

Östra Sala backe

PLANPROGRAM

Bilaga - förutsättningar och konsekvenser



MEDVERKANDE

PROJEKTGRUPP

Programmet har tagits fram av:

Caroline Johansson Fors (projektledare och huvudtextförfattare),
Stadsbyggnadskontoret, i samarbete med en projektgrupp bestående av:

Karl Ingelstam, Fastighetskontoret

Karin Åkerhammar, Gatu- och trafikkontoret

Helena Espmark, Fritids- och naturkontoret

REFERENSGRUPP

Göran Carlén, Kommunledningskontoret

Ingrid Anderbjörk, Kommunledningskontoret

Kristina Ekholm, Uppsala Vatten

Peter Lundberg, Uppsala Vatten

Kerstin Bergman, Miljökontoret

Magnus Elfwendahl, Kulturkontoret

Astrid Nyström, Kontoret för barn, ungdomar och arbetsmarknad

Kjell Holm, Äldrekontoret och kontoret för vuxna med funktionshinder

Mats Sundelius, Brandförsvaret

KONSULTMEDVERKAN

Strukturskiss och analyser som ligger till grund för programförslaget har tagits fram av Stadsbyggnadskontoret och Fastighetskontoret i samarbete med White Arkitekter representerade av Nina Wittlöv Löfving, Kristoffer Roxbergh och Stefan Rummel. White Arkitekter har också tagit fram perspektiv och illustrationer där så anges.

Slutlig sammanställning, utformning och layout av programmet har tagits fram av Stadsbyggnadskontoret i samarbete med Tengbom representerade av Per Jacobsson och Marie-Louise Öberg.

FOTOGRAFIER OCH ILLUSTRATIONER

Fotografier från skatebordsparken i Tyresö har tagits av Göran Ekeberg.

Fotografier från Tubbingen har tagits av Karin Åkerblom, kommunledningen.

Övriga fotografier har tagits av Stadsbyggnadskontoret och Tengbom.

Flygfoton har tagits av Bergslagsbild AB.

Kartillustrationer har tagits fram av Tengbom.

White Arkitekter har tagit fram perspektiv och övriga illustrationer.

UNDERLAG

En levande Fyrislundsgata, Rapport - 2010-06-22 (Niras)

Trafikutredning om Fyrislundsgatan - 2010-08-10 (Ramböll)

Parkeringsutredning Kraftledningsstråket - 2010-08-10 (Ramböll)

Översiktligt PM Geoteknik, Fyrislundsgatan - Johannesbäcksgatan - 2010-08-23 (Bjerking)

Rapport Geoteknik, Fyrislundsgatan - Johannesbäcksgatan - 2010-08-23 (Bjerking)

PM Bullerberäkningar till programarbete Fyrislundsgatan, Uppsala kommun - 2010-09-20 rev. 2010-09-29 (Ramböll)

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING AV PROGRAMFÖRSLAG.....	4
---------------------------------------	---

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER	5
--	---

BEFOLKNING OCH BOENDE	
VERKSAMHETER, SERVICE OCH KULTUR	
STADSLIV	
STADSBILD OCH BEBYGGELSEKARAKTÄR	
KULTURMILJÖ	
GRÖNSTRUKTUR OCH REKREATION	
BILTRAFIK	
KOLLEKTIVTRAFIK	
GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	
PARKERING	
BARNPERSPEKTIV OCH TRYGGHET	
HÄLSA OCH SÄKERHET	
GEOTEKNIK OCH MARKFÖRORENINGAR	
DAGVATTEN OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING	
FÖRENLIGHET MED ÖP, MB OCH NATIONELLA MÅL	
KLIMATUTMANINGEN	
NOLLALTERNATIV	

SAMMANFATTNING AV PROGRAMFÖRSLAG

Bakgrund och syfte

Östra Sala backe, mellan Fyrislund och Boländerna i söder till Gränby i norr, har sedan 1970-talet utgjorts av en bred kraftledningsgata som nu är borttagen. Nya möjligheter att utveckla området till en levande del av staden har öppnats. Ett unikt tillfälle finns att förtäta denna del av staden, förbättra kopplingarna mellan Sala backe och Årsta och skapa en ny och spännande sammanhållen stadsbyggnad.

Programmet visar på kommunens viljeriktning och mål för området samt förutsättningarna och konsekvenserna av en utbyggnad. Programmet ska utgöra underlag för den fortsatta detaljplaneringen och belysa vilka strategiska frågor som måste hanteras och lösas i den fortsatta planprocessen och genomförandet.

Stadsbyggnadsvision

Visionen för Östra Sala backe är att skapa en sammanhållen stadsstruktur som kopplar ihop Sala backe och Årsta och därigenom ”läker” stadsväven. Strukturen bygger på möten, variation, upplevelser och mångfald. Den nya bebyggelsen tillför nya kvaliteter i boende- och stadsmiljön och attraherar människor med olika bakgrund, livsstilar, intressen, kulturer och livsskeden. Strukturen gör det enklare och tryggare att ta sig mellan stadens olika delar och fungerar som en ”brygga” och mötesplats mellan stadsdelarna.

Östra Sala backe bidrar till att ge de östra delarna av Uppsala en innerstadskänsla och urban karaktär med ett attraktivt stadsliv med en blandning av bostäder och verksamheter. Årsta centrum blir en viktig mötesplats. Hållbarhet är i fokus i utvecklingen av Sala backe. Strukturen är robust, miljömedveten, ska underlätta etablering av nya verksamheter och är såväl ekologiskt som socialt och ekonomiskt hållbar. Strukturen formas och utvecklas över tid i samarbete med många olika aktörer.

Områdets struktur

I Östra Sala backe blandas bostäder, handel, service, kontor och verksamheter i en intressant och varierad struktur. En blandad stad kräver ett tillräckligt stort befolkningsunderlag, genomströmning av människor, tydliga offentliga platser och intressanta målpunkter.

Den traditionella stadens uppbyggnad med tydliga gator och kvarter är förebild för Östra Sala backe. Det ska

vara enkelt att röra sig genom området, orientera sig och mötas. Kvarteren varierar i storlek och form beroende på hur lokalgatunätet möter Fyrislundsgatan. Intressanta kvartersformer och spännande gatuperspektiv kan på så vis skapas. Fyrislundsgatan som barriär ska överbryggas och ges en funktion och utformning som stadsgata med inslag av verksamheter. Bebyggelsen ges en egen karaktär och ett spännande uttryck. Strukturen ska bygga på variation enligt principen högt - lågt - tätt.

Östra Sala backe rymmer ca 2 000 bostäder väster om Fyrislundsgatan. På den östra sidan är marken i privat ägo, men kan uppskattningsvis inrymma ytterligare ca 500 bostäder. Årsta centrum utvecklas med handel, olika servicefunktioner, kultur, idrott, kontor och bostäder, och utgör områdets naturliga mötesplats. Tillkommande behov av förskolor, skolor och särskilda boendeformer kan tillgodoses inom programområdet men även genom att finna lämpliga platser inom Årsta och Sala backe.

Genom upprustning av befintliga parker i närområdet, nya kvartersparker inom området och nya parkstråk tillgodoses områdets behov av park- och rekreationsytor. Gång-, cykel- och kollektivtrafiken gynnas genom att bebyggelsestrukturen gör det lätt att promenera, ta cykeln och resa kollektivt. Boendeparkering ska som huvudprincip anordnas i underjordiska garage, medan besöksparkering kan ske som kantstensparkering.

Stadsbyggnadsprinciper

Stadsbyggnadsprinciperna illustrerar på vilket sätt området kan utformas till en nyskapande, mer värdetät, variationsrik och grön stadsdel med en blandning av innehåll och funktioner. Principerna kommer att ligga till grund för kommunens fortsatta arbete och anger en ambitions- och kvalitetsnivå som kommer att fördjupas och utvecklas tillsammans med olika aktörer i den fortsatta planprocessen.

