

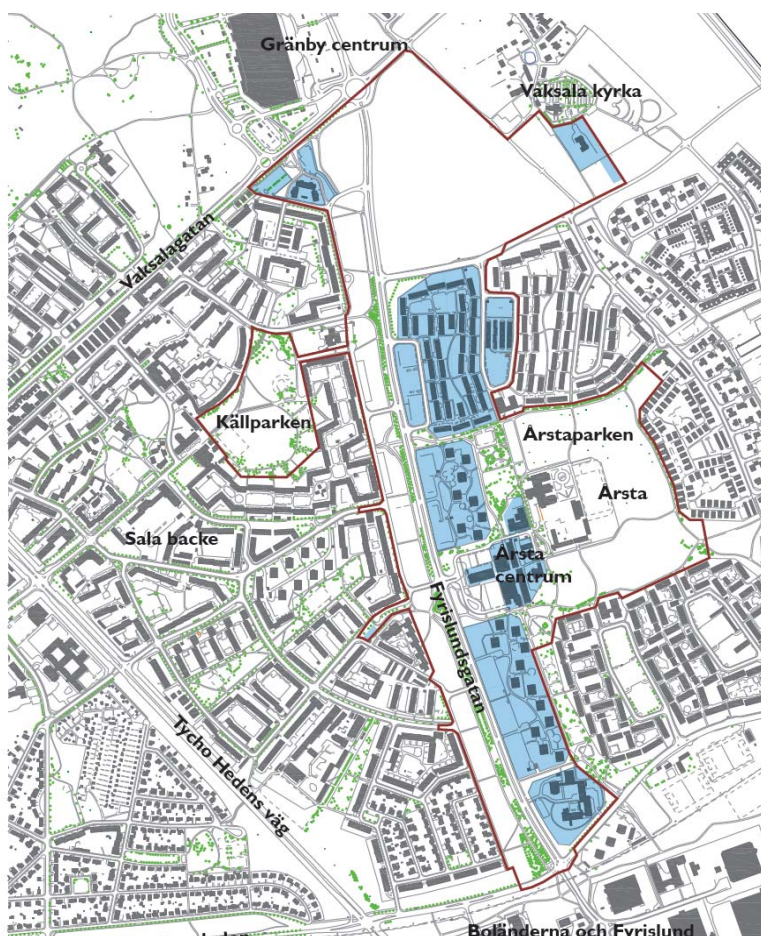
Handläggare:
Caroline Johansson Fors
018-727 46 16
Caroline.johansson@ uppsala.se

Datum:
2010-11-09

Diarienummer:
2003/20007-1

Programsamrådsredogörelse

Planprogram för Östra Sala backe, (fd kraftledningsstråket),
Uppsala kommun



Programmets syfte

Programmet ska utgöra underlag för den fortsatta detaljplaneringen av området och belysa vilka strategiska frågor som måste hanteras och lösas i den fortsatta planprocessen. Programmet illustrerar hur områdets potential kan tillvaratas för ny bebyggelse med en blandning av bostäder och verksamheter. Programmet visar också på en utveckling av Årsta centrum som central mötesplats i området samt en omvandling av Fyrislundsgatan till en stadsgata. Exploateringen av området ska även bidra till att det byggs nya parker, att kvaliteten och värdena i befintliga parker såsom Källparken och Arstaparken stärks samt att det skapas förutsättningar för nya rekreationsstråk. Programförslaget följer intentionerna i Översiktsplan 2010.

Postadress: Uppsala kommun, Stadsbyggnadskontoret • 753 75 UPPSALA • Besöksadress: Stadshuset, Vaksalagatan 15
Telefon: +46 18 - 727 00 00 • Fax: +46 18 - 727 46 61 • E-post: stadsbyggnadskontoret@ uppsala.se

www.uppsala.se

Innehållsförteckning

1. HUR PROGRAMSAMRÅDET BEDRIVITS.....	3
2. STADSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE.....	3
3. SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPUNKTER	8

1. Hur programsamrådet bedrivits

Ett programförslag upprättades under 2007 och byggnadsnämnden beslutade om samråd i december 2007. Programsamråd hölls under februari och mars 2008. Samrådsmöte genomfördes i samband med programsamrådet i Hjalmar Brantingsskolan. Totalt inkom ca 60 yttranden samt 200 namnunderskrifter från de boende i närområdet.

Under 2010 har programmet arbetats om och olika utredningar genomförts som grund för detta. Byggnadsnämnden godkände riktlinjerna för programmets revidering i september 2010.

