Fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna

Samrådshandling

Uppsala kommun

Synpunkter

Du kan lämna dina synpunkter på samrådshandlingen under perioden **2 mars 2020 - 30 april 2020**.

Här hittar du samrådshandlingen:
Webbsida: uppsala.se/sydostra
På webbsidan finns bland annat information om samrådsmöten samt en 3D-modell som beskriver den föreslagna bebyggelsens omfattning och volym.

Samrådshandlingen finns även i tryckt format tillgänglig på följande platser: Kommuninformation Stationsgatan 12, Stadsbiblioteket, Gottsundabiblioteket, Sävjabiblioteket

Tyck till! Välkomna att lämna in skriftliga synpunkter på planförslaget senast den 30 april 2020 via e-post, brev eller webbformulär:

Webbformulär: www.uppsala.se/sydostra

e-post: sydostra@uppsala.se.
Ange ”yttrande” i e-postens rubrik.

Brev: Uppsala kommun, Stationsgatan 12, 753 75, Uppsala.
Skriv ”Yttrande Sydöstra, diarienummer KSN-2017-0007” på kuvertet och i brevet.

Telefon kontaktcenter: 018-727 00 00

Samråd 2020 → **Utställning 2020/2021** → **Antagande 2021** → **Genomförande 2022-2050**

Påverkan! **Påverkan!**

Planprocessen med tidplan

Medverkande

Projektgrupp Uppsala kommun
Johanna Wiklander, projektledare
Marie Nenzén
Jan Franzen
Camilla Söderquist
Ola Kahlström
Jonas Svensson
Svante Guterstam
Kristina Starborg
Johan Elfström
Åsa Dahlin

Konsultstöd WSP Sverige AB
Lisette Calleberg
Filippa Andersson

Illustrationer och foton

Där inget annat anges Uppsala kommun

Samrådshandling 6 februari 2020

Sammanfattning

Den fördjupade översiktsplanens syfte är att planera för framtidens stad, fungera som modellområde för hållbart stadsbyggande och utgöra testbäddar för byggsektorn. Här kombineras stadsliv och social hållbarhet med grönska och rekreation.

Kommunstyrelsen gav 11 maj 2016 Stadsbyggnadsförvaltningen (SBF) i uppdrag att inleda arbetet med Fördjupad översiktsplan för Uppsala Södra station och de sydöstra stadsdelarna. Framtagande av fördjupningen av översiktplanen syftar till att bädda för en utveckling av området som uppfyller mål och inriktningar i översiktsplanen och fyrspårsavtalet (Uppsalapaketet) med staten och region Uppsala. Enligt det avtalet ska Uppsala kommun säkerställa 33 000 nya bostäder, varav 21 500 av dessa inom planomårdet för den fördjupade översiktsplanen. Även en etablering av en ny tågstation (Uppsala Södra) ingår i överenskommelsen.

I den fördjupade översiktsplanen anges inriktningen för planeringen och avvägningar mellan olika allmänna intressen, till exempel bostadsförsörjning och natur- och kulturvärden. I kommande detaljplanering utreds och fastställs förutsättningarna för markanvändningen mer noggrant. Den fördjupade översiktsplanen utgör således det första steget i en omfattande planerings- och utbyggnadsprocess för att utveckla en attraktiv och hållbar stadsmiljö.

En avsikt med planen är att minska bostadsbristen och skapa nya förutsättningar för näringsliv och service. Planområdet ska rymma 21 500 nya bostäder och 10 000–15 000 nya arbetsplatser.

Stadsutvecklingen ska innehålla en hög grad av nytänkande för ekologisk hållbarhet. Byggd miljö, grönska, dagvattenhantering och tekniska försörjningssystem ska utgöra en resurseffektiv och klimatpositiv helhet. Innovationer ska testas och många olika aktörer förväntas samverka. Kretslopp och återvinning är viktiga ledord. Att bygga hus i trä och använda biokol under gator och i växtbäddar binder kol och bidrar till minskade koldioxidutsläpp.

Planförslaget bidrar till att skapa en socialt sammanhållen stadsmiljö. Här planeras bostäder i olika prisnivåer och med blandade upplåtelseformer som kan attrahera olika grupper av människor. Stadslivet berikas av ett stort utbud av kommersiella och kulturella aktiviteter samt offentlig service i noderna och utmed kollektivtrafikstråket. Omsorgsfullt utformade gröna parker, gator, torg och skolgårdar tillsammans med större sparade stråk av natur och vatten präglar stadsmiljön som också är jämställd och bra för alla.

Nya stadsdelar föreslås runt den nya järnvägsstationen Uppsala södra och längs Uppsala spårväg i det nya kollektivtrafikstråket. Spårvägen binder samman de sydöstra stadsdelarna med Södra staden och innerstaden med Uppsala Central som ändhållplats. Gång- och cykelvägnätet bidrar också till koppling till intilliggande stadsdelar, naturområden och landsbygd.

Karaktärsfull arkitektur skapar en kvalitativ livsmiljö och bidrar till besöksnäringen och näringslivets affärsverksamheter.

Den fördjupade översiktsplanen har följande prioriteringar för den framtida stadsmiljön:

- Inkluderande, positiv och livskraftig
- Resurseffektiv och klimatpositiv
- Grönskande med karaktärsfull arkitektur av hög kvalitet
- Nära natur och omgivande landsbygd
- Enkel och snabb att detaljplanelägga och bygga på ett ansvarfullt sätt

Innehållsförteckning

Sammanfattning 3
Innehållsförteckning 4
Läsanvisning 5
De sydöstra stadsdelarna 6
Inledning 7
Planuppdraget 9
Hållbar stadsutveckling 12
Planens prioriteringar och målbild 14
Mark- och vattenanvändning 18
Mark och vatten 19
Mark och vattenanvändningskartans ytor 23
Plankarta 24-25
Karta - Funktioner och flöden 26-27
Illustrationskarta 28-29

Om det som byggs
En del av Uppsala 31
Gator och torg 32
Parker och rekreationsområden 36
Bebyggelse 40
Tekniska försörjningssystem 43
Transportinfrastruktur 47

Om det som finns och utvecklas
Vatten 52
Natur 57
Kulturarv och kulturmiljö 60

Om stadens innehåll och användning
Trafik 64
Bostäder 70
Näringsliv och arbetsplatser 72
Social och kulturell infrastruktur 75
Hälsa och säkerhet 80

Avvägningar 83

Förutsättningar för planens genomförande 86
Genomförande 87
Tillitsskapande dialog och samverkan 88
Kommunal ekonomi 88
Principer för utbyggnadsordning och etapper 89
Principer för indelning av detaljplaner 90
Fortsatt övrig planering 91
Markanvisningar 92
Markägoförhållanden 94

Separata handlingar
Bilaga 1, Förutsättningar
Bilaga 2, Hållbarhetsbedömning
Bilaga 3, PM Startprojekt Uppsala nätinfrastruktur

Läsanvisning

De sydöstra stadsdelarna
En kort beskrivning av planområdets geografiska läge, vad en översiktsplan är och hur processen för en fördjupad översiktsplan går till. Här finns även en sammanfattning av styrande dokument kopplat till hållbar stadsutveckling.

Prioriteringar och målbild
Innehåller en beskrivning av planens prioriteringar. Prioriteringarna utgör grunden för hur mark- och vattenområden i de sydöstra stadsdelarna styrs mot en långsiktig hållbar utveckling.

Mark- och vattenanvändning
Här presenteras hur planområdets mark- och vattenområden ska utvecklas fram till 2050. Här finns plankartan och olika teman med mål och sammanfattningar. Mål beskriver tillståndsmål som ska uppnås inom varje tema. Planeringsinriktningarna identifierar de bärande kvaliteter som ska uppnås inom varje tema.

Förutsättningar för planens genomförande
beskriver inriktningar för de olika genomförandeskedena av den fördjupade översiktsplanen.

Under arbetet med planen har följande utredningar tagits fram:

- Naturvärdesinventering sydöstra staden (*Ecocom 18-11-29)* samt Fördjupad artinventering - en kompletterande NVI vid norra Lunsen i Uppsala *(Ecocom 19-05-20).*
- Dagvattensystem för Sydöstra stadsdelen Uppsala *(Geosigma 19-05-20).*
- Kulturhistorisk förundersökning inför fördjupad översiktsplan *(Uppsalamuseet 18-06-08).*
- Kompletterande kulturmiljöunderlag *(WSP 19-09-12).*

Bilaga 1, Förutsättningar
En beskrivning av

- Nuläge 2019
- Behov av social infrastruktur vid fullt utbyggt stad
- Sammanfattning av trafikutredning
- Ställningstagande till riksintressen
- Kommunens kommentarer till hållbarhetsbedömningen
- Avtal avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivningar, södra staden och ”Nysala” i Uppsala kommun

Bilaga 2, Hållbarhetsbedömning
En hållbarhetsbedömning med en miljökonsekvensbeskrivning av planförslaget. Den innehåller utöver sedvanligt miljökonsekvensbeskrivning också bedömning av social och ekonomisk hållbarhet.