Fortsatt arbete

Programområdet är stort och utbyggnaden kommer att ske under en lång tidsperiod. Föreslagen struktur ger en robusthet och flexibilitet inför genomförandeskedet på så vis att utbyggnader kan påbörjas parallellt inom olika delar av området. Genom arbeten med markanvisningar och detaljplaner bedöms byggandet av områdets första kvarter kunna påbörjas 2013. Arbetet beräknas pågå under ca 10-15 år. Stadsbyggnadsvisionen skapar höga förväntningar och nya utmaningar för de aktörer som medverkar i den fortsatta utvecklingen av området. Kommunikation, samordning, ständig utveckling och kunskapsåterföring samt samarbete med övriga markägare blir viktiga framgångsfaktorer i plan- och genomförandeprocessen.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER

I följande kapitel beskrivs programområdet idag och vilka övergripande konsekvenser den tillkommande bebyggelsen i Östra Sala backe bedöms kunna få. Programförslaget innebär en förtätning och komplettering av staden i enlighet med översiktsplanens inriktning och bedöms inte strida mot andra kommunala riktlinjer. Utifrån den kunskap som stadsbyggnadskontoret idag har är den samlade bedömningen att programmets intentioner inte kan antas leda till en betydande miljöpåverkan.



Östra Sala backe idag

BEFOLKNING OCH BOENDE

Idag bor ca 9 650 personer i Sala backe och ca 8 100 personer i Årsta. Sammansättningen av bostadsutbud och upplåtelseformer skiljer sig åt mellan de båda stadsdelarna. I Sala backe bor närmare 97 % av befolkningen i flerfamiljshus jämfört med ca 78 % i Årsta. Hyresrätter respektive bostadsrätter är grupperade i stora enheter. Huvuddelen av lägenheterna i Årsta utgörs av bostadsrätter, i Sala backe är andelen hyresrätter större.

De sociala och ekonomiska förutsättningarna skiljer sig inte nämnvärt åt mellan stadsdelarna. Medelinkomstnivån i Årsta ligger ca 10 % högre än i Sala backe. Likaså är andelen familjer med bil större i Årsta än i Sala backe, vilket torde hänga ihop med att andelen småhus är större i Årsta.

Konsekvenser - befolkning och boende

Vid utbyggnaden av Östra Sala backe beräknas ca 2 000 lägenheter väster om Fyrislundsgatan tillkomma, vilket innebär ca 4 500 nya invånare. Vid en exploatering på den östra sidan om Fyrislundsgatan kan ytterligare ca 500 lägenheter tillkomma, vilket innebär ca 1 100 nya invånare. För att kunna möta den prognostiserade befolkningsökningen fram till år 2030 har Uppsala kommun behov av ett bostadstillskott på totalt ca 20 000 lägenheter. Programförslaget inrymmer ca en åttondel av detta behov.

En struktur med kvarter bestående av flera mindre fastigheter möjliggör en blandning av upplåtelseformer och bostadstyper, inslag av service och verksamheter vilket skapar förutsättningar för en social mångfald och främjar social integration. Den nya bebyggelsen inordnas i en redan etablerad miljö och kommer socialt att stärka och komplettera denna avseende service, verksamheter, fritidsanläggningar och befolkningsstruktur.

VERKSAMHETER, SERVICE OCH KULTUR

Uppdelningen i bostäder och service är tydlig i stadsdelarna vilket bygger på grannskapstanken. Brantingstorget och Årsta centrum utgör områdenas kommersiella centrum. I Sala backe finns även spridda verksamhetslokaler bl.a. längs Verkmästaregatan och Apelgatan. Norr om Östra Sala backe ligger Gränby centrum med ca 65 butiker och restauranger. Den kommersiella ytan i Gränby utökas med fler butiker vilket stärker Gränbys karaktär av stadsdelscentrum ytterligare. Söder om Östra Sala backe ligger verksamhetsområdet Boländerna med bl.a. Ikea och Coop Forum.

I Sala backe och Årsta finns idag fem skolor samt ett femtontal förskolor. Idag finns ingen ytterligare kapacitet i förskolorna för att bemöta efterfrågan på förskoleplatser som ny bebyggelse genererar.

En vårdcentral i Uppsala Läns Landstings regi finns i Årsta centrum, och bostäder för psykiskt funktionshindrade och äldre finns i kv Cikorian. Servicelägenheter för äldre finns även i Sala backe. Bibliotek finns vid Brantingstorget. Eventuellt kan ett nytt bibliotek tillkomma i Gränby centrum.

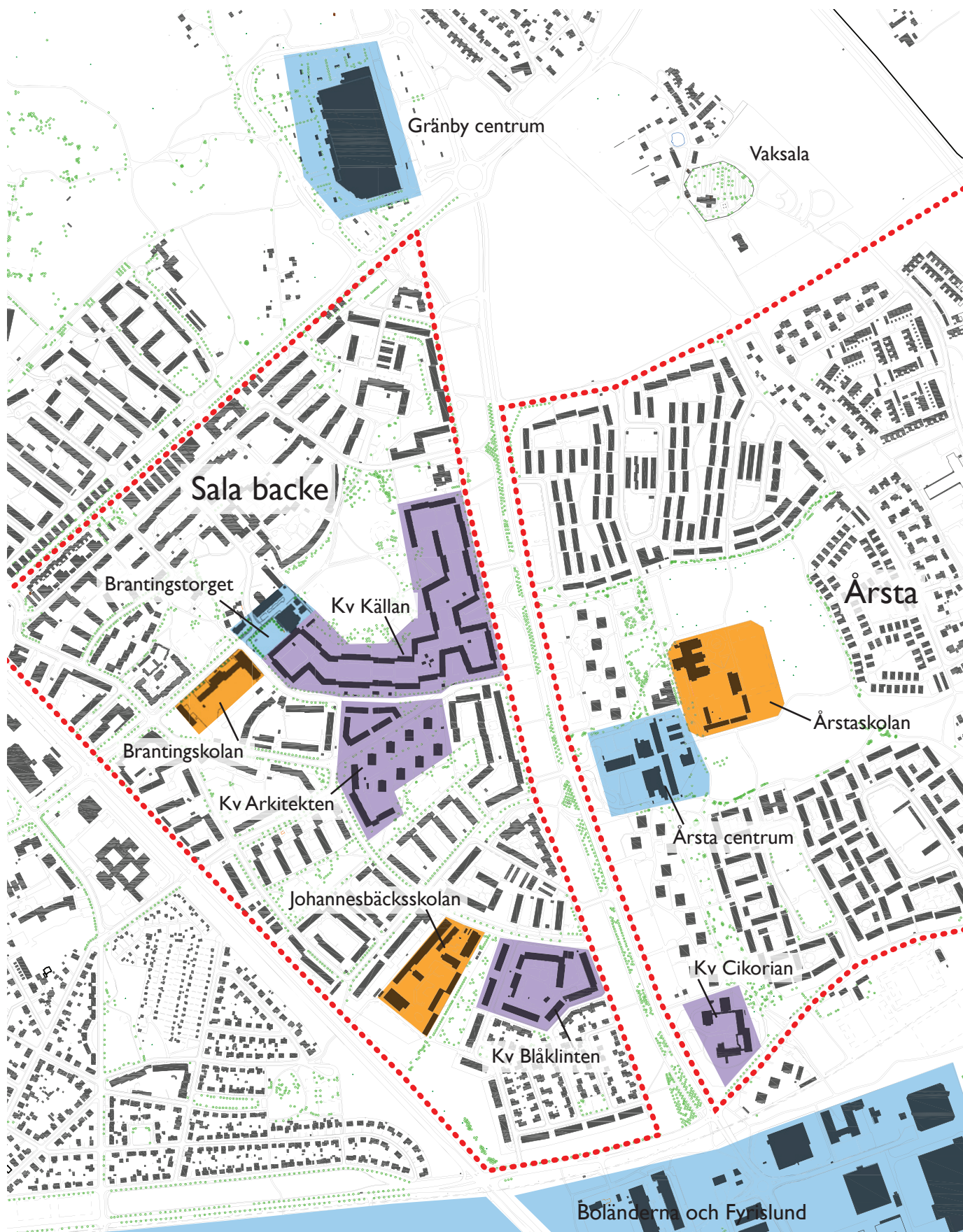
Konsekvenser - verksamheter, service och kultur

Närheten till Gränby centrum och Boländerna innebär idag vissa svårigheter att få verksamheter att gå runt i Årsta centrum. Den nya bostadsbebyggelsen skapar underlag för att utveckla och utöka Årsta centrum. Konsultföretaget Niras bedömer att ca 2 500 kvm service utöver befintlig kan tillkomma. Det ökade befolkningsunderlaget skapar även möjlighet till lokalisering av kommunal service i Årsta centrum. För att kunna samlokaliseras med bostäder måste de verksamheter som tillkommer vara ickestörande. Tillkommande verksamheter ger möjlighet för fler arbetstillfällen vilket är positivt för det lokala näringslivet. Verksamheter i området kan också bidra till att skapa en bättre boendemiljö. Genom att lokaliseras till lägen som exempelvis p.g.a buller inte lämpar sig för bostäder, kan verksamhetsbebyggelsen fungera bullerskyddande för bakomliggande bostadsbebyggelse. I det fortsatta arbetet krävs både fördjupade handels- och stråkstudier för att kunna avgöra hur stor andel verksamheter som kan bli aktuellt och var dessa på bästa sätt ska placeras i området.