Det reviderade programförslaget har utvecklats i nära samarbete med de olika kommunala förvaltningarna. Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med Fastighetskontoret, Gatu- och trafikkontoret och Fritids- och naturkontoret arbetat i en sk projektgrupp. Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret och Gatu- och trafikkontoret har med Ramböll som konsultstöd utrett trafik- och parkeringsfrågorna och hittat en gemensam samsyn kring dessa som utgör underlag för det reviderade programförslaget. En referensgrupp bestående av övriga kommunala förvaltningar: Kommunledningen, Uppsala Vatten, Miljökontoret, Kulturkontoret, Äldrekontoret, Kontoret för vuxna med funktionshinder samt Kontoret för barn, ungdomar och arbetsmarknad samt Brandförsvaret, har fört in sina synpunkter och reflektioner på programförslaget i olika skeden. Möte har också hållits med de ledningsdragande verken.

Ett nytt samråd hölls med länsstyrelsen den 3 september 2010 avseende betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11. Ett nytt yttrande har inkommit avseende denna fråga där länsstyrelsen skriver att de delar kommunens uppfattning om att ett genomförande av programmets intentioner inte kan antas leda till betydande miljöpåverkan utifrån den kunskap kommunen i nuläget har. En informationsutställning kommer att hållas i Stadshusets kommuninformation för att ge sakägare, boende, allmänhet samt olika sammanslutningar och föreningar möjlighet att informera sig om det nya programmet och ställa frågor kring programmets innehåll och struktur. Informationsutställningen äger rum den 15 november 2010.

2. Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I det reviderade programmet föreslås, till skillnad från samrådsversionen av programmet, en tätare och mer varierad bebyggelse som bättre kopplar/länkar stadsdelarna Sala Backe och Årsta till varandra. Förslaget skapar förutsättningar för att utveckla en mer blandad stadsstruktur som understödjer utvecklingen av servicefunktioner, stadsliv och kollektivtrafiksystemet i de östra stadsdelarna. Målsättningen är att den nya bebyggelsen ska tillföra nya kvaliteter i boende- och stadsmiljön men även ta stöd av befintlig bebyggelse avseende grönstruktur, viss service m.m. Det reviderade programmet har en tydlig ambition för hållbar samhällsutveckling och bedöms ligga i linje med den nya översiktsplanens inriktning för stadens utveckling.

Skillnaden mot samrådsversionen är att den nya fysiska strukturen som föreslås är tätare och mer sammanhållen. Inom kommunens mark väster om Fyrislundsgatan bedöms ca 2000 bostäder kunna inrymmas mot tidigare ca 500. Fyrislundsgatan får en annan utformning som stadsgata utan parallella gatusystem vilket gör att man får bredare kvartersformer och kan bygga ”hela” kvarter. Markanvändningen i den norra delen har ändrats från en större enskild handelsetablering till att omfatta kvarter med handel, service, kontor och bostäder blandat. Parkmarken inom själva utbyggnadsområdet har minskats samt

koncentrerats till den södra delen där avstånden till parkmark är som störst. Istället satsas mer på att höja kvaliteten och värdena i befintliga parker, Årstaparken och Källparken, samt att skapa förutsättningar för nya rekreativstråk, stadsrandsstråket och markområdet vid Alrunegatan. Programmet andas en hög ambitionsnivå kring att skapa en ny stadsstruktur med ett blandat innehåll med olika boende- och upplåtelseformer, bostäder och verksamheter, många aktörer i områdets genomförande samt en variation med mer småskalig fastighetsindelning.

Marken öster om Fyrislundsgatan är i huvudsak i privat ägo. Programmets viljeinriktning är att även denna sida långsiktigt ska kunna bebyggas och staden länkas ihop. En viktig roll för kommunen i det fortsatta arbetet blir att visa på utvecklingsmöjligheter som tar fasta på olika fastighetsägares intressen.

Fyrislundsgatans roll och funktion är av avgörande betydelse för att skapa en mer sammanhängande stadsväv, överbygga barriärer och öka kontaktytorna och tillgängligheten mellan stadsdelarna samt skapa en bra boende- och stadsmiljö. Flera boende framförde också vikten av detta i samrådet. I det reviderade programmet föreslås gatan göras mindre attraktiv för genomfartstrafik genom signalreglerade korsningspunkter och ett körfält för biltrafiken i vardera riktningen. Dagens trafikmängd på 15 000-17 000 f/d ses som ett ”måttal” för trafiken som ska hållas långsiktigt.