Bilaga 3, PM Startprojekt Uppsala nätinfrastruktur
En rapport från arbetet med framtidens tekniska försörjningssystem som pågår parallellet med den fördjupade översiktsplanen.

De sydöstra stadsdelarna

Inledning

Geografiskt läge

Planområdet och de sydöstra stadsdelarna ligger ca 5 km från Uppsala centrum, nära gränsen mot Knivsta kommun.

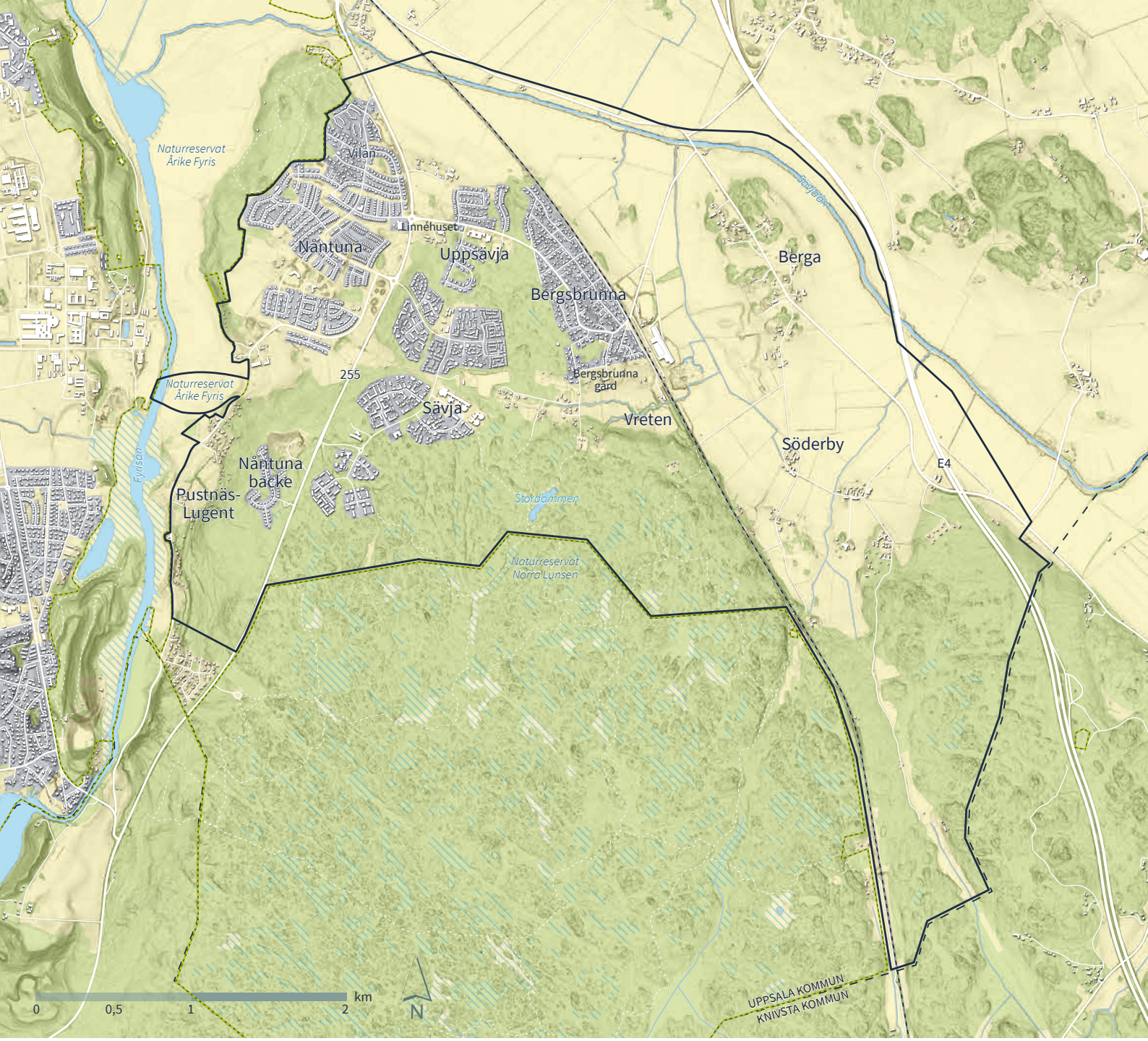
Området är ca 4-6 km i nordsydlig riktning och ca 5 km i östvästlig rikting och har en total areal på 1684 hektar (ha). Det utgörs till största del av natur- och åkermark där skogen med inslag av mindre våtmarker utgör den största delen med sina cirka 645 ha och åkermarken näst störst med cirka 570 ha. Befintliga stadsdelar med sammanhållen bebyggelse utgörs av cirka 215 ha.

Planområdets avgränsning är resultatet av en rad överväganden och samband. Mot norr och nordost avgränsas planområdet av Sävjaån som är en naturlig avgränsning i landskapet. Hela ån med slänter ligger inom planområdet vilket motsvaras av det åstråk som redovisas i Översiktsplan 2016. I öster följer gränsen E4:an med markområden öster därom för att innefatta en ny trafikplats, en av de funktioner som ska presenteras i planförslaget enligt avtalet med staten. Mot sydost och söder gränsar planområdet mot kommungränsen till Knivsta och naturreservatsgränsen för Lunsen. I väster gränsar planområdet i huvudsak mot naturreservatet Årike-Fyris, med undantag för ett utredningsområde för ny kollektivtrafikförbindelse över Fyrisån.

Planens karaktär

Utbyggnaden kommer att sträcka sig över lång tid. Många personer kommer att vara engagerade. Därför ger planen inriktningar och ramar av sådan art att många kan och vill bidra i kommande skeden. Kreativitet, kunskap och initiativ stimuleras för de aktörer som tar över stafettpinnen. Planen möjliggör att ny kunskap, nya tekniker och innovationer kan genomföras under den långa utbyggnadstiden. Därför ska den struktur som föreslås fungera som ett enkelt ramverk med några bärande kvaliteter till stöd för framtida aktörer, inom och utanför kommunen. I takt med att kunskapen fördjupas och olika delar av geografin detaljstuderas i framtida detaljplanearbeten och markanvisningsprocesser kommer justeringar och anpassningar att göras. Alla inblandade ska ges möjligheten att bidra genom initiativ och ansvarstagande.

Planen lägger grunden för tillitsfulla och samverkande processer mellan alla aktörer.



Planområdet idag.

Sydöstra stadsdelarna och omvärlden

De sydöstra stadsdelarna ligger strategiskt mellan Uppsalas centrala delar och Arlanda. Närheten till båda är mycket gynnsamt. Flera andra stora stadsutvecklingsprojekt planeras även i grannkommunerna, några av dem är också delar av regeringens satsning på ”nya städer”. Inom korridoren till Stockholm planeras förnärvarande 10 000 bostäder i Alsike (Knivsta kommun), och 12 000 bostäder i Nydal (Knivsta kommun).

Inom Uppsala

Det pågår flera stora stadsutvecklingsprojekt i Uppsala. Målsättningen i kommunen är att bygga ca 3000 nya bostäder varje år och ge plats för 2000 arbetstillfällen. Av dessa 3000 bostäder bör ca 800 byggas i de sydöstra stadsdelarna från år 2025 och framåt. Samtidigt pågår utveckling i övriga Södra staden genom projekt i Gottsunda, Ulleråker, Rosendal och Bäcklösa. Andra utvecklingsprojekt finns i Börjetull, Gränby, Östra Sala backe och Boländerna och Fyrislund med plats för både för bostäder och arbetsplatser. I sammanhanget är också de mindre orternas expansion viktigt för att skapa en hållbar och balanserad utveckling. Även utvecklingen av området kring Uppsala central är viktig för att säkra kommunens långsiktiga tillväxt

Planuppdraget

Kommunstyrelsen gav 11 maj 2016 Stadsbyggnadsförvaltningen (SBF) i uppdrag att inleda arbetet med Fördjupad översiktsplan för Uppsala Södra station och de sydöstra stadsdelarna. Framtagande av fördjupningen av översiktplanen syftar till att bädda för en utveckling av området som uppfyller mål och inriktningar i översiktsplanen och fyrspårsavtalet (Uppsalapaketet) med staten och region Uppsala. Enligt det avtalet ska Uppsala kommun säkerställa 33 000 nya bostäder, varav 21 500 av dessa inom planomårdet för den fördjupade översiktsplanen. Även en etablering av en ny tågstation (Uppsala Södra) ingår i överenskomelsen.