Den nya bebyggelsen skapar behov av ytterligare skol- och förskoleplatser, totalt ca 450 förskole- och upp emot 500 skolplatser. Möjlighet finns att tillskapa förskolor inrymda i bostadskvarteren inom programområdet, men också genom att finna lämpliga platser i Sala Backe och Årsta. Flexibilitet ska finnas i den kommande planutformningen så att förskolor kan inrymmas om behov finns även utanför utpekade kvarter.

En skola bedöms på grund av utrymmesskäl inte kunna inrymmas i området. En beredskap för dessa platser behövs därför i närområdet. En möjlig yteffektivisering av närliggande skolor ska studeras. Frågan kräver studier på en mer övergripande och strategisk nivå. Exploateringen leder också till behov av platser i gymnasieskola. Var detta behov ska förverkligas berör inte programmet. Behovet av fritidsgård bedöms kunna klaras inom befintliga lokaler i närområdet.

Behov finns av att lokalisera minst ett vårdboende samt olika typer av specialbostäder inom programområdet.



- Hyresrätter
- Handel, service m.m.
- Skolor
- Stadsdel

Fastighetskontoret kommer via markanvisning ställa krav på behov av lokaler för olika serviceändamål och behov av specialbostäder inom kvarteren för att på så vis säkerställa tillkomsten.

STADSLIV

Stadsstrukturen i de östra delarna av Uppsala präglas av den så kallade ABC-staden, en funktionsuppdelning av arbetsplatser, bostäder och centrumverksamheter. Större delarna av Årsta och Sala backe utgörs av bostäder. De större mötesplatser som finns är framför allt Årsta centrum och Brantingstorget i Sala backe. Utöver dessa finns lekplatser och bollplaner vilka även de fungerar som mötesplatser i stadsdelarna. Fyrislundsgatan utgör en barriär mellan Sala backe och Årsta, vilket gör att få kopplingar finns mellan de två stadsdelarna.

Konsekvenser - stadsliv

Utvecklingen mot en blandad stad och en tätare bebyggelsestruktur skapar möjligheter för ett livfullt stadsliv och möjliggör möten. Verksamhetslokaler i bottenvåningar, torg- och platsbildningar, entréer mot gator och visuella kopplingar inom och mellan kvarter skapar förutsättningar för ett rikare stadsliv. En länkning av stadsväven, med ett kontinuerligt nät av gator och kvarter, gör det möjligt att på ett lättare och tryggare sätt röra sig mellan stadens delar. Samtidigt ökar tillgängligheten, vilket är en av förutsättningarna för ett rikt stadsliv. Den föreslagna utvecklingen av Årsta centrum kommer att utgöra en brygga mellan Årsta och Sala backe. Kopplingen mellan staddelarna blir tydligare, samtidigt som en viktig centralt placerad mötesplats tillskapas. En utveckling av parkerna i området, i kombination med att närheten till dem förbättras, bidrar också till att förutsättningarna för ett förbättrat stadsliv ökar.

STADSBILD OCH BEBYGGELSE-KARAKTÄR

Sala Backe och Årsta är olika till struktur och bebyggelsekaraktär. Sala Backe byggdes ut med början på 1950-talet och Årsta under slutet av 1960-talet. Fyrislundsgatan utgör idag en kraftig barriär mellan stadsdelarna. Längre har dessa områden betraktats som stadens periferi. Ett synsätt som har förändrats med E4:ans nya dragning, de nya stadsentréer som tillkommit i samband med denna och en allt snabbare växande stad i stort.

Sala backe är uppbyggd kring idealet med *grannskapsenheter* såsom Gunnar Leche uppfattade det. I norr utgörs stadsdelen av öppna storgårdskvarter med i hu-

vudsak lamellhusbebyggelse, men även med inslag av skivhus och punkthus. I söder tar ett mer tidstypiskt upplöst kvartersmönster över, men trots detta med väl avgränsade gaturum. Längst i söder, invid Johannesbäcksparken, finns en grupp villor, radhus och tvåvånings flerfamiljshus. Skalan inom Sala backe är i genomsnitt i 3-5 våningar. I stadsdelens norra del går skalan upp till 9-10 våningar medan den södra delen utgörs av låg villabebyggelse.

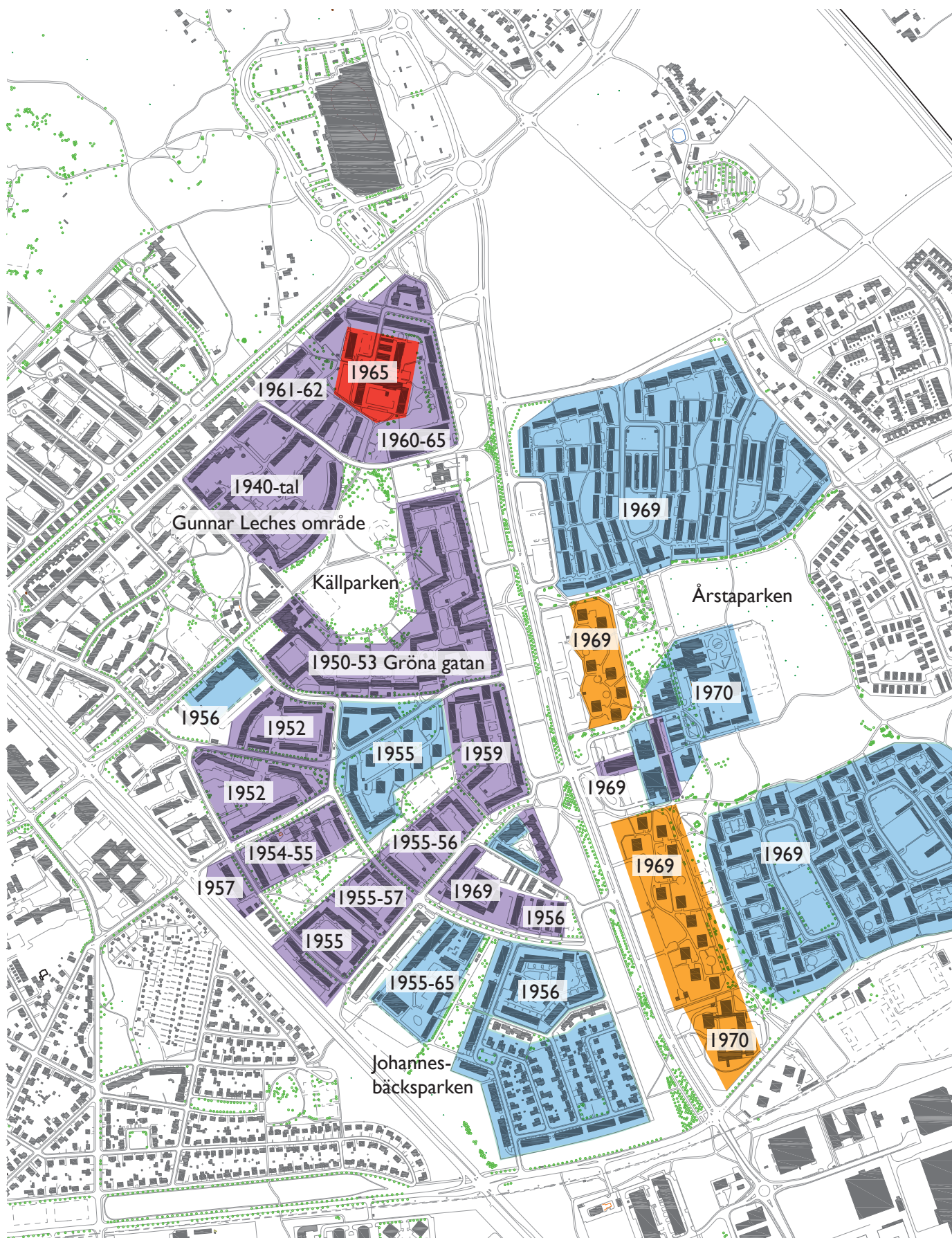
Sala backe har ett sammanhängande nät av gator i ett relativt stormaskigt system. Utmärkande för stadsdelen är kv Källan kring Källparken och Gunnar Leches område längs Källparksgatan. I kv Källan, också kallat "Gröna gatan", infördes för första gången i Sverige trafikseparering med bilförbudna gårdar. I anslutning till kv Källan och Brantingstorget ligger Källparken.