Fyrislundsgatan föreslås utformas med fyra körfält varav ett i vardera riktningen utgörs av ett prioriterat kollektivtrafikkörfält. Målsättningen är att få in blandade funktioner och verksamheter i bottenvåningarna längs Fyrislundsgatan förutsätter kantstensparkering och logistikzoner. Separata cykelbanor förläggs längs gatan. Gatans olika funktioner bedöms rymmas på en sektionsbredd av ca 33 - 34 meter. Den nya sektionen förutsätter att nya trädplanteringar ersätter befintliga trädrader längs Fyrislundsgatan. Gatans exakta disponering kommer att kräva vidare studier i den fortsatta planeringen. Konsekvenserna av en dämpning av genomfartstrafiken har i relation till omfördelning av trafikmängder på andra gator bedömts vara acceptabel då en relativt stor andel av trafiken istället väljer E4:an. Om inte en förändring av gatans utformning sker kommer trafiken på Fyrislundsgatan år 2030 enligt prognoser att ligga på ca 22 000 f/d.

Områdets struktur anpassas till att möta ett utbyggt stomlinjenät och skapa förutsättningar för snabba kollektivtrafikstråk och attraktiva hållplatslägen. I nuläget är inte det stomlinjestråk som berör Fyrislundsgatan utpekade som konverteringslinje för spårtrafik. Fyrislundsgatans föreslagna sektion rymmer dock en framtida konvertering till spårtrafik om det skulle bli aktuellt.

Målsättningen är att stadsdelarna ska vävas samman genom den nya bebyggelsen i sitt nät av gator, kvarter, parker och bebyggelse och uppmuntra förflyttningar till fots, med cykel eller kollektivtrafik. För att uppnå detta är det viktigt att skapa ett kontinuerligt gatunät som hänger samman och på så vis kopplar samman och stärker sambanden mellan stadsdelarna. Med detta som bakgrund har det varit viktigt att gatunätet inom Sala backe får en direkt anslutning till Fyrislundsgatan. Kopplingar som leds vidare in mot Årsta, där kommunen idag äger marken, och till en ev. framtida bebyggelse på befintliga parkeringsytor. Det nya programförslaget har fler kopplingar än tidigare förslag. På så vis fördelas trafiken på fler ”ben”.

Flera boende framförde i samrådet en oro för ökad trafik med buller- och trafiksäkerhetsproblem som en följd av fler gatukopplingar. Under framarbetande av det nya programmet har trafikanalyser gjorts för att bedöma hur den ökande exploateringen samt en dämpning av trafiken kan förväntas omfördela trafik till gatunätet inom Sala backe. Dessa analyser visar på att trafiken kan komma att öka på vissa gator.

Apelgatan, Johannesbäcksgatan och Salabacksgatan samt Näckrosgratan är de gator som berörs i störst omfattning. Frågan kommer därför att studeras vidare och kompletterande trafikstudier samt åtgärdsförslag tas fram för att möta upp detta på ett lämpligt sätt så att inte påtagliga negativa konsekvenser uppstår. För Apelgatan som även kommer att trafikeras av busstomlinjen krävs särskilda studier. Eventuell påverkan på bullernivåerna för befintlig bebyggelse kommer också att fördjupas.

Flera motsatte sig en högre bebyggelse i samrådsversionen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det finns stadsbyggnadsmässiga motiv till att pröva inslag av högre bebyggelse. Utbyggnadsområdet är långt och Fyrislundsgatan utgör en viktig huvudgata i staden. Fyrislundsgatan är förhållandevis bred och behöver mötas av en högre bebyggelse för att ges en tydlig rumslighet. Gränby centrum expanderar och får mer och mer karaktär av stadsdelscentrum. Korsningen med Vaksalagatan utgör också en viktig entrépunkt där högre bebyggelse kan bidra till att markera denna punkt och tydliggöra mötet mellan stad och land. Vid Årsta centrum kan en högre bebyggelse bidra till att lyfta fram och förbättra orienterbarheten till centrum. I det reviderade förslaget föreslås skalorna varieras. Genomsnittshöjden kommer att ligga på mellan 4-5 våningar. Högre byggnader placeras längs Fyrislundsgatan som mindre enheter samt vid Gränby och Årsta centrum och vävs in i strukturen i syfte att skapa en mer varierad struktur. Stadsbyggnadskontoret har sett det som viktigt att programmet innehåller en flexibilitet avseende denna fråga då området kommer att utvecklas under långt tid och då ambitionen att blanda olika hustyper inom kvarteren kommer att innebära att olika skalor möts. Detta kan leda till spännande och nya innovativa sätt att bygga staden och skapa nya stads- och boendekvaliteter.