Uppsalapaketet

- Fyrspår Uppsala-Arlanda-Stockholm
- 33 000 nya bostäder, 10 000-20 000 arbetsplatser Bergsbrunna, Sävja, Gottsunda, Ultuna
- Kapacitetsstark kollektivtrafik spårväg, ny tågstation vid Bergsbrunna
- Uppsala Central (Resecentrum 2.0)
- Trafikplats E4:an

Mål och inriktningar i Uppsalas översiktsplan 2016 innebär bland annat en utveckling av ett levande centrumområde kring den nya stationen i stadsnoden Bergsbrunna, med snabb och smidig kollektivtrafik till övriga stadsnoder och innerstad.

Enligt uppdragsdirektivet ska den fördjupade översiktsplanen klargöra:

- villkoren för genomförande av en större stadsutveckling i området
- ta fram en utvecklad stadsbyggnadsidé och profil för stadsutvecklingen i området som tydligt bidrar till att uppfylla övergripande uppsatta mål, prioriteringar och inriktningar
- ge stöd för enkla, snabba genomförandeförberedande planeringsprocesser som detaljplaneläggning, järnvägsplan, tillståndsansökningar och investeringsplanering

Fyrspårsavtalet med staten

I syfte att öka bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling, tillsattes av regeringen ett uppdrag (”Nya städer”) för att identifiera kommuner där det finns framtagna planer på samlade exploateringar för en större mängd bostäder men där planerna av något skäl inte har kunnat genomföras, till exempel på grund av att det saknas relevant statlig infrastruktur m.m. I augusti 2017 redovisandes nio områden för större samlad exploatering i sex olika kommuner, där Uppsala var en av kommunerna. Under hösten 2017 har förhandlingar om åtaganden och finansiering med berörda kommuner och andra berörda parter genomförts. Syftet med regeringens uppdrag har varit att medverka till väl genomtänkta och långsiktigt hållbara stadsdelar och städer som påtagligt bidrar till att ett ökat bostadsbyggande kommer till stånd. Innovativa lösningar som kan bidra till goda livsmiljöer och såväl minskad klimatpåverkan som anpassning till ett förändrat klimat är av särskilt intresse. Exploateringarna ska kunna utgöra förebilder för hållbar stadsutveckling och medverka i en serie större bomässor.

Karta från avtalet med staten. Uppsala kommuns föreslagna områden, och skisserad sträckning för Ultunalänken (öst-västlig) samt för Kunskapsspåret (två nord-sydliga sträckor från resecentrum). Svartstreckade två områden till höger är Bergsbrunna med omgivningar. Streckade området till vänster är Södra staden och Gottsunda.

Staten, region Uppsala och Uppsala kommun kom i december 2017 överens om ett investeringspaket med omfattande kapacitetsförstärkningar i transportinfrastrukturen kopplat till bostadsutveckling. Överenskommelsen innebär att några av de mest bärande förutsättningarna för stadsutvecklingen i Uppsala fram till 2050 säkerställs. Bland annat möjliggörs två nya spår på ostkustbanan inkl. kapacitetsförstärkningar vid Uppsala station, en ny station i Bergsbrunna samt spårväg på Kunskapsspåret-Ultunalänken.

Enligt den tecknade överenskommelsen ska de centrala delarna av planområdet rymma utveckling av 21 500 nya bostäder (av totalt 33 000 bostäder i Uppsalapaketet) och en stor mängd arbetsplatser. Detta är i linje med bedömning och inriktning i översiktsplanen - som bland annat anger att området ska utvecklas med en stor mängd nya bostäder (minst 10 000), stora utrymmen för flera verksamhetsmiljöer, etablering av en ny tågstation (Uppsala Södra) strax söder om Bergsbrunna och flera nya lokala och regionala transportkopplingar, inklusive ovan nämnda Ultunalänk.

Parallella processer

Parallella processer pågår till stöd för genomförandet av planförslaget:

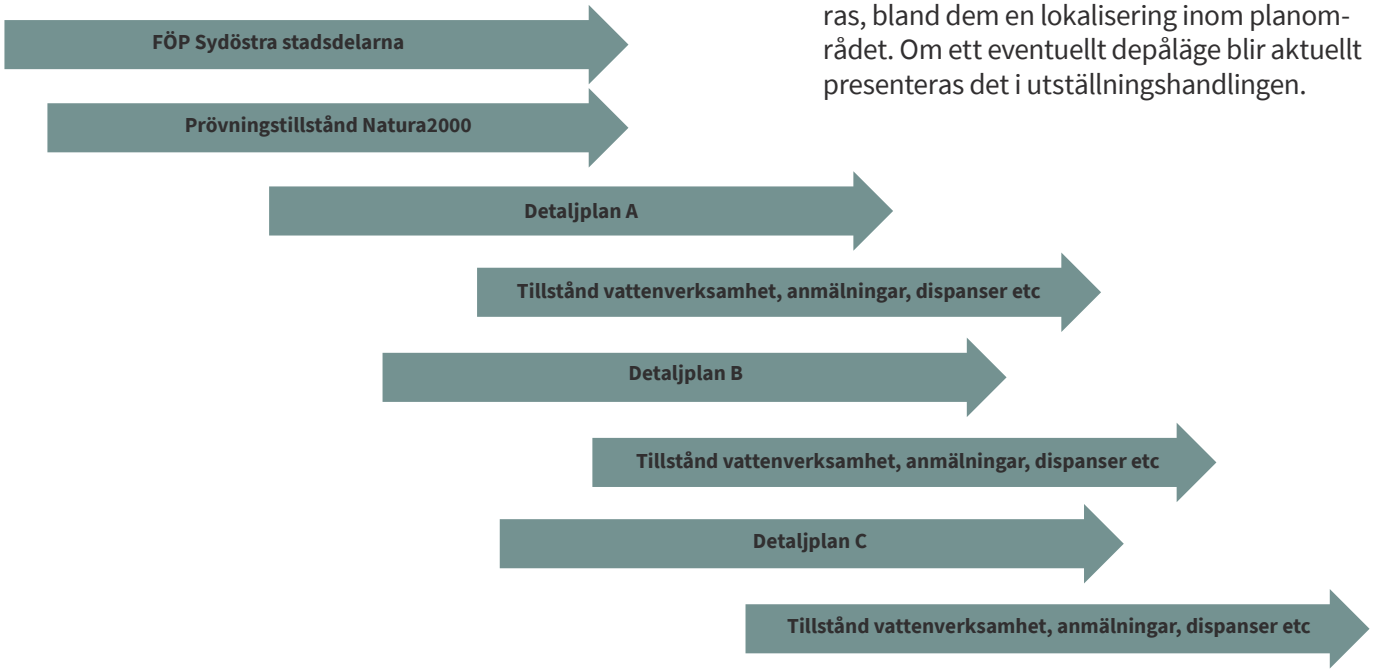
Natura 2000 - prövning
Förberedelser av en prövning av planförslagets påverkan på Natura 2000 pågår.

Vattenverksamhet
Tillstånd för vattenverksamhet kommer att krävas för flertalet av de kommande detaljplanerna. Frågan hanteras vidare när förprojektering av gator och placering av bebyggelse har skett.

Kapacitetsstark kollektivtrafik
Ett parallellt projekt gällande Uppsala spårväg pågår (i planen benämnd kapacitetsstark kollektivtrafik i väntan på slutgiltigt beslut om teknisk lösning).

Trafikplats vid E4:an
Trafikverket förbereder arbetet med en åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Arbetet påbörjas under 2020. Som förberedelse för detta gemensamma arbete med Trafikverket och Knivsta kommun utreds flera alternativa infartsvägar till de sydöstra stadsdelarna.

Kollektivtrafikdepå
En lokaliseringsutredning för en kollektivtrafikdepå pågår i samarbete med Region Uppsala. Flera lägen i södra Uppsala diskuteras, bland dem en lokalisering inom planområdet. Om ett eventuellt depåläge blir aktuellt presenteras det i utställningshandlingen.



Parellella processer.

Planprocessen

Översiktsplan

Översiktsplanen ska vara aktuell för att kunna vara vägledande för efterföljande planering och därmed spegla den politiska viljan i kommunen. Översiktsplanen är inte bindande men ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Översiktsplanen har en central roll i kommunernas arbete att formulera strategier för en långsiktigt hållbar utveckling. Den beslutas av kommunfullmäktige och ska under varje mandatperiod aktualitetprövas.