Årsta karaktäriseras av homogena bebyggelsegrupper av lågt och tätt, samt punkthusbebyggelse i sex våningar. Bebyggelsen grupperar sig kring Årstaparken där skolorna är belägna. Området är tidstypiskt uppbyggt med säckgator och stora parkeringsenheter efter trafiksepareringens principer. Orienterbarheten och de visuella sambanden i form av ett sammanhängande gatunät saknas. Medan Sala Backe avslutas i en distinkt bebyggelselinje mot Fyrislungsstråket är mötet med Årsta mer diffust, och domineras av planteringar och parkeringsplatser.

Konsekvenser - stadsbild och bebyggelsekaraktär

Förändringen kommer stadsbildsmässigt att bli stor men ur allmän synpunkt positiv då ett obebyggt område i staden nu kan länkas ihop till en stadsbygd. Den nya bebyggelsen väver ihop två stadsdelar med olika bebyggelsekaraktär och struktur. Förändringen för närboende kan komma att upplevas som påtaglig och i många fall negativ då bebyggelsen placeras i direkt anslutning till befintlig bebyggelse och den fria sikten ersätts av en tätare bebyggelse. Målsättningen är dock att den nya bebyggelsen ska ges ett eget uttryck och karaktär men i mötet med befintlig bebyggelse anpassas i höjd och skala till denna. De högre skalorna koncentreras till området närmast Gränby centrum samt kring Årsta centrum. Stadsbyggnadsmässigt bedöms detta vara välmotiverat.

Programförslaget bedöms inte leda till någon negativ påverkan på viktiga historiska siktlinjer och vyer i staden. Siktlinjer och vyer ska beaktas vid den fortsatta detaljplanläggningen. Utformningen av bebyggelsen ska ske i samspel med befintliga byggnadsvolymer och med respekt för Vaksalakyrkans framträdande plats i stadsbilden.



- 1-2 våningar
- 3-5 våningar
- 5-6 våningar
- 9-10 våningar

KULTURMILJÖ

Den avgränsade kulturmiljön Vaksala kyrkomiljö (U 28:1) utgörs av en värdefull fornlämningsmiljö med bland annat gravfält från yngre järnåldern samt en bebyggelsemiljö i form av sockencentrum med kyrka, sockenmagasin, prästgård och skolor. Åkermarken väster om kyrkan har tillhört Vaksala prästgård. Hela miljön utgör en del av riksintresset Vaksala (K36).

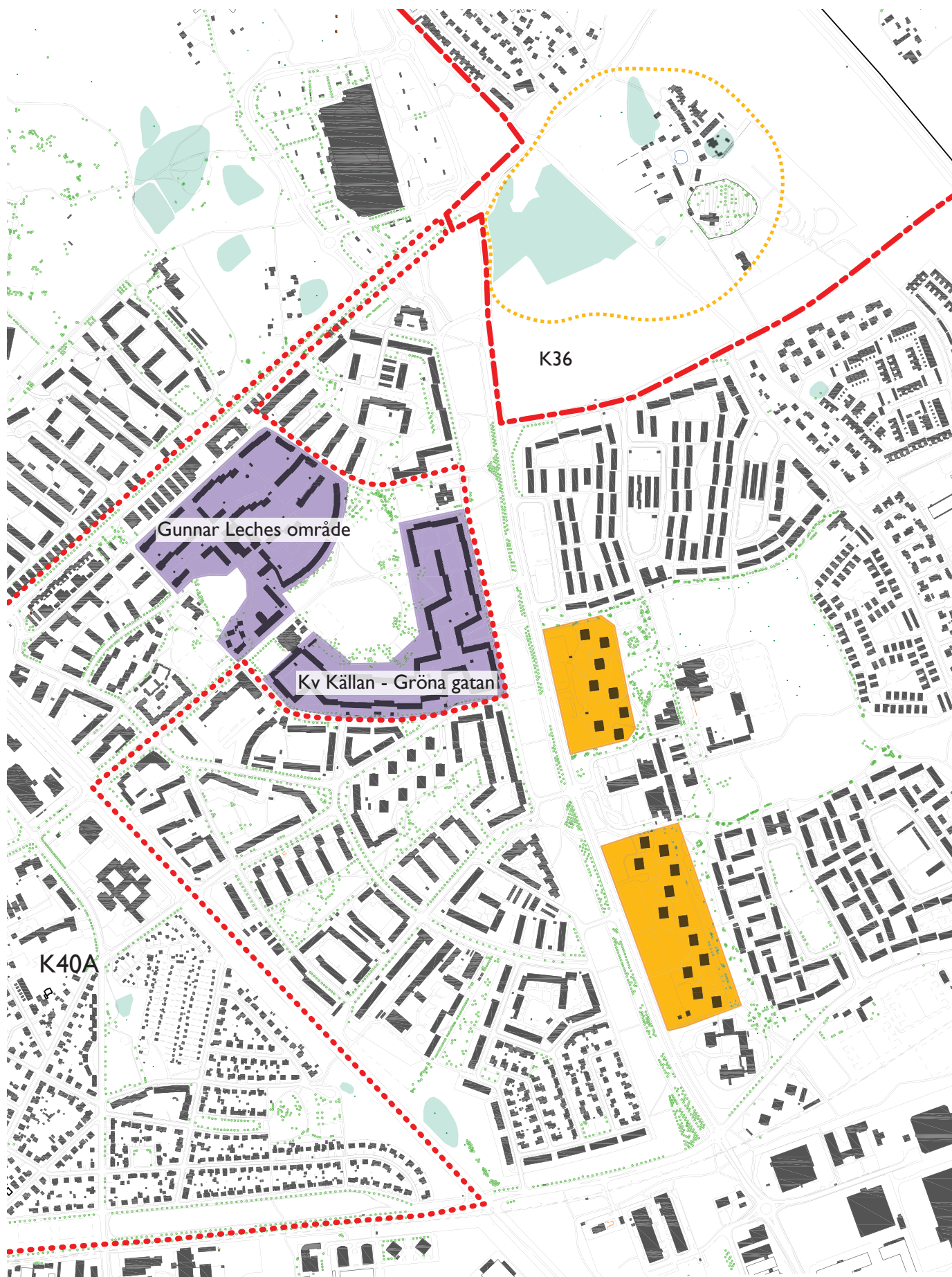
Under den senaste 50 åren har staden expanderat kraftigt mot öster. Marker tillhörande byarna Gränby, Vaksala, Bålsta och Årsta hör till de senare ianspråktaga. Nya E4:an och backarna upp mot Vaksala kyrka kan idag uppfattas som en gräns för stadens utbyggnad åt öster. I detta sammanhang spelar kyrkan en viktig roll som landskapselement.

Trots stadens utbyggnad österut har kyrkomiljön visats hänsyn till genom att ingen bebyggelse har tillåtits norr om Alrunegatan och öster om Fyrislundsgatan. Utbyggnaden av Gränby centrum, omdragningen av Fyrislundsgatan, anläggandet av Österleden och nya E4:an har dock inneburit att upplevelsen av och förståelsen för både kyrkomiljön och kulturlandskapet kraftigt har förändrats. Förståelsen för hur kulturlandskapet hänger samman har därmed försvårats.

Vaksala kyrka, vars äldsta delar är från 1100-talet, ingår i ett sockencentrum med kyrkogård, sockenmagasin, prästgård, skola och en by med ursprungligen tre hemman. Kyrkan är omgiven av ett öppet, fornlämningsrikt landskapsrum. Vid och i anslutning till kyrkan finns runstenar vilka vittnar om platsens betydelse redan i slutet av förhistorisk tid och början av medeltiden. Syd-väst och väster om kyrkan utbreder sig en stor åker som tidigare tillhört prästgården och en beteshage med ett omfattande fornlämningsområde. Området ägs numera av Uppsala kommun som har för avsikt att omvandla detta till park. På så vis integreras kulturmiljön i stads-väven och blir tillgänglig för allmänheten. En stadspark med utgångspunkt i kulturmiljöns historia länkar på ett bättre sätt samman miljön än den åker som idag kan upplevas som en barriär i området.

