalt. Vederbörande menar att samtliga ansåg att husen skulle bli för höga (8-10 våningar) och därför inte passar in i omgivningen. Så höga hus passar bättre i etapp 3 eller i den södra delen av kraftledningsgatan mittemot Årstagården. Området anses också vara för tätbebyggt.

En privatperson påpekar att Östra Sala backe sägs läka ihop två stadsdelar, och undrar hur det vore om arkitekturen kunde vara en del av detta läkande? Man anser att husen på visionsbilderna är fruktansvärt fula. Det är bra att de är olika och olikfärgade men de hör inte hemma i dessa två stadsdelar. Det blir ett band som starkt utskiljer sig från övriga områden och det är inte harmoniskt. Arkitekturen kan gott finna sig i att bli mer nedtonad och på så sätt bli det som läker ihop staden. Som det ser ut nu blir resultatet det motsatta.

En privatperson undrar varför man planerar för ett tio våningshus vid ett torg, det förfular Uppsalas siluett bara för att en arkitekt och en byggherre vill göra sig ett namn. Vederbörande avråder också från förslaget att ha verksamhet på taken då eventuella fallande föremål innebär en stor fara för dem som finns nedanför.

Förvaltningens bedömning

Bebyggelsens utformning

Planprogrammet för Östra Sala backe från 2010 ligger till grund för planeringen och den föreslagna gestaltningen av planområdet. Där anges att Östra Sala backe ska ges en egen karaktär, en spännande och visuellt intressant struktur som bygger på mångfald och att området ska kännetecknas av variation och brokighet till innehåll och utformning. De stadsbyggnadsprinciper som togs fram i planprogrammet har sedan legat till grund för strukturplan och markanvisningstävling. Utvalda förslag anses vara i linje med intentionerna som beskrivs i planprogrammet.

Vad gäller inslagen av radhus i strukturen anser förvaltningen att också det är i linje med ambitionerna som formuleras i tidigare nämnda dokument. Att erbjuda olika boendeformer anses bidra till boende som representerar olika livsstilar, med olika bakgrund och i olika livsskeden och detta bidrar till områdets förutsättningar för en god social hållbarhet – något som har varit ett viktigt syfte för förslaget till detaljplan.

Variationen och brokigheten avspeglas också i de olika förslagens takutformning. På förekommen anledning kan nämnas att platta tak och pulpettak är väl lämpade för både för solceller och sedum. Takens övriga tekniska konstruktion är inte en fråga som hanteras i detaljplanskedet.

Planprogrammet anger att det finns stadsbyggnadsmässiga motiv till att pröva inslag av högre bebyggelse. Utbyggnadsområdet är långt och Fyrislundsgatan utgör en viktig huvudgata i staden. Gatan är förhållandevis bred och behöver mötas av en högre bebyggelse för att ges en tydlig rumslighet. Vid Årsta centrum kan bebyggelse som reser sig ytterligare några våningar bidra till att lyfta fram och förbättra orienterbarheten till centrum. Bebyggelsen mot Johannesbäcksgatan är i förslaget lägre, då den möter en relativt låg bebyggelse, till vilken avståndet dessutom är mindre. Den sammantagna strukturen ska bygga på principen högt-lågt-tätt och området ska karaktäriseras av varierande hushöjder. Dessa motiv har sedan legat till grund för strukturplan och markanvisningstävlingen.

Kravet på att ”bygga luftigt” anses kunna tillgodoses i förslaget till detaljplan eftersom den tänkta kvartersstrukturen innehåller ett antal släpp och in- och utblickar. Planförslaget styr inte placering av

trädplanteringar men ambitionen som beskrivs i tillhörande utformningsprogram anger ett antal tänkta platser för trädplanteringar.

Synpunkterna från *Handelskammaren i Uppsala län* om en väl låg exploateringsgrad noteras. Yttrandet från bland andra *Föreningen Vårda Uppsala* som anser att exploateringsgraden i planförslaget är för hög noteras också.

Bebyggelse utanför planområdet

Synpunkter som gäller planering och bebyggelse utanför det föreslagna planområdet noteras och kommunen tar med dessa synpunkter som stöd för kommande detaljplanering, exempelvis för området i anslutning till Årsta centrum. Vad gäller det aktuella förslaget till detaljplan framhålls att planområdet inte omfattar någon befintlig eller kommande bebyggelse öster om Fyrislundsgatan.

Brf Årstas fastighet Årsta 9:1 berörs inte av planområdet i förslaget till detaljplan.

Övrigt

Handelskammaren i Uppsala län anser att planprocessen har varit onödigt utdragen för Östra Sala backes första etapp. Kommunen tar lärdom av erfarenheterna från processen i etapp 1 och jobbar ständigt med förbättringar och kortare ledtider.

Synpunkten om fallande föremål som orsakas av vistelse på tak i de fall det planeras noteras och byggherrar ska följa Boverkets gällande regler (BBR) vid projektering.

Teknisk försörjning

Telia Sonera Skanova AB (Skanova) har flera markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall har elanläggningar inom och i närheten av planområdet. Eventuell flytt/förändringar av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av exploatören. I övrigt ingen erinran.

En privatperson anser att alla fastigheter, inte bara några, ska utnyttja solenergin.

Förvaltningens bedömning

Ledningar

Kontakt med berörda ledningsägare tas vid behov. Planbeskrivningen kompletteras med information om att den part som initierar flytten av ledningar också bekostar den.

Solenergi

Under markanvisningstävlingen som föregick planarbetet bedömdes de inlämnade förslagens kvaliteter i fråga om social, ekonomisk, och ekologisk hållbarhet. Förslag som innehöll solenergilösningar premierades i tävlingsskedet. I förslaget till detaljplan styrs däremot inte hur energiförsörjning ska lösas inom de olika fastigheterna.