Översiktsplanen är omfattande och täcker både in sakfrågor, så kallade allmänna intressen, och färdriktning för långsiktiga målsättningar för stadens utveckling.

Fördjupad översiktsplan

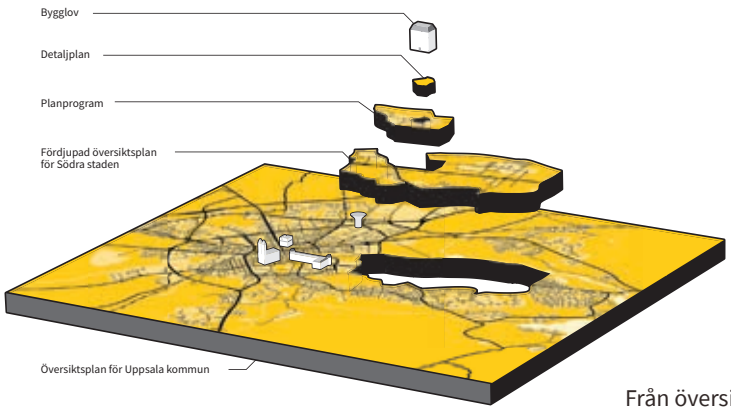
En fördjupad översiktsplan tas fram som ett tillägg till översiktsplanen för att ge tydligare vägledning inom ett avgränsat område inför detaljplaneläggning, investeringar av olika slag och strategisk miljöbedömning. När en fördjupning har tagits fram innebär det att översiktsplanen ändras för det aktuella geografiska området. Bestämmelser om hur den kommunala översiktsplanen med sina fördjupningar tas fram och beslutas finns i plan- och bygglagen (PBL).

Alla översiktsplaner ska miljöbedömas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken. Planens konsekvenser ska kunna utläsas tydligt för miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter.

PBL

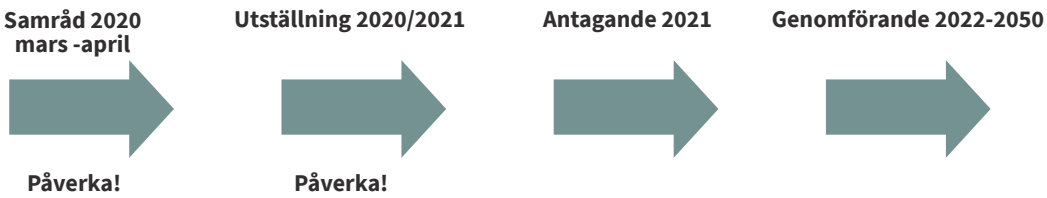
En fördjupad översiktsplan ska, enligt bestämmelserna i plan- och bygglagen (PBL), ge vägledning och stöd i beslut om användningen av mark- och vattenområden samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras.

Läs mer om översiktsplanering på Boverket.
www.boverket.se



Från översiktsplan till bygglov

Tidplan och prosess för FÖP Sydöstra stadsdelarna



Planprocessen består av olika steg där möjlighet finns att påverka vid flera tillfällen.

Samråd: är den del där syftet är att inhämta synpunkter från medborgare, myndigheter, näringsliv, organisationer samt internt inom kommunen. Synpunkterna samlas sedan i en samrådsredogörelse där även de förändringar synpunkterna föranleder ska redovisas.

Utställning: Nästa skede är utställning. Då ställs den fördjupade översiktsplanen och samrådsredogörelsen ut igen. Berörda får då en ny chans att reagera på de förändringar som gjorts efter samrådet. Efter utställning samlas inkomna synpunkter med tillhörande svar och ställningstaganden i ett så kallat utställningsutlåtande.

Antagande: Det är kommunfullmäktige som slutligen antar den fördjupade översiktsplanen.

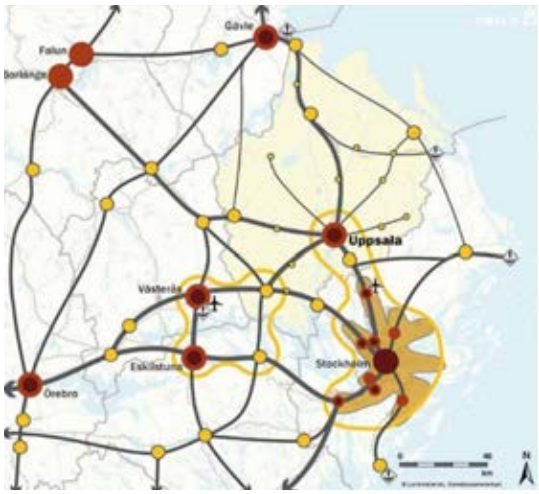
Hållbar stadsutveckling

Hållbar stadsutveckling är aktuellt både inom Sverige och internationellt. Uppsala kommun arbetar i linje med FN:s globala mål om hållbara städer och samhällen. Utöver Uppsalas översiktsplan 2016, kommunala mål och styrdokument behöver den fördjupade översiktsplanen förhålla sig till planer och strategier på regional, nationell och global nivå.

GLOBALA MÅLEN
för hållbar utveckling

Agenda 2030

År 2015 antog FN globala mål och en agenda för att nå en ekonomisk, social och miljömässig hållbar utveckling. Alla länder ska fram till år 2030 sträva efter en hållbar, rättvis och jämlik framtid utan fattigdom och hunger. Sammanfattat handlar målet om hållbara städer och samhällen (mål nr 11) att städer ska vara inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara. På EU-nivå har det tagits fram en urban agenda för att nå dit. Politisk samsyn ska ge förutsättningar för en hållbar, innovativ och ekonomiskt stark utveckling för Europas städer. Sverige stöttar Agenda 2030-delegationen genomförandet av de globala målen.



Regional strukturbild 2050 från den regionala utvecklingsstrategin (RUS).

Regional hållbar utveckling

Den regionala utvecklingsstrategin är framtagen av Region Uppsala och är en långsiktig strategi för hur regionen vill möta framtidens utmaningar och utveckla det geografiska området Uppsala län tillsammans med andra aktörer. Utvecklingsstrategin prioriterar långsiktiga processer och strukturer som skapar förutsättningar för en hållbar utveckling, där det ekonomiska, ekologiska och sociala är ömsesidigt beroende av varandra. Aktualitetsförklaring av den regionala utvecklingsstrategin pågår och väntas antas 2020.

Översiktsplan (ÖP) 2016

Översiktsplanen beskriver de fysiska förutsättningarna och sätter ramarna för var det är lämpligt att bygga och var det är mindre lämpligt. Planen beskriver inledningsvis Uppsalas ställningstagande och ambitioner vad gäller samhällsbyggandet i stort. Det presenteras sedan en önskad fysisk struktur för Uppsala en bit in på 2050-talet. Aktualitetsförklaring av översiktsplanen pågår och väntas antas 2020.

Planen sammanfattas så här. År 2050:

- är Uppsala en femkärning stad
- är Uppsala uppbyggt kring noder och stråk
- har Uppsala en levande landsbygd och många tätorter
- har Uppsala en sammankopplad grönstruktur och rent vatten
- hänger Uppsalas system för avfall, el, vatten, avlopp och värme ihop

Översiktsplan 2016 prioriterar viktiga och aktuella allmänna intressen inom fyra områden:

ÖP:s prioriteringar - målbild 2050

I översiktsplanen pekas de sydöstra stadsdelarna ut som ett större utvecklingsområde och Bergsbrunna anges som en stadsnod. Målbilden för stadsnoderna i det växande Uppsala är att de ska utvecklas som levande centrumområden med regionen, kommunen, staden och närområdet som upptagningsområde. Långsiktigt ska de nya stadsnoderna avlasta och komplettera innerstaden, och varandra.