Väster om Fyrislundsgatan ligger kv Källan. Området kring Källparken, den så kallade "Gröna gatan", och Gunnar Leches område längs Källparksgatan i Sala backe är klassade som särskild värdefull bebyggelse enligt översiktsplanen, och ingår även i riksintresseområdet för staden. Flera av kvarteren inom såväl Sala Backe som Årsta finns omnämnda i det moderna kulturarvet.





Fornlämningar

Område av riksintresse för kulturmiljövården, Vaksala

Område av riksintresse för kulturmiljövården, Uppsala stad

Vaksala kyrkomiljö

Särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer enligt ÖP

Område med särskilt miljö- och stadsbildsvärde enligt inventering av det moderna kulturarvet

Konsekvenser - kulturmiljö

Utbyggnadsområdet ligger inte inom riksintresseområdet för kulturmiljön men berör indirekt dessa genom sin närhet. Förslaget innebär att bebyggelselinjen mot det öppna landskapsrummet kring Vaksala kyrka flyttas fram, men Fyrislundsgatan och Alrunegatan kommer fortfarande att utgöra den tydliga fysiska gränsen. Mötet mellan stad och land blir mer distinkt och stadsmässigt. Den utveckling som har skett genom bl.a. Gränbys utveckling och omläggningen av Österleden, vilket har inneburit att det har blivit svårare att visuellt kunna avläsa kulturmiljön, kan genom förslaget mildras. En tydligare bebyggelsegräns i kombination med ett varsamt ianspråktagande av kulturmiljöområdet kring Vaksala kyrka, i syfte att öka tillgängligheten, kan leda till att kulturmiljöns värden lyfts fram och läggs fast i planer.

Området kring Vaksala kyrka har potential att kunna utvecklas med bl.a. promenadstråk vilka stärker kontakten dels med det nya parkstråket vid stadsranden, dels med kulturmiljöerna kring Gränby. Enligt översiktsplanen ska kommunen aktivt arbeta med att utveckla Linnés historiska landskap. I detta ingår en Linnéstig som bl.a. förslås ha en dragning förbi Vaksala. Sammantaget gör detta att kulturmiljön kring Vaksala kyrka blir mer tillgänglig, vilket till största delen är positivt. En utveckling av promenadstråken möjliggör en sammanknypning av de idag fragmenterade kulturmiljöerna.

En förbättrad tillgänglighet kring Vaksala kyrka i kombination med den befolkningsökning som den nya bebyggelsen leder till, innebär att ett större antal människor än idag kommer att röra sig i området. En negativ konsekvens av detta kan vara att slitaget på fornlämningsområdet ökar, vilket dock är avhängigt på vilket

sätt och i vilken omfattning området tillgängliggörs. Även djur som betar kring fornlämningarna förorsakar slitage, något som bör jämföras med det slitage som människor skulle förorsaka. Eventuellt slitage på fornlämningsområdet måste studeras mer ingående i det fortsatta arbetet. Programförslaget som helhet bedöms däremot inte inverka negativt på riksintresset för staden eller för Vaksala kyrka.

De närliggande bebyggelsemiljöerna i Sala backe som är utpekade som särskilt kulturhistoriskt värdefulla bedöms inte påverkas negativt eftersom den föreslagna bebyggelsen inte gör ingrepp i dessa miljöer och då mötet sker med hänsyn till befintlig skala.

GRÖNSTRUKTUR OCH REKREATION

Karaktäristiskt för stadsdelarna Sala backe och Årsta är inslaget av stora parker där Källparken och Årstaparken utgör stadsdelsparker. Dessa ingår även i länkar av gröna stråk ut mot bland annat Storskogen/Örlösan och Vedyxaskogen. Bristen på närhet till större skogs- och promenadområden är stor i de östra delarna av staden.

Årstaparken är en tidstypisk stadsdelspark från 1970-talet med stora öppna gräsytor för lek och idrott och plantering i dungar. Runt hela parken går en löpslinga och stora kullar av schaktmassor har lagts upp. Parken är sliten och i behov av upprustning. Utrustning, ytskikt och vegetation behöver fräschas upp och lekplatsen är i behov av tillgänglighetsanpassning.

Källparken kom till som en del av Sala backe och samspelar i skala och uttryck med den omkringliggande bebyggelsen. I parken kompletteras de öppna gräsytorerna





Privat

Halvprivat

Halvoffentligt

Offentligt - Grönstruktur

Offentligt - Torg- och skolområde

Uppdelningen är gjord utifrån vad som upplevs, och inte utifrån markägförhållanden.

med byggda element, t.ex. amfiteater, damm och murar, som med tiden blivit slitna. En särskild kvalitet i det annars flacka östra Uppsala är den stora kullen med utsikt mot slottet, domkyrkan och Vaksala kyrka. Parkens utrustning, ytskikt och vegetation är i behov av upp- rustning och lekplatsen är i behov av tillgänglighets- anpassning.

Gränbyparken nordväst om programområdet utvecklas idag i syfte att öka parkens tillgänglighet och attraktivi- tet.

Gårdarna i Sala backe är till stor del halvprivata till sin karaktär medan gårdarna i Årsta, närmast Östra Sala backe, till största delen är halvvoffentliga. Storgårds- kvarteren i Sala backe har gång- och cykelvägar genom kvarteren vilka tillsammans med de halvvoffentliga gårdarna i Årsta bidrar till rörligheten inom stadsdelar- na och möjligheten till att ta sig till respektive stadsdel- spark. Storgårdskvarterens gång- och cykelvägar kan idag upplevas som svårorienterade.

Idag utgörs området väster om Fyrislundsgatan av öp- pen gräsmark med parkering. Längs gatans västra sida står en rad uppvuxna lönnar som i söder, vid korsningen mot Fålhagsleden, bildar en större sammanhängande lövsal.

Konsekvenser - grönstruktur och rekreation

I de östra delarna av staden är bristen på närhet till större skogs- och rekreationsområden stor. När programområ- det exploateras ökar behovet av rekreationsmöjligheter. En utveckling av stadsrandsstråket och området kring Vaksala kyrka kan ses som kompensation för de grön- ytor som tas i anspråk. Vid en förtätning/komplettering av den befintliga stadsbygden är det naturligt att nyttja befintliga parker i närområdet.

Programförslaget innebär att Östra Sala backe kommer att vara välförsörjd med parker. Med den nya kvarters- parken i söder bedöms samtliga nya kvarter ligga inom 200-300 meter från en stadsdelspark eller kvarterspark. Bristen på större skogsområden och strövområden kom- mer fortfarande att vara otillfredsställande och en fråga som kommunen strategiskt måste fortsätta att jobba med för hela den östra delen av staden.

De flesta av de lönnar som finns längs Fyrislundsga- tan kommer att försvinna med programförslaget. Den klunga av träd som står mot Fålhagsleden och bildar en sammanhängande lövsal föreslås dock bevaras.



Årstaparken och Årstaskolan

BILTRAFIK

Fyrislundsgatan, som utgör en viktig huvudgata i stadens trafiknät, har idag en funktion och karaktär av trafikled. I och med den direkta kopplingen till Österleden har gatans funktion som länk mellan Gränby och Boländerna stärkts. Avsaknad av bebyggelse, få korsningar, oöversiktliga övergångsställen och breda körbanor leder till höga hastigheter och låg trafiksäkerhet.

Trafikmängderna ligger idag på ca 15 000 fordon/dygn (f/d). Fyrislundsgatan har en gen sträckning i huvudgatunätet och eftersom områdena såväl i söder som i norr expanderar beräknas trafikmängderna år 2030 ligga runt 22 000 f/d om inga större förändringar görs. Detta kan jämföras med delar av Tycho Hedéns väg idag. Få kopplingar finns idag från Fyrislundsgatan till lokalgatunätet i Sala backe, vilket är en orsak till att Fyrislundsgatan bidrar till att separera de olika stadsdelarna.

Konsekvenser - biltrafik

En trafikmängd på Fyrislundsgatan på ca 22 000 f/d år 2030 bedöms vara för hög för att på ett bra sätt kunna genomföra programförslaget och läka ihop stadsdelarna. Önskvärt är att bibehålla en trafikmängd kring 15 000 – 17 000 f/d, vilket innebär att Fyrislundsgatan medvetet måste utformas mindre attraktiv för genomfartstrafik.