Den nya bebyggelsen ska dock i sitt möte med den befintliga bebyggelsen anpassas i skala. Sol- och vindstudier kommer att göras i det fortsatta arbetet liksom volymstudier i syfte att bedöma konsekvenserna av en högre bebyggelse. Gestaltungs- och utformningsfrågor kommer också att fördjupas i den fortsatta processen. Höga krav kommer att ställas på såväl arkitektoniska kvaliteter som hållbarhetsaspekter i byggandet. Närboende kommer att ha fortsatt möjlighet att i samband med detaljplaneläggningen ta del av förslag och lämna synpunkter kring dessa frågor.

Många boende framförde att de önskar mer grönyta i utbyggnadsområdet. Den bärande tanken i det reviderade programförslaget är att bygga en tätare och mer sammanhållen stadsstruktur i förhållande till samrådsförslaget för att uppnå de olika kvaliteter som inledningsvis beskrivits. Den grönyta som tas i anspråk ska kompenseras dels genom uppgrusning och tillgängliggörande av de intilliggande parkerna och dels genom att nya rekreationsmöjligheter skapas i form av tillkommande parktytor och stråk. Särskild vikt ska även läggas vid gröna kvaliteter inom bostadsgårdar och gatugrönska vid torg och platsbildningar och längs gator inom utbyggnadsområdet. Stadsbyggnadskontoret har bedömt att närheten till befintliga parker, som har en stor potential att utvecklas, är stor och att en kvalitetshöjning av dessa ger mervärden för såväl befintlig som ny bebyggelse liksom en ny park vid Alrunegatan och en utveckling av stadsrandsstråket.

Det reviderade programmet skapar bättre förutsättningar för det lokala näringslivet med fler bostäder och arbetsplatser blandat. En övergripande handelsutredning har tagits fram som underlag för en första bedömning inför revideringen av programmet. Förhållningssättet är att i första hand satsa på Årsta centrum där ett kluster av olika verksamheter kan etableras i och kring torget och i dess närhet. Hur stor andel verksamheter och kontor som kan bli aktuellt i övriga delar av utbyggnadsområdet är svårt att bedöma i detta skede. En väl balanserad avvägning måste ske mot etableringar vid Årsta centrum så att inte förutsättningarna för att skapa ett starkt centrum, ett kluster av verksamheter, försvinner. Fördjupade handelsstudier måste göras inför det fortsatta arbetet. En generell inriktning för det fortsatta arbetet

ska vara att i första hand få in verksamhetslokaler i bottenvåningarna mot Fyrislundsgatan. Kvarterens hörn ska då prioriteras vid placeringen av lokaler. Kontor kan ske blandat med bostäder i strategiska och för bostäder svårlokaliserade lägen. Närheten till Gränby centrum gör att närliggande kvarter har potential att inrymma servicefunktioner på den västra sidan.

Parkeringsfrågan oroade många boende. En parkeringsutredning har tagits fram som underlag för den nya exploateringen. Den nya bebyggelsens parkeringsbehov ska lösas i underjordiska källargarage under kvarteren. Nuvarande parkeringsnorm anger ett p-behov på 1 bilplats/lgh exkl. besöksparkering på 0,1 bilplats/lgh. Parkeringsnormen håller på att ses över och kan resultera i andra riktlinjer avseende parkeringsbehoven. Andra alternativ som t ex bilpool kan bli aktuellt att pröva inom området. Besöksparkering för boende och verksamheter föreslås ske som kantstensparkering utmed områdets gator. Parkeringsbehoven inom Årsta centrum måste utredas vidare när man längre fram i processen vet mer om dess innehåll och struktur.

Idag finns parkeringsplatser inom programområdet som hyrs ut eller upplåts av kommunen. Totalt rör det sig om ca 250 platser. Boende framförde synpunkter på att dessa ska vara kvar alternativt ersättas. Framtagen parkeringsutredningen visar på att ca 110 av dessa platser nyttjas idag. Parkering är ytterst fastighetsägarens ansvar att lösa, då i första hand inom egen fastighet. Befintliga parkeringsplatser längs utbyggnadsområdet kommer inte att ersättas med nya markparkeringar i den nya bebyggelsestrukturen. Genom tillskapande av ny gatumark och förändrad utformning på befintliga gator visar parkeringsutredningen att ca 200 nya platser kan tillkomma i form av kantstensparkering utöver de 70 platser som redan idag finns längs Johannesbäcksgatan och Näckrosgatan. Vidare finns utrymme att lösa mindre tillskott på berörda bostadsrättsföreningars gårdar. Inhyrning i framtida parkeringsgarage och ev. boendeparkering längs gator, bilpool m.m. kan också vara möjliga lösningar.