Energiprogrammet

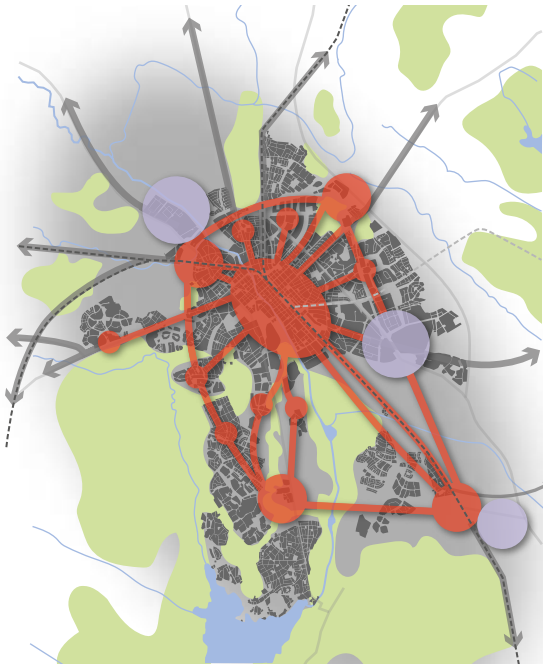
Energiprogram 2050 är ett kommunövergripande styrdokument som beskriver Uppsala kommuns vision för den långsiktiga utvecklingen av energisystemet i Uppsala. Målet är att åstadkomma ett klimatpositivt och ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart energisystem, som ger flera nyttor med övriga samhällssystem. Syftet är att utveckla energisystemet i sig och koppla det bättre till övriga samhällssystem. Avsikten är att den totala resurseffektiviteten och robustheten i samhället ökar.

Policy för hållbar utveckling

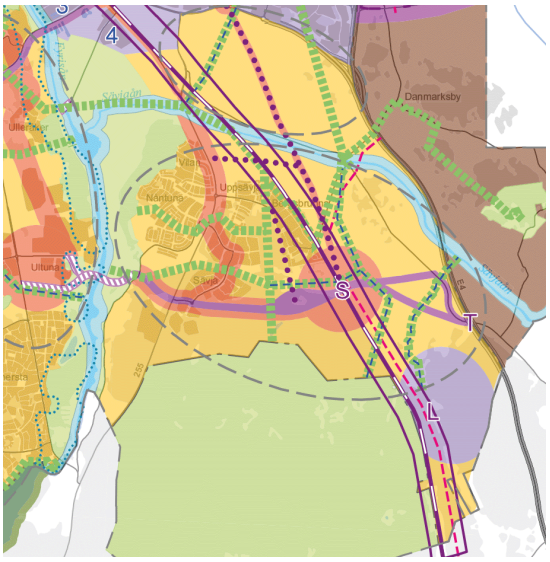
Policy för hållbar utveckling i Uppsala kommun är ett vägledande dokument som kommunfullmäktige fattade beslut om 2017-03-27. Uppsala kommun står bakom de 17 globala utvecklingsmål och Agenda 2030 som beslutades av FN den 25-27 september 2015. Policyn beskriver hur Uppsala kommuns framtid är beroende av den globala utvecklingen. Konkreta steg för att nå resultat på lokal nivå beskrivs i kommunens Mål och Budget samt i andra planer och program. Hållbarhetspolicyn beskriver kommunens förhållningssätt i arbetet med dessa åtgärder och aktiviteter.

Miljö- och Klimatprogram 2014 - 2023

Programmet syftar till att minska vår negativa miljöpåverkan och maximera vår positiva påverkan. Det består av långsiktiga mål och tio etappmål och fokuserar på två av vår tids största utmaningar: klimatpåverkan och giftfri miljö.



Målbilden för stadsnoderna i det växande Uppsala är att de ska utvecklas som levande centrumområden med regionen, kommunen, staden och närområdet som upptagningsområde. Långsiktigt ska de nya stadsnoderna avlasta och komplettera innerstaden, och varandra.



Utsnitt ur översiktsplan 2016, markanvändningskartan. Gråstreckad linje markerar ungefärlig avgränsning av området för den fördjupade översiktsplanen. ”S” markerar ungefärligt läge för ny tågstation ”Uppsala Södra”. Lilaskrafferade korridorer är den del av kollektivtrafiklänken som går genom det känsliga området Årike Fyris och alternativa sträckningar i Ultuna. För fullständig teckenförklaring, se översiksplan 2016.

Övriga styrdokument

Andra viktiga styrdokument och planeringsunderlag som är under arbete och som fördjupningen kommer att förhålla sig till i nästa skede är bland annat:

- Uppsala Bostadsförsörjningsprogram
- Riktlinjer för utemiljö vid förskolor och grundskolor i Uppsala kommun
- Program mobilitet och trafik
- Trafikplan
- Klimatfärdplan
- Aktualitetsförklaring ÖP
- Naturvårdsprogram
- Policy för kulturmiljö

Planens prioriteringar

Prioriteringarna utgör övergripande mål för hur mark- och vattenområden i de sydöstra stadsdelarna ska användas, utvecklas och styras mot en långsiktig hållbar utveckling. Vad prioriteringarna innebär för markanvändningen konkretiseras i kapitel Mark- och vattenanvändning.

Den fördjupade översiktsplanen

Den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna ska utgöra ett ramverk för fortsatt planering och skapandet av en stadsmiljö som är:

- Inkluderande, produktiv och livskraftig
- Resurseffektiv och klimatpositiv
- Grönskande med karaktärsfull arkitektur av hög kvalitet
- Nära natur och omgivande landsbygd
- Enkel och snabb att detaljplanelägga och bygga på ett ansvarsfullt sätt

Resurseffektiv och klimatpositiv

Utbyggnaden av den nya stadsmiljön och vidareutvecklingen av de befintliga stadsdelarna sker med utgångspunkt i resurseffektivitet och målet om en klimatpositiv stad. De utmanar alla aktörer att tänka nytt och kräver att gamla arbetssätt ersätter nya i såväl planerings- och projekteringsskedet som i bygg- och förvaltningsskedet.

Resurseffektiviteten innebär att alla resurser tas tillvara och nyttjas maximalt, ur alla tänkbara perspektiv. Ett exempel kan vara att hitta affärsmässiga metoder för att använda de träd som växer på platsen idag till byggnadsmaterial i de nya hus som ska byggas. Ett annat kan vara att använda sprängsten lokalt för att undvika resurskrävande transporter eller att utforma den tekniska infrastrukturen så att ingen energi går till spillo.

Målet på en klimatpositiv stad 2050 påverkar alla delar i samhällsbygget, från hur till exempel grävmaskinerna drivs till vilken typ av byggnadsmaterial som används samt förändrade livsstilar hos de nyinflyttade etc.

Inkluderande, produktiv och livskraftig

Den nya stadsmiljön ska vara inkluderande i sin utformning och till sitt innehåll. Nya och befintliga stadsdelar ska växa ihop till en helhet och känslan av tillhörighet hos invånarna ska gälla i hela planområdet, inte enbart i de enskilda stadsdelarna. Här känner sig såväl besökare som boende och arbetande välkomna överallt. En socialt hållbar stadsdel för alla.

Miljön ska utformas så att den stimulerar till produktion av många olika slag till exempel produktion av livsmedel för lokal konsumtion på åkermarken och industriell produktion i verksamhetsområdet. Andra exempel är att det i stadsnoderna och utmed stadsstråken produceras personrelaterade servicetjänster av olika slag. På kontoren produceras kunskap som blir tjänster i både nya och redan kända sektorer. På fasader och tak produceras solenergi och inom ramen för de tekniska försörjningsystemen tas energin tillvara. I kulturhus, studios, ateljeer och skollokaler produceras konst och kultur av både vuxna och barn. På gatuserveringarna utvecklas nya tankar och idéer i samtal mellan invånarna och besökare.

Livskraften skapas ur den handlingsfrihet som kännetecknar hela projektet. Kommunens planering sker utifrån synsättet att stimulera, utmana och trigga alla aktörer att dela ansvar för att skapa de miljöer som prioriteringarna syftar till. Delat ansvar mellan privata sektorn och det offentliga skapar en långsiktigt livskraftig miljö, med andra ord en ekonomiskt hållbar stadsmiljö. Livskraft uppstår också ur den hälsosamma miljön, här är det lätt att promenera, jogga och springa. Livskraften uppstår även i möten mellan människor, och stadsmiljön är utformad för att underlätta det goda livet.

Grönskande stadsmiljö med karaktärsfull arkitektur av hög kvalitet

Stadsmiljön är utformad med grönska som en närvarande resurs som skapar trivsel och kvalitet. Arkitekturen bidrar till de boendes välbefinnande och stadsdelarnas identitet genom god färg, form och materialverkan. Genom arkitekttävlingar och markanvisningstävlingar utmanas aktörerna att anstränga sig lite till, inte fördyra men tänka nytt, så att miljön som helhet blir ovanlig och väcker intresse. Platsen är ett besöksmål för sin arkitektur och sina stadsmiljöer.