I den trafikutredning som tagits fram av Ramböll har de konsekvenser som en omfördelning av trafiken från Fyrislundsgatan leder till övergripande studerats. I utredningen har också studerats vad en ny trafikplats på E4:an vid Årsta skulle innebära för trafiken på Fyrislundsgatan. Trafikutredningen visar att ca 4 500- 6 500 f/d fram till år 2030 kommer att omfördelas till andra huvudgator i trafiksystemet genom en medveten dämpning av trafiken. Detta kan ske genom en minskning av antalet körfält för bilar och genom en reglering med trafiksignaler. De gator som berörs är Tycho Hedéns väg, vilken beräknas få en ökning på ca 1 500 - 2 000 f/d, och Vaksalagatan beräknas få en ökning på ca 1 000- 1 500 f/d. Ca 2 000 f/d beräknas istället ta E4:an.

Med en ny trafikplats i Årsta beräknas trafiken på Fyrislundsgatan minska med ytterligare ca 2 000 f/d. En ny trafikplats skulle också avlasta trafiken på Tycho Hedéns väg och Fålhagsleden medan trafiken på E4:an och inom Östra Fyrislund ökar. En omfördelning av trafiken från Fyrislundsgatan till andra huvudgator i trafiksystemet medför längre resvägar vilket ökar de samhällsekonomiska kostnaderna för bland annat drift, underhåll samt miljö. För att uppnå den stadsutveckling och tillkomst av bebyggelse som programmet föreslår, måste dessa ökade kostnader, relaterat till längre resväg och restid accepteras.

Gatunätet inom Sala Backe kommer att påverkas av ökad trafik. Störst beräknas trafikökningen bli på Apelgatan, Salabacksgatan, Näckrosgatan och Johannesbäcksgatan med mellan 500 - 2 000 f/d. Närboende kan uppleva en försämring av trafiksäkerheten och upplevd trygghet. Hastighetsdämpande åtgärder och en anpassning till 30-zon är därför viktigt för att minska de negativa konsekvenserna. Effekten av dessa åtgärder kan dock bli att viss trafik trycks tillbaka till Fyrislundsgatan. Varutransporter och sophantering kommer att ske från gatorna och inte inifrån kvarteren.

KOLLEKTIVTRAFIK

Fyra busslinjer trafikerar idag Sala backe och Årsta – 4, 7, 9 och 41. I översiktsplanen är Vaksalagatan och Fålhagsleden utpekade som stomlinjestråk med möjlig konvertering till spårtrafik.

Konsekvenser - kollektivtrafik

Programförslaget innebär att underlaget för kollektivtrafiken förbättras. Detta möjliggör en ökad turtäthet och en eventuell konvertering till spårtrafik. Stomlinjen genom Sala backe mot Årsta planeras gå med 5-minuterstrafik och för kompletterande linjer planeras minst 20-minuterstrafik. Om kollektivtrafiken ska bli attraktiv bör den få eget körfält längs Fyrislundsgatan och prioriteras i trafiksignalerna.

En utbyggnad av programområdet kan leda till att tillgängligheten ökar för de boende i Årsta och Sala backe genom förbättrade möjligheter att med kollektivtrafik ta sig till olika delar av staden.

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Gång- och cykelvägnätet är relativt väl utbyggt inom stadsdelarna och i Östra Sala backe löper en gång- och cykelväg i nord-sydlig riktning. Av åtta kopplingar över Fyrislundsgatan mellan Sala backe och Årsta är ett signalreglerat. Det finns två gång- och cykeltunnlar under Fyrislundsgatan som gör det möjligt att planskilt nå Årsta centrum från Sala backe samt Källparken och Årstaparken. Tunnlarna kan dock upplevas som otrygga när det är mörkt. Kopplingarna mot såväl Uppsala centrum, Gränby samt öster- och söderut är i behov av förbättring. Gång- och cykelvägnätet inom Sala backe och Årsta är idag relativt svårorienterat, bl.a. på grund av att de löper genom parker och kvarter.

Konsekvenser - gång- och cykeltrafik

Programförslaget innebär att kopplingarna mellan Årsta och Sala backe förbättras, bland annat genom att de befintliga gång- och cykelstråken mellan Årsta

och Källparken förstärks. Ett nytt stråk etableras från Källparken ut mot Vaksala kyrka och vidare till det nya s.k. stadsrandsstråket mellan Årsta och E4:an. På kvartersnivå skapas kopplingar mellan nya och befintliga bostadsområden genom förbättrade passager över Johannesbäcksgatan.

Befintlig gång- och cykeltunnel invid Årsta centrum måste tas bort om en utvidgning av torget ska vara möjlig. Vilka av de övriga gång- och cykeltunnlar som ska tas bort, ersättas och alternativt bevaras ska studeras i det fortsatta arbetet. Frekventa signalreglerade kopplingar tvärs Fyrislundsgatan kan ersätta eller utgöra komplement till tunnarna.

PARKERING

Inom kommunens mark finns idag fyra områden som är planlagda för parkeringsändamål. Dessa hyrs ut till angränsande bostadsrättsföreningar eller upplåts av kommunen. Totalt rör det sig om ca 250 platser. Parkeringsutredningen visar att ca 110 av dessa platser nyttjas idag.

Konsekvenser - parkering

Med föreslagen exploateringsgrad bedömer stadsbyggnadskontoret att den tillkommande bebyggelsens parkeringsbehov kan lösas i form av källargarage i ett plan,

beräknat på en bilplats per lägenhet. Besöksparkering för boende och verksamheter längs stråket kan lösas med kantstensparkering. Längs Fyrislundsgatan ska det vara möjligt att angöra för besökande, varudistribution, avfallsfordon mm.

Befintliga parkeringsplatser kommer inte att ersättas med nya markparkeringar i området. Genom att frekvent nyttja gatumarken för kantstensparkering visar en parkeringsutredning att ca 200 nya platser kan tillkomma utöver de 70 platser som redan idag finns längs Johannesbäcksgatan och Näckrosgatan. Vidare finns utrymme att anordna ytterligare platser på berörda bostadsrättsföreningars gårdar. Parkering är ytterst fastighetsägarens ansvar att lösa, då i första hand inom egen fastighet. Inhyrning i framtida parkeringsgarage, boendeparkering längs gator och bilpooler kan också vara möjliga lösningar. Parkeringsbehoven inom Årsta centrum måste utredas vidare när man längre fram i processen vet mer om dess innehåll och struktur. Kommunen ser idag över gällande parkeringsnorm vilket kan inverka på det antal parkeringsplatser som kommer att krävas.



Fyrislundsgatan och stråket med de nu borttagna kraftledningarna



- | | | |
|-------------------------|---|------------|
| GC-nät | Stomlinjestråk - busslinje, framtida spårtrafik | Busslinjer |
| Övergångar / korsningar | Stomlinjestråk - busstrafik | |
| Undergångar | Stomlinjestråk - regional busstrafik | |

BARNPERSPEKTIV OCH TRYGGHET

Enligt Barnkonventionen ska barnets bästa komma i främsta rummet vid alla beslut som rör barn. De beslut som tas och ställningstaganden som görs i planeringen av staden berör barn i alla högsta grad. Barn har behov av att uppleva spännande och tilldragande miljöer. För att kunna tillgodose lekbehovet behövs rejäla och varierande utrymmen för olika typer av aktiviteter. Barn och ungdomar hör till de flitigaste användarna av offentliga platser. En väl utformad plats bör användas av människor i olika åldrar under en så stor del av dygnet som möjligt för att bidra till trygghet och variation. Detta kan påverkas genom hur kvarteren utformas, var olika platser och stråk skär varandra och var olika servicefunktioner lokaliseras.

Tillgängligheten till skolor och utformningen av skolmiljöer är extra viktigt för barn och ungdomar. Hur förbindelser till skola, fritidsanläggningar och andra målpunkter är ordnade är avgörande för barns rörelsemönster. Tryggheten kan exempelvis ökas genom väl upplysta gång- och cykelvägar lokaliserade i anslutning till bebyggelse. En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik leder också till ökad trygghet.