Buller kommer att vara en viktig fråga i det fortsatta arbetet och fördjupade studier kommer att behöva göras för respektive kvarter. I en stad får man nästan alltid uteslutande arbeta med avstegsfall enligt Boverkets riktlinjer. Den nya bebyggelsen kommer att kräva att avstegsfall enligt Boverkets riktlinjer tillämpas vilket innebär att krav kommer att ställas på tyst alternativt ljuddämpad sida. Detta motiveras av att utbyggnadsområdet utgör en tätare stadsstruktur i ett viktigt stadsstråk i staden samt att Fyrislundsgatan utgör ett viktigt kollektivtrafikstråk. En övergripande bullerutredning har tagits fram för utbyggnadsområdet som helhet som visar på att de ekvivalenta ljudnivåerna vid Fyrislundsgatan ligger på 64-65 dBA ekvivalent ljudnivå med en trafikmängd på ca 17 000 f/d. Bullerfrågan kommer inför det fortsatta arbetet att fördjupas både för den nya bebyggelsen som för den befintliga liksom konsekvenserna samt åtgärder som kan komma att krävas. Den nya bebyggelsen längs Fyrislundsgatan kommer att fungera som en bullerskärm för bakomliggande bebyggelse. Någon bullerskärm mot Fålhagsleden planeras inte i nuläget. I för bostäder svårplacerade lägen kan tex kontor lämpligare placeras.

Den norra delen av programområdet berör indirekt genom sin närhet viktiga kulturmiljöer. I det fortsatta arbetet kommer flera frågor i denna del att kräva fortsatta studier bland annat utvecklingen av parken intill fornlämningsområdet vid Alrunegatan. De viktiga historiska siktlinjerna mellan den historiska stadskärnan och Vaksala kyrka samt Carolina Redivia i Vaksalagatans förlängning ska beaktas. Under de senaste 50 åren har staden expanderat kraftigt mot öster. Byar, gårdar och deras marker har inlemats i stadens utbyggnad. Marker tillhörande byarna Gränby, Vaksala, Bålsta och Årsta hör till de senaste årens påtagligt fragmenterade och kulturlandskapet är idag väldigt fragmenterat. Nya E4:an och backarna upp mot Vaksala kyrka kan för närvarande uppfattas som en gräns för stadens utbyggnad åt öster.

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 går med programförslaget från mer diffust till mer distinkt och stadsmässigt. En utveckling av åkermarken till park längs Alrunegatan innebär att kulturmiljön kan integreras i stadsväven och blir tillgänglig för allmänheten. En park med utgångspunkt i kulturmiljöns historia bedömer stadsbyggnadskontoret uppfattas som ett mer uppskattat och naturligt element i staden än den nuvarande åkern. Stadsbyggnadskontorets ställningstagande är att 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 tydliggörs och lyfts fram.

Kommunen har ansökt hos länsstyrelsen om en arkeologisk förundersökning i bevarande syfte för marken vid Alrunegatan. Detta för att breda planeringsunderlaget inför det fortsatta arbetet. Detta underlag kommer att ligga till grund för framarbetande av förslag till utveckling av parkområdet samt utgöra underlag för en närmare beskrivning av olika hänsynstaganden avseende fornlämningsområdet. Länsstyrelsen har bedömt att någon arkeologisk undersökning inom utbyggnadsområdets norra del inte krävs. Skötselfrågor kring den betade delen av fornlämningsområdet hanteras inte inom ramen för programmet.

Ett program anger kommunens mål och viljeinriktning och lägger en ram för områdets struktur inom vilken olika frågor senare i planeringen kan fördjupas samt visa på principer för bebyggelsemiljöns utformning. Programmet ska belysa viktiga frågor som måste hanteras men inte ange exakt hur dessa ska lösas. I det fortsatta arbetet kommer därför många frågeställningar att behöva fördjupas. Dessa frågor kommer att belysas i kommande detaljplanarbeten där möjlighet ges för berörda att lämna synpunkter i detaljplaneprocessen. Vad det gäller cykeltrafiken visar programmet endast övergripande viktiga kopplingar och länkar. I det fortsatta arbetet kommer cykelnätets utformning fördjupas och lösningar redovisas mer i detalj. Lokalgatornas utformning och sektion inom den nya strukturen inklusive Johannesbäcksgatan och Näckrosgratan har inte lagts fast i detta skede utan kommer att studeras vidare. De boendes synpunkter kommer tillsammans med andra frågor då att vägas in. Gatu- och trafikkontoret har som målsättning att utreda förutsättningarna för en ny gång- och cykelbana längs Alrunegatan varför det finns med som en ambition i det nya programmet. Andra frågor som kommer att studeras vidare är t.ex. dagvatten. Dagvattnet från kvartersmark kommer att fördröjas för att inte belasta det redan överansträngda dagvattennätet. En ev. förskola i anslutning till Vaksala kyrka kommer att utredas vidare av fastighetskontoret.