Nära natur och omgivande landsbygd

Naturen finns precis runt hörnet, kultur- och odlingslandskapet likaså. Naturreservaten Lunsen och Årike Fyris nås på ett par minuter och naturstråken och grönområdena nås ännu snabbare. Från de högsta punkterna ser man ut över både skogs- och kulturlandskapet. Genom satsningen på stadsnära livsmedelsförsörjning finns färska grönsaker och bär, rotfrukter och baljväxter att köpa i särskilda butiker ute på åkrarna. Kultur- och jordbrukslandskapet är tillgängliga genom gång- och cykelvägar mellan åkrarna. Även inne i stadsmiljön är naturen närvarande och göra sig påmind genom dofter av grönt och ljud såsom fågelsång. Förutsättningar för biologisk mångfald skapas och den ekologiska hållbarheten säkras.

Enkel och snabb att detaljplanelägga och bygga på ett ansvarsfullt sätt

Till år 2050 ska 21 500 nya bostäder stå klara. Det kräver att ca 800 lägenheter finns inflyttningsklara varje år från 2025 och framåt. Den fördjupade översiktsplanen utreder förutsättningarna och villkoren för nybyggnation på ett tillräckligt detaljerat sätt för att underlätta för kommande planeringsskeden. Planen bäddar också för att nästa planeringsskede och genomförandeskede resulterar i en livsmiljö som tar ansvar för såväl nuvarande som kommande generationers välmående. Med ansvarsfull menas också att på ett ansvarfullt sätt hantera och lösa lagstadgade krav på skydd av känslig natur och känsligt vatten och att säkra att utbyggnaden kan ske med en kommunal ekonomi i balans, ett möte mellan ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Sist men inte minst, en ansvarsfull, socialt hållbar planering för de människor som ska bo och leva sina liv här.

Översikstsplanens prioriteringar	Den fördjupade översiktsplanens prioriteringar
Uppsala är en drivande kraft i världen	Stadsmiljön är inkluderande, produktiv och livskraftig
Uppsala är en kommun för alla	Stadsmiljön är resurseffektiv och klimatpositiv
Uppsala är en plats för de goda liven	Stadsmiljön är grönskande med karaktärsfull arkitektur av hög kvalitet
Uppsala är en föregångare i ansvarsfull samhällsutveckling	Stadsmiljön är nära naturen och det omgivande landskapet
	Stadsmiljön är enkel och snabb att genomföra på ett ansvarsfullt sätt

Kopplingschema mellan översiktsplanens och den fördjupade översiktsplanens prioriteringar.

På nästa sida kan du läsa ett brev från framtiden som ett sätt att illustrera en målbild. →

Brev från framtiden 1

Hej vänner.

Nu har jag flyttat in! Jag är så glad att äntligen kunna börja leva på riktigt, inga fler andrahandskontrakt, någonsin. Barnen springer redan fritt mellan lägenheten och gården. Det känns tryggt och det är så fint därnere, massor av grönska och en hemmabyggd lekplats som grannarna har jobbar med under ett par år, berättar man för mig.

Jag har ju hört en massa om den här delen av Uppsala genom åren, om utbyggnaden som pågått så länge och hur den planerades så noggrant till en början. Nu känns den som en helt naturlig del av Uppsala, jag tror att det beror mycket på att gränsen mellan de gamla stadsdelarna och de som ingick i de nya delarna då för snart fyrtio år sedan är helt utsuddad. Ja, man ser det ju på att husen har olika stil men själva gatorna löper liksom bara på. Alla bara cyklar överallt, jag har nog aldrig sett så många paketcyklar i hela mitt liv, för att inte tala om elcyklar, elscootrar och andra små eldrivna farkoster av olika slag. Det blir lite trångt borta vid järnvägsstationen på mornarna men det är inte konstigt för alla verkar förflytta sig på det sättet.

När vi flyttade in åkte bilen fram till porten för att lasta av en massa gånger, det var lite läskigt för gatan var full av människor, de uppträdde som de ägde den. De flesta gatorna här är inte för bilar utan mer för att mötas, det märks tydligt. Sen åkte bilen till ett parkeringshus där den har en plats. Jag tror vi kommer att sälja den, fastighetsägaren har en liten bilpool så vi kan nog anpassa oss till att boka när vi behöver. Barnen kan ju ta sig till träningen själva nu och maten beställer vi ju bara på nätet. Det finns ett rum nere i porten dit den levereras.

Det är robotar som levererar maten! De är så gulliga när de kommer med våra kassar från leveransbilen.

Vet ni förresten, det finns en basketplan alldeles utanför porten och bara ett stenkast bort kan man hyra planteringslådor.

På måndag börjar jag nya jobbet borta vid stationen. Jag kommer nog att ta spårvagnen dit, tror jag. Vi kanske köper en lådcykel sen, vi får se. Barnens skola och förskola ligger på vägen så det blir enklare med en sån.

Ali kommer att starta en klubb i en källare under samma hus som jag ska jobba i, det blir spännande. Stadens 24-timmarssatsning börjar äntligen ta form så de kommer med all säkerhet få tillstånd. Och i sommar ska de försöka få igång en musikfestival i den stora parken bortanför stationen. Vi får se hur det går med det, ni får hålla tummarna. Och komma hit då förstås.

Uppe på taket är det fullt med solceller så våra elräkningar är hur låga som helst, de säger att värden säljer tillbaka el till nätet nästan hela tiden. Känns otroligt bra.

Det som jag gillar allra mest det är att det är så grönt överallt utan att själva stadskänslan försvinner. Husen är så fina, enkla men med så vackra färger, mest trä men också tegel och vissa hus är liksom helt inklädda med solceller. Inte den där tråkiga mörka typen som jag minns från förr utan med olika mönster och färger. Så coolt. Jag har redan sett grupper med turister som går förbi för att titta. Det är kul för turisterna bidrar ju också till att vi har så många olika restauranger utmed spårvägsboulevarden, där nere känns det nästan som Köpenhamn. Utan de där turisterna hade det nog inte kunnat vara så mycket sånt tror jag. Eller så beror det på att alla serverar mat som är närodlad, vad vet jag.

Kom snart och hälsa på. Jag bokar lätt gästlägenheten.

Kramar, Johanna

Illustration: Olof Eriksson, Oevis/Urban Minds

Mark- och vattenanvändning år 2050

Mark och vatten	19
Mark och vattenanvändningskartans ytor	23
Plankarta	24-25
Funktioner och flöden	26-27
Illustrationsplan	28-29

Om det som byggs

En del av Uppsala	31
Gator och torg	32
Parker och rekreationsområden	36
Bebyggelse	40
Tekniska försörjningssystem	43
Transportinfrastruktur	47

Om det som finns och utvecklas

Vatten	52
Natur	57
Kulturarv och kulturmiljö	60

Om stadens innehåll och användning

Trafik	64
Bostäder	70
Näringsliv och arbetsplatser	72
Social och kulturell infrastruktur	75
Hälsa och säkerhet	80

Avvägningar	83

Mark och vatten

Här kan du läsa om förslaget till den framtida användningen av mark och vatten i de sydöstra stadsdelarna år 2050. Förslaget utgör i huvudsak en precisering av översiktsplanen och ger vägledning för kommande planering och beslut.

Kapitlet inleds med en beskrivning av planförslagets innehåll och utformning. Därefter presenteras olika teman som behandlar allmänna intressen för hänsyn och hushållning. Indelningen av teman bidrar till läsförståelsen av planförslaget.

För varje tema finns *mål* och *planeringsinriktningar*. Målen beskriver tillståndsmål som ska uppnås inom varje tema. Planeringsinriktningarna identifierar de bärande kvaliteter som ska uppnås inom varje tema. De ska användas när så är relevant, i efterföljande planering och prövning.