Ur ett barnperspektiv är förhållandena i Sala backe respektive Årsta idag relativt goda. Inom stadsdelarna finns lekområden av skiftande storlek som kan nås via gång- och cykelvägar utan att behöva korsa bilvägar. De två gång- och cykeltunnlarna under Fyrislundsgatan kan av många upplevas som otrygga. Ur ett barnperspektiv är tunnarna dock viktiga eftersom Fyrislundsgatan då kan passeras utan att behöva korsa en gata med biltrafik. Även delar av gång- och cykelvägnätet kan upplevas som otrygga på grund av hög och tät växtlighet.

De båda stadsdelarnas funktionsseparering innebär att mötesplatser som attraherar människor i olika åldrar saknas i synnerhet i Fyrislundsgatans närhet. Ur trygghetssynpunkt är detta negativt.

Konsekvenser - barnperspektiv och trygghet

Ur ett barnperspektiv innebär programförslaget delvis en förbättring i förhållande till dagens situation. Om båda gång- och cykeltunnlarna under Fyrislundsgatan tas bort försvinner möjligheten att korsa gatan utan att konfronteras med biltrafik. Tunnlarna är viktiga för barns rörelsefrihet samtidigt som ett borttagande av gång- och cykeltunnlarna ökar trygghetskänslan framför allt kvälls- och nattetid. Ett alternativ till att ta bort gång- och cykeltunnlarna är att öka trygghetskänslan genom förbättrad belysning och ökad genomsiktighet. En upprustning av befintliga parker kommer troligtvis också att öka trygghetskänslan.

Kvarterstrukturen med genomgående gångstråk skapar möjligheter för möten, liksom små platsbildningar och torg i strukturen. Genom att kopplingarna mellan Sala backe och Årsta förbättras och ny bebyggelse tillkommer ökar förutsättningarna för tryggare gång- och cykelvägar.

Trafiken i Sala backe kommer att öka med ett genomförande av programförslaget. I det fortsatta arbetet är det viktigt att vidta åtgärder i syfte att inte försämra trafiksituationen bl.a. vid Johannesbäcksskolan. Barnperspektivet och trygghetsaspekterna är viktiga att ha med som en röd tråd genom hela plan- och genomförandeprocessen.



Fyrislundsgatan med gång- och cykelvägar

HÄLSA OCH SÄKERHET

Den ekvivalenta ljudnivån för bostadsbebyggelsen längs befintliga lokalgator inom Sala backe och Årsta ligger idag mellan 56-60 dB(A). Miljökvalitetsnormen för inandningsbara partiklar, PM10, ligger vid Fyrislundsgatan under gällande miljökvalitetsnorm.

Konsekvenser - hälsa och säkerhet

En bullerutredning har tagits fram av Ramböll. Då enskilda byggnaders placering och även kvarterens exakta lägen kan komma att förändras i senare skeden kan ytterligare bullerberäkningar behöva göras, bl. a. för att bedöma ljudnivåerna på innergårdar och lekplatser och för att uppnå godtagbara ljudnivåer inomhus. I bullerberäkningarna har inte bakgrundsnivån lagts till då denna inte är känd för området. Buller från närliggande större trafikleder såsom Tycho Hedéns väg och E4:an samt buller från staden i allmänhet kan innebära att bakgrundsnivån är såpass hög att en ekvivalent ljudnivå lägre än 45 dB(A) inte kan klaras någonstans inom planområdet. Detta bör undersökas inför den fortsatta planeringen.

Dagens trafikmängd på Fyrislundsgatan uppgår till ca 15 000 f/d. Om inga förändringar av gatan görs beräknas trafikmängden år 2030 uppgå till ca 22 000 f/d, vilket bedöms vara för högt. Önskvärt är att den framtida trafikmängden ligger mellan 15 - 17 000 f/d. Ur bullerhänseende är skillnaden mellan 22 000 f/d och 17 000 f/d relativt liten, ca 1 dB(A), vilket knappt är hörbart.

Störst beräknas ökningen bli på Apelgatan, Salabacksgatan och Johannesbäcksgatan med 500 - 2 000 f/d. Denna ökning påverkar bullervärdena endast marginellt, men närboenden kan uppleva en försämring i trafiksäkerhet och trygghet.

Ekvivalent ljudnivå

Beräkningarna visar att huvuddelen av fasaderna som vetter mot trafikerade gator, förutom Näckrosgatan och vid norra delen av Johannesbäcksgatan, får ekvivalenta ljudnivåer som överstiger 55 dB(A). Mot Fyrislundsgatan uppgår bullernivån till 59-64 dB(A) vid fasad två meter över mark. En ökning av bullernivåerna sker 5 meter över mark.

De höga bullernivåerna innebär att principen för avstegsfall enligt Boverkets riktlinjer krävs. Detta innebär att den bullriga sidan kompenseras med en tyst eller luddämpad sida. Med omsorgsfull byggnadsutformning och lägenhetsplanlösning kan kravet på att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska ha fönster mot tyst sida, 45 dB(A) eller 50 dB(A), klaras. Likaså bör kravet på uteplats i bullerskyddat läge kunna

uppfyllas. Avstegsfall enligt Boverkets riktlinjer kan motiveras med att förslaget innebär en utveckling av staden med tätare bebyggelse längs ett redan etablerat kollektivtrafikstråk.

För att på ett bra sätt minska bullernivåerna är det viktigt att arbeta med kompensationsåtgärder vid källan. Omfördelning av trafik och hastighetssänkning är exempel på sådana åtgärder. Sådana bullerdämpande åtgärder är viktig för att möjliggöra en större frihet i utformningen av kvarteren. Stor omsorg kring byggnadernas placering och utformning kommer att krävas i den fortsatta processen för att hitta en bra balans mellan god ljudmiljö och en intressant gestaltning av bebyggelsekvarteren.

Maximal ljudnivå

Riktvärdet 70 dB(A) utomhus överskrids vid fasad vid alla gator som trafikeras av bussar eller annan tung trafik. I beräkningarna har tung trafik endast angivits för de gator som kan antas få regelbunden tung trafik såsom Vaksalagatan, Fyrislundsgatan, Fålhagsleden, Johannesbäcksgatan (delen som trafikeras av stombuss), tvärgatorna i förlängningen av Källparksgatan samt Gröna gatan, Verkmästargatan och Järneksgatan. Övriga gator kan förmodas bara få enstaka passager av tung trafik dagtid, och ännu mer sällan nattetid, varför andelen tung trafik har angivits till noll.

De maximala ljudnivåerna två meter över mark beräknas uppgå till 80-86 dB(A). De högsta nivåerna uppkommer där avståndet mellan hus och gata är litet och där bebyggelsen står så tätt att reflexer i motstående fasad får stor inverkan. Detta innebär att det är vid tvärgatorna som de högsta maximalnivåerna kan uppkomma vilket kräver god ljudisolering i vägg och fönster för att klara riktvärdet om högst 45 dB(A) inomhus.

Partiklar

Miljökvalitetsnormerna för luft PM10 bedöms inte överskridas vid Fyrislundsgatan vid en förtätning av stadsrummet. Detta gäller både om trafikmängden blir 22 000 f/d, eller det önskvärda 15 - 17 000 f/d. I programförslaget föreslås att trafiken ska reduceras på Fyrislundsgatan genom olika åtgärder, vilket innebär att mängden trafik på framför allt E4:an och Tycho Hedéns väg kan komma att öka något. I relation till den trafikmängd som prognostiseras år 2030 på berörda gator leder inte en omfördelning av trafiken till att buller och luft påverkas nämnvärt. Noteras ska att trafikmängderna på Tycho Hedéns väg år 2030 enligt trafikprognoserna ligger högt och miljökonsekvensnormerna för PM10 riskerar att överskridas. Den omfördelning av trafiken som förslaget medför bedöms dock inte vara avgörande. Trafikprognoserna är övergripande och parallellt med det fortsatta planeringsarbetet kan fördjupade trafikstudier komma att krävas.

Vibrationer

Vibrationer i marken, vilka sprider sig i ovanförliggande byggnader, kan uppstå i nära anslutning till järnväg eller gator med tyngre trafik. Vibrationerna ger upphov till stomljud i byggnader och ibland även skakningar. Vibrationer kan även leda till sprickbildningar i byggnader. Enligt riktlinjerna i översiktsplanen bör vibrationer i byggnader inte överskrida 0,4 mm/s. I det fortsatta planeringsarbetet bör risken för vibrationer utredas närmare, i synnerhet eftersom kollektivtrafikens busstomlinjer längs Vaksalagatan och Fålhagsleden planeras att ersättas med spårbunden trafik.