3. Sammanfattning av inkomna synpunkter

Yttrandena finns att ta del av i sin helhet på stadsbyggnadskontoret samt kommunledningskontoret.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen påpekar att enligt översiktsplanen ska ett kvalitetsprogram tas fram för bebyggelsens utformning. I programhandlingen framgår inte så klart hur denna fråga ska lösas. Länsstyrelsen förslår att det även tas fram ett samlat underlag samt en analys av lägenhetsbehovet med målsättning att få in olika boendegrupper i stadsdelen för en allsidigare befolkningssammansättning.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att den nya gatusektionen för Fyrislundsgatan även kan inrymma plats för framtida spårtrafik med hållplatser. De anser vidare att åtgärder som kan minska Fyrislundsgatans karaktär av genomfartsgata bör framhållas. Länsstyrelsen anser också att en aktuellare trafikprognos borde kunna redovisas.

Länsstyrelsen framförde att ett genomförande av det planerade parkområdet vid Alrunegatan kan komma att förhindras på grund av fornlämningsförekomst och kulturminneslagens bestämmelser.

Ett genomförande av programmet kan antas leda till betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 11 § MB avseende trafik, buller och luft.

Möte med länsstyrelsen har skett den 4 juni samt den 3 september 2010 kring det nya programförslaget och eventuell betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har inkommit med ett nytt yttrande daterat den 4 november 2010. Redovisas kursivt nedan.

Kommunens bedömning att exploateringen enligt uppdaterat programförslag inte kan antas leda till en betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 11 § MB och att en miljöbedömning enligt 6 kap 11-18 §§ därmed inte krävs delas av länsstyrelsen. Anledningen till den ändrade bedömningen är den trafikutredningen som nu tagits fram, med utgångspunkt i kommunens målsättning att minska genomfartstrafiken på Fyrislundsgatan. Länsstyrelsen anser att frågor om trafik, buller, luft och dagvattenhantering är viktigt att hantera i det fortsatta planarbetet och att fördjupade utredningar kan komma att behövas.

En bedömning av hur fornlämningsmiljön vid Vaksala kyrka kommer att påverkas av föreslagna exploatering behöver göras. Den ökade exploateringsgraden som nu föreslås, jämfört med programmet från 2008, gör att både slitaget på området kan komma att bli större och att behovet av grönområden ökar. En beskrivning behövs också av hur hänsyn kommer att tas till fornlämningsmiljön.

Boende i Sala backe

Sammantaget framförde de boende en stor oro för att den föreslagna gatustrukturen, där lokalgatorna från Sala Backe får en direkt anslutning till Fyrislundsgatan, ska leda till mer trafik inom stadsdelen och mer genomfartstrafik med ökade buller- och trafiksäkerhetsproblem till följd bland annat vid utfarter och skolor. Om bullernivåerna överskrider 55 dBA ansåg flera att Boverkets riktlinjer för avstegsfall även ska tillämpas för befintlig bebyggelse. Flera motsatte sig ett öppnande av Murargatan och undrar vad som händer med cykeltrafiken i denna punkt. Några motsatte sig också ett öppnande av Johannesbäcksgatan då risk finns för smittrafik mot Gränby. Särskilt framför förskolan. Flera framförde också

oro för att Alrunegatans koppling till Källparksgatan kan leda till ökad trafik i den norra delen av Sala backe. Flera framförde önskemål att Johannesbäcksgatan och Näckrosgatan skulle utformas med bland annat två trädtrader med kantstensparkering, bra belysning och förbud mot genomfartstrafik med tung trafik. Fartdämpande åtgärder och en tryggare trafikmiljö för barnen efterfrågades liksom cykelbana på Johannesbäcksgatan och längs Alrunegatan.