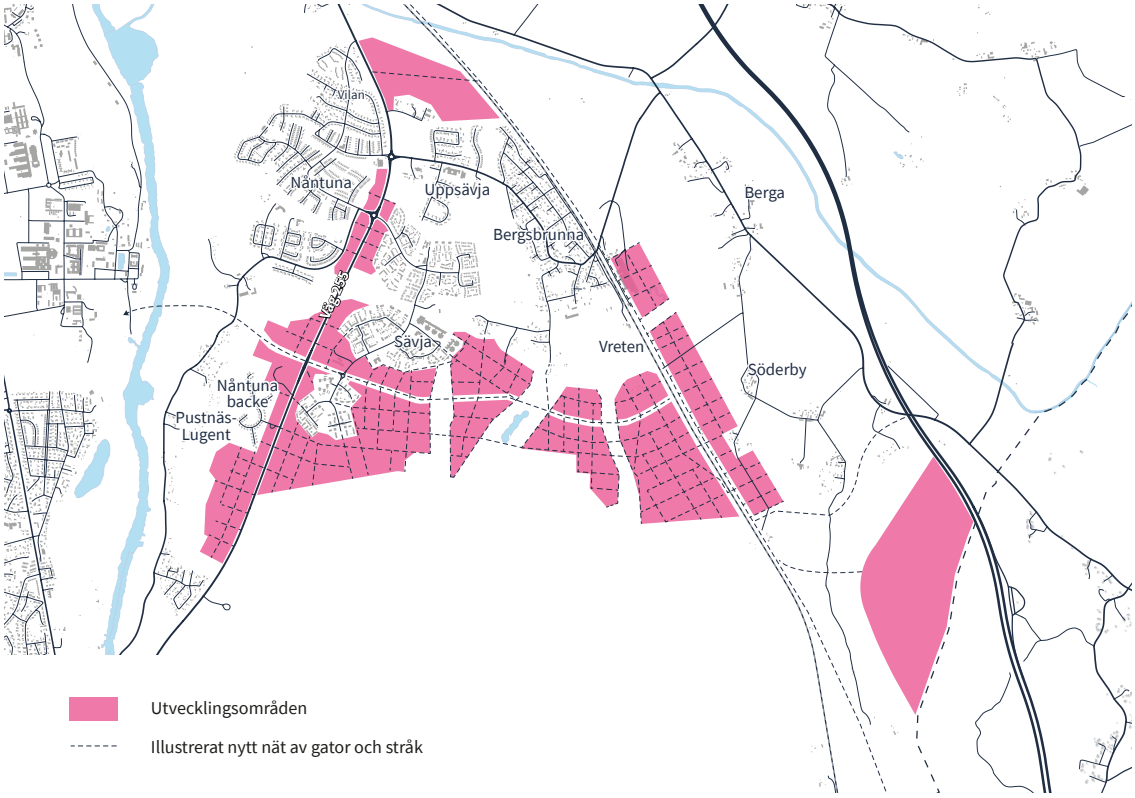
Samrådsförslaget fokuserar på stadsbyggandet och stadens verksamheter. Utformning och gestaltning sker i kommande planeringsskeden.

Begrepp

Innovativt är någonting som är nytänkande och samtidigt affärsmässigt gångbart och framgångsrikt. Det kan handla om tekniska uppfinningar, nya sätt att arbeta eller organisera processer osv.

Allmänna intressen i planförslaget

En översiktsplan ska enligt Plan- och bygglagen beskriva hur allmänna intressen tas tillvara och säkras. I de fall det förekommer konflikter mellan dessa, ska de avvägningar som gjorts beskrivas och förklaras. Det betyder att mark och vattenområden ska användas till det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet och läge men också till de behov som finns. Även miljöbalken identifierar allmänna intressen och där är det bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden i 3 och 4 kap miljöbalken ska tillämpas och miljökvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken ska följas.



Samrådsförslaget i sammanfattning

Planförslaget innehåller både stadsbebyggelse och natur-, åker och betesmarker. Inom den föreslagna stadsbebyggelsen är den sociala hållbarheten prioriterad, utanför bebyggelsen och i naturstråken som löper genom stadsbebyggelsen är den ekologiska hållbarheten prioriterad. Tillsammans skapas en hållbar helhet där sociala och ekologiska hållbarhetsaspekter vävs ihop och samspelar.

Planområdet omfattar de befintliga stadsdelarna Bergsbrunna, Nåntuna, Sävja och Vilan samt en grupp byar och områden med fristående villor. En begränsad del av befintliga miljöer påverkas direkt av nybyggnationen. Däremot påverkas alla boende genom att stora förändringar kommer att ske i närområdet.

Den nya bebyggelsen ligger på obebyggd mark, främst skogsmiljöer men i viss utsträckning också åkermark och på impediment.

Nya och gamla stadsdelar binds samman

Den nya bebyggelsen ordnas i ett antal stadsdelar som binds samman av den kapacitetsstarka kollektivtrafiken (Uppsala spårväg) och gatunätet. Där det är möjligt kopplas de nya stadsdelarna också till södra Sävja och Bergsbrunna med gator för enbart gång- och cykel.

Runt den nya järnvägsstationen skapas en stadsnod med intensivt kulturellt och kommersiellt utbud både natt- och dag. I väster, i korsningen mellan det kapacitetsstarka kollektivtrafikstråket och väg 255 skapas en lite mindre stadsdelsnod med liknande innehåll. Utmed hela kollektivtrafikstråket lokaliseras publika verksamheter och handel i bottenvåningarna till stöd för ett rikt trottoarliv. Särskilda boenden av olika slag styrs till hållplatslägena, så även vårdcentraler, tandvård och annan service.

Nya kvarter utmed väg 255 i väster och utmed en ny gata parallellt med järnvägen i öster skapar stadsstråk i enlighet med intentionerna i Översiktsplan 2016.

Nytänkande kring dagvattenhantering

Alla gator är gröna och i gatorna infiltreras och renas dagvatten. Det är grunden i ett nytt dagvattensystem som också skapar förut-

sättningar för ekosystemtjänster. Resurseffektivitet och målet om en klimatpositiv stad nås också genom ett nytt innovativt tekniskt försörjningssystem där nya tekniska lösningar för energiproduktion, energilagring, sopsortering och avloppshantering ingår i ett kretslopp. Detta blir synligt genom de gemensamma multihubbarna där parkering, varuutlämning, energi, sopsortering och en rad andra gemensamma funktioner samlas. Den lokala produktionen av energi syns också i miljön genom solceller på tak och fasader.

Den nya bebyggelsen

Den nya stadsmiljön präglas av tydliga kvarter, stadsgator med grönska, torg och parker. Bebyggelsen är högst runt den nya järnvägsstationen och utmed kollektivtrafikstråket, mellan sex och åtta våningar. I de kvarter som domineras av flerbostadsbebyggelse är den runt fem våningar för att i utkanterna av stadsdelarna bli ännu lite lägre, huvudsakligen radhus i två till tre våningar. Markbostäder förekommer överallt i bebyggelsen, både som radhus inne i kvarteren, i bottenvåningarna på flerfamiljshusen och i de rena radhuskvarter i mötet med omgivande skog och kulturlandskap.

Den mark som idag redan brukas bevaras i stor utsträckning för odling och bete. Undantaget är en ca 200 meter bred zon med kvarter utmed järnvägen. Totalt används ungefär 200 hektar mark inom planområdet till nya kvarter, bostäder, skolor inklusive skolgårdar, handel, idrott m.m.

Nytänkande kring användningen av gatan

Alla gator har ungefär samma bredd, ca 24 meter (kollektivtrafikstråket och väg 255 är bredare). Gatorna har olika trafikering beroende på var i systemet de ligger men gemensamt för dem är den omfattande grönskan i gaturummet. Stort fokus på möjlighet till sociala aktiviteter prioriteras vid utformning av gatornas trafikering och möblering. I gator som har låga trafikmängder minimeras ytan för trafik och ersätts med grönska, plats för lek, samvaro och planteringar mm.

Genomfart för biltrafik planeras i ett östvästlig stråk samt på v 255 och utmed järnvägen i öster. Övriga gator trafikeras endast för angöring. Huvudcykelstråken är fler och genomfart är möjlig på alla gator, till skillnad från biltrafiken.

En grön stadsmiljö

Parker, gator och torg utgör tillsammans med större ursparade stråk av natur ett system av rekreativa stråk i stadsmiljön. De knyter samman enskilda kvarter och stadsdelar med såväl Lunsen, slättlandskapet och årummet. I kvarteren som är tillräckligt stora sparas partier av natur. Två gemensamma stads- och odlingsparker föreslås öster om järnvägen respektive väster om väg 255. Skolor och förskolor lokaliseras så att de har god tillgång till grönområden. Skolgårdar bidrar också med grönska. De fungerar som större gröna lekmiljöer under skoltid men även på kvällar och helger.

Hållbara transporter prioriteras

Hållbara transportslag prioriteras i planförslaget. Gång- och cykelvägnätet gynnar förflyttning med cykel och till fots. Gång- och cykeltrafik är separerade från varandra. Tre bilfria gång- och cykelpassager förbi järnvägen förslås. Kollektivtrafiken är effektiv och har stor kapacitet.

En ny trafikplats för motorfordon på E4 ingår i planförslaget och vidare en vägförbindelse fram till den nya järnvägsstationen. Tre olika tunnelpassager under järnvägen föreslås för att koppla den östra sidan med den västra. En av passagerna har direkt koppling till stadsnoden.

Väg 255 föreslås byggas om till stadsgata och en ny gata föreslås parallellt med järnvägens östra sida. Denna östra gata följer järnvägen hela vägen norrut genom planområdet. Vidare koppling upp till Fyrislund ingår inte i FÖP-arbetet.