Övriga synpunkter

Lantmäterimyndigheten har ett antal redaktionella synpunkter på plankarta och planbeskrivning.

Försvarmakten informerar att då området i detaljplanen är begränsat till antal våningar och inte högsta totalhöjd bör det förtydligas att detaljplanelagt område ligger inom stoppområde för höga objekt vilket medför att objekt vilka överstiger 45 meter kommer att strida mot totalförsvaret som riksintresse.

En privatperson påpekar att det i planbeskrivningen anges att planområdet berör del av Årsta 8:1 som ägs av BRF Gurkan. I dokumentet ”Att färdas i Östra Sala backe” finns en helt ny plankorsning planerad för Sparrisgatan som rätas ut. Enligt illustrationerna kommer trafiken att ledas alldeles intill fastigheten nr 36. Man undrar hur Brf Gurkans mark och de boende i Fyrislundsgatan 36 kommer att påverkas med anledning av detta?

En privatperson som deltagit vid informationsmötet anser att inte att det varit demokratiskt. Vederbörande menar att kommunen inte lyssnat på allmänheten och deras förslag och att man i handlingarna på kommunens hemsida kan läsa att allt redan är bestämt.

En privatperson som deltog vid informationsmötet ifrågasätter avsaknaden av politiker (förutom två i opposition). Vederbörande anser att det var dålig demokrati vid mötet, då inga frågor fick ställas, och påpekar att det snarare var ett informationsmöte än ett samrådsmöte.

Förvaltningens bedömning

Lantmäterimyndigheten

Plankarta och planbeskrivning justeras enligt Lantmäterimyndighetens synpunkter.

Försvarmakten

Försvarmaktens synpunkt noteras.

Påverkan på BRF Gurkans fastighet

Planbeskrivningen och planområdesgränsen öster om Fyrislundsgatan justeras för att inte längre omfatta någon del av *brf Gurkans* fastighet Årsta 8:1. Frågan som gäller Sparrisgatans utformning och dragningshanteras inte i förslaget till detaljplan för Östra Sala backe etapp 2 men synpunkten tas med inför arbetet med kommande detaljplaner för Årsta.

Planförslagets avgränsningar

Synpunkter som rör planförslagets överblickbarhet har inkommit. Synpunktslämnaren tycker att dokumenten blir svårslästa genom att *planhandlingarna*, dvs. plankarta och planbeskrivning, begränsas till området väster om Fyrislundsgatan, samtidigt som vissa *övriga handlingar*, exempelvis trafikdokument och utformningsprogram omfattar ett större område. Detta noteras och planbeskrivning, inklusive illustrationsplan förtydligas i det avseendet. För synpunkter som gäller platser utanför planområdet, exempelvis Årsta centrum hänvisas till kommande detaljplanarbete.

Informationsmötet

Förvaltningen noterar att två synpunktslämnare påtalar att det under informationsmötet inte fanns möjlighet att muntligen komma med synpunkter på förslaget till detaljplan. Kommunen har emellertid i all kommunikation inför och under mötet varit tydlig och informerat om att alla eventuella synpunkter på förslaget till detaljplan skulle skickas in skriftligen för att behandlas i och med samrådsredogörelsen.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Torsten Livion
Detaljplanechef

Sofie Andersson Rosell
Planarkitekt

4. Översikt över inkomna samrådsyttranden

	Inkommit med yttrande
Länsstyrelsen	2015-11-16
Lantmäterimyndigheten	2015-11-03
Sakägare (enligt fastighetsförteckningen)	
Privatperson	2015-11-05
Privatperson	2015-10-19
Brf. Årsta	2015-11-04
Brf. Arkitekten	2015-11-02
Privatperson, Brf. Trädgårdsmästaren	2015-11-04
Organisationer	
Cykelfrämjandet	2015-11-05
Vaksala Årsta socialdemokratiska förening	2015-11-05
Stockholms handelskammare	2015-11-02
Hysesgästföreningen Uppsala-Knivsta	2015-10-27
Handikappföreningarnas samarbetsorgan i Uppsala kommun	2015-11-05
Skolrådet Årsta-Ångelsta	2015-11-03
Vaksala församling och kyrkorådet	2015-10-28
Föreningen Vårda Uppsala	2015-11-05
Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd	2015-11-03
Kommunala förvaltningar	
Idrotts- och fritidsnämnden	2015-11-11
Äldrenämnden	2015-11-10
Omsorgsnämnden	2015-11-26
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	2015-11-13
Utbildningsnämnden	2015-11-13
Kollektivtrafikförvaltningen UL	2015-11-09
Gatu- och samhällsmiljönämnden	2015-10-20
Kulturnämnden	2015-10-29
Ledningsägare	
Vattenfall eldistribution	2015-11-06
TeliaSonera Skanova Access AB	2015-11-05
Svenska kraftnät	2015-10-02
Övriga	
Fasanens förskola	2015-11-05
Privatperson	2015-11-05
Privatperson	2015-11-06
Privatperson	2015-11-05

	Inkommit med yttrande
Privatperson	2015-10-14
Brf. Sparrisen	2015-11-05
Privatperson	2015-11-01
Privatperson	2015-11-04
Privatperson	2015-11-03
Privatperson	2015-10-28
Privatperson	2015-11-06
Privatperson	2015-11-03
Privatperson	2015-11-05
Privatperson	2015-11-04
Privatperson	2015-11-05
Privatperson	2015-12-01
Privatperson	2015-10-30
Privatperson	2015-10-13
Privatperson	2015-11-05
Privatperson	2015-10-22
Privatperson	2015-10-31