Många framförde vikten av att få bort genomfartstrafiken på Fyrislundsgatan och omvandla gatan till en stadsgata med 2 körfält för biltrafiken, kantstensparkering samt förbud mot tung trafik. Andra framförde oro för att en omvandling av Fyrislundsgatan kan komma att leda till ökad genomfartstrafik inom Sala backe. Några framförde behov av bullerdämpande åtgärder mot Fyrislundsgatan och Fålhagsleden. Flera ville också se Fålhagsleden ges en annan utformning med två körfält för biltrafiken, kantstensparkering m.m. Kollektivtrafiken i området ansågs idag dålig. Några framförde vikten av att kunna konvertera om till spårtrafik längs Fyrislundsgatan i framtiden.

Många ansåg att en glesare struktur med max 4 våningsbebyggelse passar bättre i området. Detta med tanke på bland annat trafikbelastning, parkeringsbehov och behov av grönstruktur. Stor oro kring att en högre exploatering ska leda till en dålig boendemiljö noterades. Flera motsatte sig höga hus, 6 våningar eller högre, och vill se radhus/stadsvillor i hela utbyggnadsområdet. I den södra delen ansåg närboende att max 2 våningar och villor är lämpligast. Flera framförde synpunkter på arkitektur och gestaltning.

Många var positiva till att omvandla området vid Alrunegatan till parkområde och utveckla parkerna Årstaparken och Källparken. Mer grönytor inom utbyggnadsområdet, små närparker med lek för barnen och strövområden i omgivningen efterfrågades. Boende vid Näckrosgatan önskade en park i den delen av utbyggnadsområdet liksom ett större grönområde mot Fålhagsleden.

Flera uttryckte en oro för att parkeringsbehoven inte kommer att tillgodoses. Många ansåg att 1,5 p-platser/lgh exkl besöksparkering vore en bra norm att uppfylla. Ett tydligt krav från berörda var att de förhyrda parkeringsplatserna som idag ligger inom utbyggnadsområdet måste ersättas och de som hyr ekonomiskt kompenseras för nedlagda investeringar. Frågor ställdes kring var den nya bebyggelsens behov av parkeringsplatser ska lösas, bostäder och verksamheter.

Synpunkten att behovet av lokaler för handel och verksamheter borde utredas bättre framfördes också. Lägen för förskolor föreslogs.

Flera påpekade också att de nya asfaltsytor kan komma att medföra sämre vattenavrinning och att det redan idag är problem med vatten som vid större oväder tränger in i källare.

Boende i Årsta

Generellt framfördes att bostadsrättsföreningarna i nuläget inte har något intresse av att avyttra sin mark. Någon ville att deras mark stryks från programmet som framtida bebyggelseområde. Flera framförde att man inte kan acceptera högre bebyggelse än 4 våningar. En annan aspekt som framfördes var oron för att utsikten från punkthusen mot slottet och Domkyrkan förstörs eller att hus kommer att skuggas vid en utveckling av Årsta centrum. Någon ansåg att Årsta centrum inte bör förtätas då det är viktigt att bevara parkeringsplatsen till vårdcentralen. Oro för en ökad trafikbelastning med buller- och luftproblem till följd framfördes också. Vissa var positiva till en upprustning av Årstaparken, andra tyckte att fler gröna ytor måste tillkomma.

Vissa boende har framfört önskan om personligt samråd.

Övriga

Handelskammaren tillstyrkte men framförde bland annat en varning för övertro på möjligheterna att etablera butiker och andra verksamhetslokaler i alla delar av nyetableringarna. Punktellt och i goda trafiklägen kan säkert sådant fungera, men erfarenheterna t.o.m. från centrumlägen visar svårigheterna att få bärighet i sådana lokaler. Risken finns att den goda ambitionen slutar i en belastning på hyresvärden/bostadsrättsföreningen. Här bör stor lyhördhet visas för exploatörens bedömningar.

Vaksala hembygdsförening ansåg att bebyggelsen i områdets norra del ska anpassas till miljön kring Vaksala kyrka. Stor vikt att bevara siktlinjerna mellan staden och Vaksala kyrka. Det framförde också att det bör utredas vad som kommer att hända om den gamla kyrkskolan inte kommer att utnyttjas av Vaksala församling innan någon ny förskola planeras i denna del. På höjdpartierna i programområdets norra del finns en unik flora och fauna och Vaksala hembygdsförening påminner om att den delen av programområdet ligger inom Linnés historiska landskap. De framförde att det bör utredas om betande får är det lämpligaste för att hålla gravfältet norr om Alrunegatan öppet. Ett helhetsgrepp bör tas på hur de olika grönområdena inom Gränby-Brillingeområdet ska hanteras för att bevara den unika flora och fauna som finns kvar. Vaksala hembygdsförening bedömde att sannolikheten att hitta lämningar efter förhistorisk verksamhet inom den norra delen av utbyggnadsområdet som mycket stor. Arkeologiska undersökningar innan planerna för området sätts i verket krävs därför. De framförde också vikten av att odlingslotterna anläggs med ett respektavstånd till gravfältet, alltså ner mot Alrunegatan.