Solinstrålning och klimat

I det fortsatta detaljplanearbetet ska solstudier tas fram för respektive kvarter. Målsättningen med utformningen av den nya bebyggelsen är att skapa gårdar med god solinstrålning och att samtliga lägenheter får direktsol vid någon tidpunkt varje dag. Likaså syftar solstudierna till att bebyggelsens placering och utformning inte ska påverka den befintliga bebyggelsens ljusinsläpp i negativ riktning. Vindstudier av föreslagen bebyggelse bör göras i det fortsatta detaljplanearbetet i syfte att motverka att bl.a. vindtunnlar uppstår i anslutning till högre bebyggelse.

Störningar under byggskedet

Under byggskedet kan störningar för boende uppstå genom bl.a. pålning, avstängningar av gator och transporter med tung trafik.

GEOTEKNIK OCH MARKFÖRORENINGAR

En geoteknisk undersökning har genomförts av Bjerk- ing. Av denna framgår att undergrunden främst utgörs av kohesionsjord vilken underlagras av friktionsjord som djupare ner vilar på berg. Grundvattentrycknivån ligger mellan 5 - 8 m under markytan. Ett hydrodynamiskt portryck råder inom området, vilket innebär att noterad grundvattentrycknivå inte överensstämmer med portrycket i leran. Analyser av leran har visat att svavelinnehållet understiger miljökontorets rekommenderade gräns. Inga särskilda åtgärder bedöms nödvändiga med anledningen av svavelinnehållet.

Konsekvenser - geoteknik

Den underliggande leran föranleder inte någon förstärkning under förutsättning att större uppfyllnader undviks. I den norra delen är lerdjupet begränsat vilket innebär att lägre byggnader kan grundläggas direkt mot mark. För övriga delar av området bedöms enplanshus och enklare byggnader kunna grundläggas direkt mot mark medan högre bebyggelse erfordrar grundläggning med stödpålar till underliggande morän.

Schakt för källarplan bedöms kunna utföras utan spont under förutsättning att släntkrönet hålls obelastat. Schakt för ytterligare källarplan bedöms erfordra spont. Temporära schakt ner till normalt ledningsdjup (ca 2 – 2,5 m) kan utföras i slänlutning 2:1 utan särskilda förstärkningsåtgärder. Vid schakt i fyllning inom området bedöms en slänlutning på 1:1 erfordras för motsvarande schakt.

Grundvattnets trycknivå påverkare inte den planerade byggnationen. Fundamenten till de höga kraftledningsstolpar som tidigare stod längs stråket kan ha lämnat föroreningar i marken. Detta ska undersökas i det fortsatta arbetet.

DAGVATTEN OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING

I Fyrislundsgatan går idag ledningar för bland annat dagvatten, spillvatten, el och tele. Den tekniska försörjningen inom stadsdelarna Årsta och Sala backe är i stort väl utbyggd. Nuvarande ledningssystem för dagvatten genom befintlig bebyggelse har dock begränsad kapacitet och är ansträngt vid kraftiga regn. Dagvattnet avleds idag via ledningsnätet till Fyrisån vid Kungsängsesplanaden där en oljefälla finns.

Konsekvenser - dagvatten och teknisk försörjning

Ett relativt stort antal ledningar kommer att behöva flyttas vid ett genomförande av programförslaget. Andelen hårdgjord mark kommer att öka inom området. Det befintliga ledningssystemet för dagvatten har inte tillräcklig kapacitet för att klara en utbyggnad av Östra Sala backe, varför en utbyggnad av fördröjningsmagasin kommer att krävas. Inom kvartersmarken ställs krav på öppna utjämningsmagasin där viss rening också kan ske. På grund av utrymmesskäl är det svårt att rena dagvattnet från gatumark inom utbyggnadsområdet. Alternativa platser för detta ska studeras i det fortsatta arbetet. Kapacitet finns att rena dagvattnet i den befintliga oljefällan vid Kungsängsesplanaden. Sammantaget bedöms inte en exploatering av programområdet som enskilt projekt leda till att vattenkvaliteten i Fyrisåns påverkas nämnvärt.

Stadens tillväxt ställer naturligt krav på den tekniska infrastrukturen såsom ökad uppvärmning och mer avfall. Kommunen som markägare har en unik möjlighet att kunna styra dessa frågor i syfte att nå god hushållning och energibesparing. Programmet håller en hög ambitionsnivå. Aktuellt programområde är en av kommunens projekt som har medverkat i Energimyndighetens satsning "Uthållig kommun" avseende energi och trans-

porter. Parallellt med planeringen kommer fastighetskontoret i samverkan med stadsbyggnadskontoret och andra berörda, att utveckla ett hållbarhetsprogram med bland annat krav på energibesparingsåtgärder vid nybyggnation. Hur avfallsfrågan ska lösas kommer att kräva fortsatta studier och öppenhet för mer okonventionella lösningar, logistik mm.

FÖRENLIGHET MED ÖP, MB OCH NATIONELLA MÅL

I samband med att ett planeringsprojekt påbörjas ska en översiktlig behovsbedömning, utifrån den kunskap som finns just då, göras i syfte att tidigt i processen kunna bedöma om förslaget kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Bedömningen ska göras utifrån de kriterier som anges i PBL 5 kap 18 § och MB 6 kap 11 §. Om kommunens bedömning är att planprogrammet kan medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning enligt MB 6 kap 11-18 §§ göras i samband med den efterföljande detaljplaneringen. Om planprogrammet inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan ska dess miljökonsekvenser utredas i den utsträckning som krävs för projektet och redovisas i kommande detaljplaner.

Programförslaget innebär en förtätning och komplettering av staden i enlighet med översiktsplanens inriktning, och bedöms inte strida mot andra kommunala riktlinjer, lagar, förordningar eller styrdokument. Programförslaget bedöms inte leda till någon negativ påverkan på riksintressen enligt 3 kap MB, och bidrar inte till att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap MB över-skrids.

Den samlade bedömningen mot bakgrund av den kunskap som stadsbyggnadskontoret i nuläget har är att ett genomförande av programmets intentioner inte kan antas leda till en betydande miljöpåverkan enligt MB 6 kap 11 § och att en miljöbedömning enligt MB 6 kap 11-18 §§ inte krävs.

I tidigare programförslag tog stadsbyggnadskontoret ett preliminärt ställningstagande att betydande miljöpåverkan kunde föreligga avseende trafik, buller och luft. Trafikprognoserna var då inte uppdaterade. Länsstyrelsen delade denna uppfattning. Mot bakgrund av den trafikutredning som har tagits fram år 2010, och med utgångspunkt i kommunens målsättning att minska genomfartstrafiken på Fyrislundsgatan gör stadsbyggnadskontoret nu bedömningen att ett genomförande av programmet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11. Nytt samråd kring betydande miljöpåverkan har hållits med länsstyrelsen, som delar kommunens uppfattning.

KLIMATUTMANINGEN

Klimatutmaningen, Uppsala kommuns handlingsplan för klimatarbete, är en grund för samverkan med andra parter samt dialog med medborgarna och omvärlden lokalt, nationellt och internationellt. Fokus ligger på att minska utsläppen från bebyggelsen och transportsystemet och främja ny teknik.

Klimatutmaningen syftar till att kommunen ska bli ledande bland Sveriges kommuner i att minska klimatpåverkan till följd av mänsklig aktivitet. Det övergripande och långsiktiga målet för Uppsalas klimatarbete är att minska de samlade utsläppen per capita inom kommunens geografiska område med 30 % till år 2020 jämfört med 1990 års nivå, samt därefter fortsätta minska. Kommunfullmäktige har även som mål att antalet kollektivtrafikresor ska öka, antalet gående och cyklande ska öka samt att all el som kommunen köper ska vara grön el eller kärnkraftsel.

NOLLALTERNATIV

Ett nollalternativ innebär en rimlig framskrivning av nuläget. Nollalternativet skulle innebära att det aktuella programområdet under en tid framöver nyttjas som parkstråk, och till viss mån parkering, i enlighet med gällande detaljplaner. Eftersom behovet av nyproducerade lägenheter beräknas vara stort fram till år 2030, är det dock mer troligt att marken kommer att exploateras. Målet med en hållbar utveckling av Uppsala, med effektivt markutnyttjande och en läkning av stadsväven talar för detta.



Uppsala
KOMMUN

STADSBYGGNADSKONTORET