Föreningen Vårda Uppsala tyckte att förslaget var bra under förutsättning att byggnadshöjden begränsas till i huvudsak 4 våningar och strukturen görs glesare då det inte är en innerstadskvarter. Fler kvartersparker efterfrågas.

Upplandsmuseet ansåg att befintlig bebyggelses skala bör vara vägledande och att områdets norra del undantas från bebyggelse med beaktande av Vaksala kyrkomiljö och bibehållande av stadsgränsen. Vill behålla siktlinjen från sydväst och Vaksalagatan mot Vaksala kyrka, kyrkomiljön och det framförliggande gravfältet för att bevara landskapsbilden och mötet mellan stadsbygd och landsbygd. Ser det även som angeläget ur kulturmiljösynpunkt och med hänsyn till Vaksalagatans kulturhistoriska värde att Vaksalagatan/Vaksalavägens i sin struktur och gestaltning överordnas cirkulationsplatsen och anslutande vägar/leder.

Naturskyddsföreningen avstyrkte förslaget och vill att hela området omvandlas till park.

Hyresgästföreningen ville se fler gång- och cykeltunnlar. De påtalade också att trafiken på Fyrislundsgatan kommer att öka markant varför bullervallar tex behöver uppföras.

Socialdemokraterna i Uppsala ställer sig bakom förslaget att skapa en mångfunktionell stadsmiljö med bostäder och verksamheter. De ansåg vidare att hushöjderna kan varieras och ansluta till befintlig bebyggelse samt att gröna områden och parker integreras i området. De var positiva till utveckling av parkområdet vid Alrunegatan samt upprustning av befintliga parker. De påpekade att minst en tredjedel ska vara hyresrätter och att olika upplåtelseformer blandas. De anser att förutsättningarna för spårburen trafik i stråket mellan Gränby centrum och kvarteret Stormhatten bör utredas i det fortsatta arbetet, liksom möjligheten att utveckla kollektiva tvärförbindelser i de östra stadsdelarna.

Ledningsdragande verk

De olika ledningsdragande verken skickade med ledningskartor och beskrev var ledningar finns inom utbyggnadsområdet.

Kommunala förvaltningar

Natur- och fritidsnämnden framförde att de fått sina synpunkter tillgodosedda.

Gatu- och trafiknämnden hade vissa synpunkter kring Fyrislundsgatans roll, cykeltrafik samt parkering m.m.

Kulturnämndens synpunkter berörda bland annat önskemål om förtydligande och kompletteringar kring de kulturhistoriska värdena och miljöerna. De framförde också att behovet av bibliotek utreds samt viktigen av konstnärlig utsmyckning och gestaltning inom den nya stadsstrukturen. Kulturnämnden anser att Källparkens amfiteater bör rustas för att kunna erbjuda det lokala kulturlivet en välfungerande arena och scen.

Uppsala Vatten framförde att dagvattnet från kvartersmark måste tas om hand via utjämningsmagasin. Avfallshanteringen ska ske enligt arbetsmiljöverkets riktlinjer.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att inriktningen måste vara att utformningen görs så att såväl nytillkommande som befintlig bebyggelse får ljudnivåer vid fasad som inte överskrider riktvärdet 55 dB(A). Det bullerutsatta läget längs Fyrislundsgatan bör planeras för mer verksamheter alternativt att avståndet ökas från gatan. Ljudnivåerna från övriga gator inom programområdet måste uppmärksammas och detaljstuderas i den fortsatta planläggningen för att förhindra överskridande av riktvärde. Miljö- och hälsoskyddsnämnden påpekade också att miljö kvalitetsnormer för luft inte får överskridas. Beräkningar från SLB analys visar att miljö kvalitetsnormerna för PM 10 överskrids vid 30 000 fordon/dygn, om gatan är bebyggd på båda sidor, enligt programförslaget.

Barn- och ungdomsnämnden, socialnämnden samt utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden hade inget att invända. Äldrenämnden framförde att behovet av seniorboende är viktigt samt tillgängligheten för äldre till service och grönområden.

STADSBYGGNADSKONTORET

Ulla-Britt Wickström
Planchef

Caroline Johansson Fors
Planarkitekt