Verksamhetsområde invid E4

Ett utredningsområde för lättare industri, logistik och service föreslås i skogen väster om E4:an i höjd med rastplatsen Mora stenar. Området ska nås från både den nya stadsmiljön och från E4:an. Ett utredningsområde för expansion söderut (Nysala) på östra sidan om järnvägen beskrivs översiktligt på plankartan.

Nya lösningar för stadsnära livsmedelsförsörjning

Den bördiga jordbruksmarken öster om järnvägen säkras för livsmedelsproduktion med fokus på det lokala. Nuvarande markägare uppmuntras ta initiativ till nya affärsmodeller och möjligheten till försäljning direkt till privatpersoner och näringsidkare ska underlättas.

Utbygganden sker under lång tid

Utbyggnaden pågår fram till år 2050. För att nå det uppsatta målet om 21 500 bostäder per år 2050 bör cirka 800 nya bostäder stå färdiga år 2025 och sedan lika många varje år fram till 2050. Principer för utbyggnaden beskrivs i kapitlet Genomförande.

Mark och vattenanvändningskartans ytor
(Plankarta)

Huvudsakligen kontor, hotell och handel
Dessa kvarter utgör stadskärnan och rymmer huvudsakligen kommersiella lokaler såsom kontor, hotell och handel. Inslag av bostäder förekommer i särskilt attraktiva lägen. Bottenvåningarna i kvarteren utformas för publik och kommersiell verksamhet med en våningshöjd på ca 4,5 meter. Bebyggelsen är sex till åtta våningar hög. Torg, parker och plats för lek ska säkerställas. Runt järnvägsstationen ska erforderliga ytor för angöring, cykelparkering, kommersiella bussar och bussar i linjetrafik finnas. Inom området ska plats för bibliotek, scen och konsthall (kulturhus) säkras. Sportlokaler samt parkering kan ordnas där uppfyllnad av marknivån ger förutsättning för källare och eller lokaler i souterräng. Så kallade multihubbar ska planeras in.

Huvudsakligen flerbostadshus.
Lokaler i bottenvåningar för offentlig och kommersiell service
Bebyggelse för huvudsakligen bostäder utmed ett kapacitetsstarkt kollektivtrafikstråk mellan järnvägsstationen och korsningen med gamla Stockholmsvägen, väg 255. Utmed stråket ska bottenvåningar utformas för offentlig och kommersiell verksamhet med en våningshöjd på ca 4,5 m. Torg, parker och plats för lek ska säkerställas. Cykelparkering för pendlare ska ordnas vid bytespunkter. Bebyggelsens höjd från fem till åtta våningar. I enstaka fall även markbostäder eller låga flerfamiljshus i två till tre våningar.

Huvudsakligen flerbostadshus
och erfoderlig offentlig service
Bebyggelse för bostäder med inslag av skolor, förskolor, idrottslokaler och annan kommunal service. Så kallade multihubbar ska planeras in. Torg, parker och plats för lek ska säkerställas. Bebyggelsen är max 20 meter hög vilket motsvarar ca fem våningar. På gårdar även markbostäder eller låga flerfamiljshus i två till tre våningar.

Huvudsakligen markbostäder och erfoderlig offentlig service
Bebyggelse i form av markbostäder, företrädelsevis radhus i två till tre våningar. Lokaler för skola, förskola och idrott kan förekomma.

Stadsbygd
Befintliga områden kan kompletteras, men det bör studeras vidare i planprogramsarbete eller andra typer av förstudier.

Stadens omland
Åkermarken inom planområdet ska utvecklas i riktning mot lokal livsmedelsförsörjning. Markägarna ska uppmanas att utveckla odlingar för försäljning direkt till restauranger, privatpersoner och skolor, äldreboenden inom planområdet. Byggnader för försäljning av livsmedelsprodukter och hantverk tillåts men ska ske med hänsyn till landskapsbilden, kulturmiljön och med god form-, färg- och materialverkan.

Försiktig komplettering av bostadsbebyggelse
Befintlig natur och jordbruksmark ska värnas men försiktig komplettering med bostäder tillåts. Kompletteringar ska ske med hänsyn till landskapsbilden, kulturmiljön och med god form-, färg- och materialverkan.

Eventuella kompletteringar får inte bryta viktiga ekologiska samband. Mycket låg exploateringsgrad.

Grönområde
Grönområde ska fungera både som spridningsvägar för djur och natur samt för människors rekreation. Dessa områden bör inte bebyggas annat än med spänger för gångpassage samt enstaka broar eller vägar för övrig trafik. Stor hänsyn ska tas till ekologiska samband och kulturvärden vid val av utförande och antalet passager.

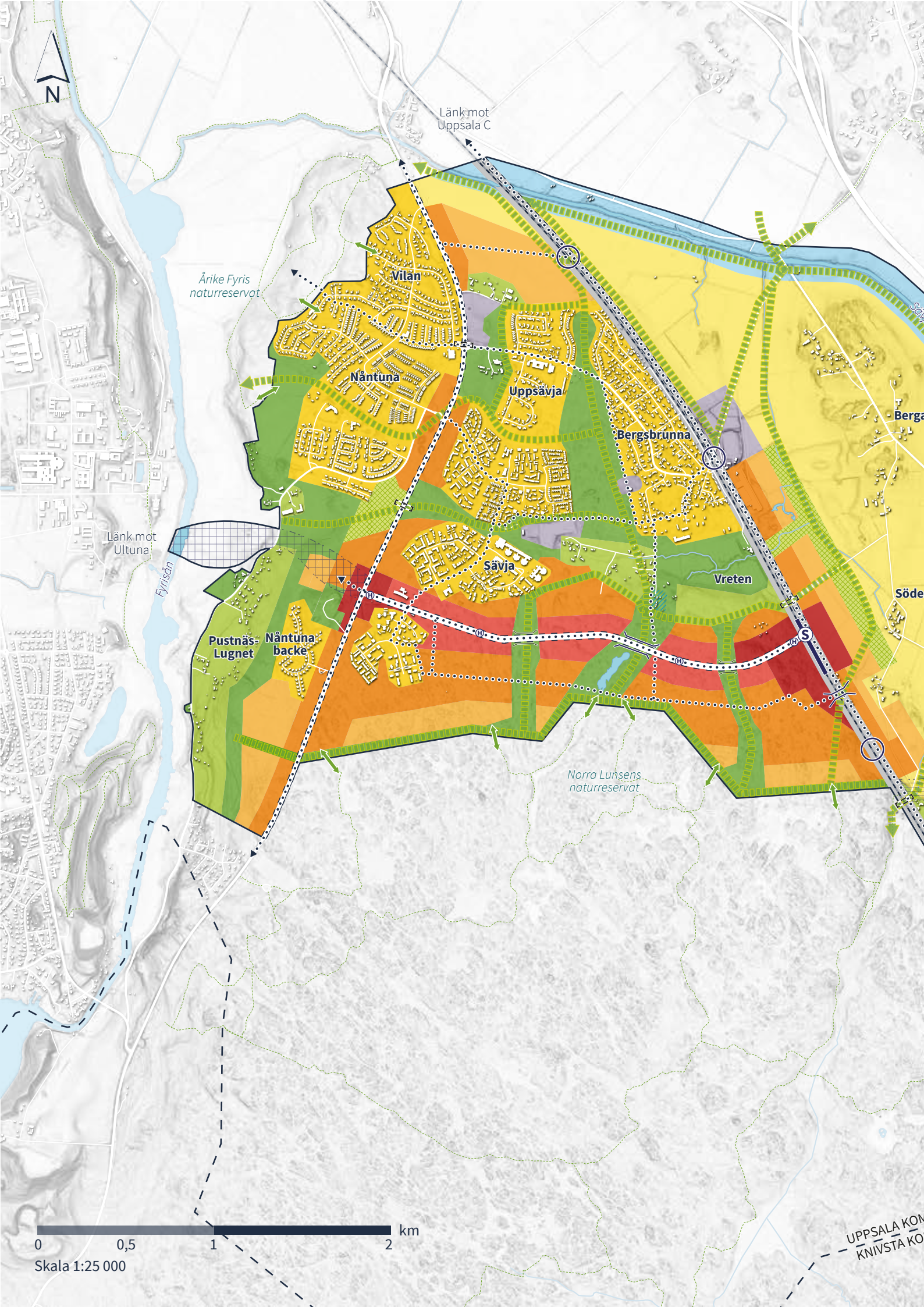
Stadspark / odlingspark
Större stadspark med aktivitetsytor och mötesplatser men också med mycket grönska och stora lövträd. Viss odling kan förekomma samt plats för festivaler och andra större kulturevenemang. Den östra parken utvecklas till odlingspark.

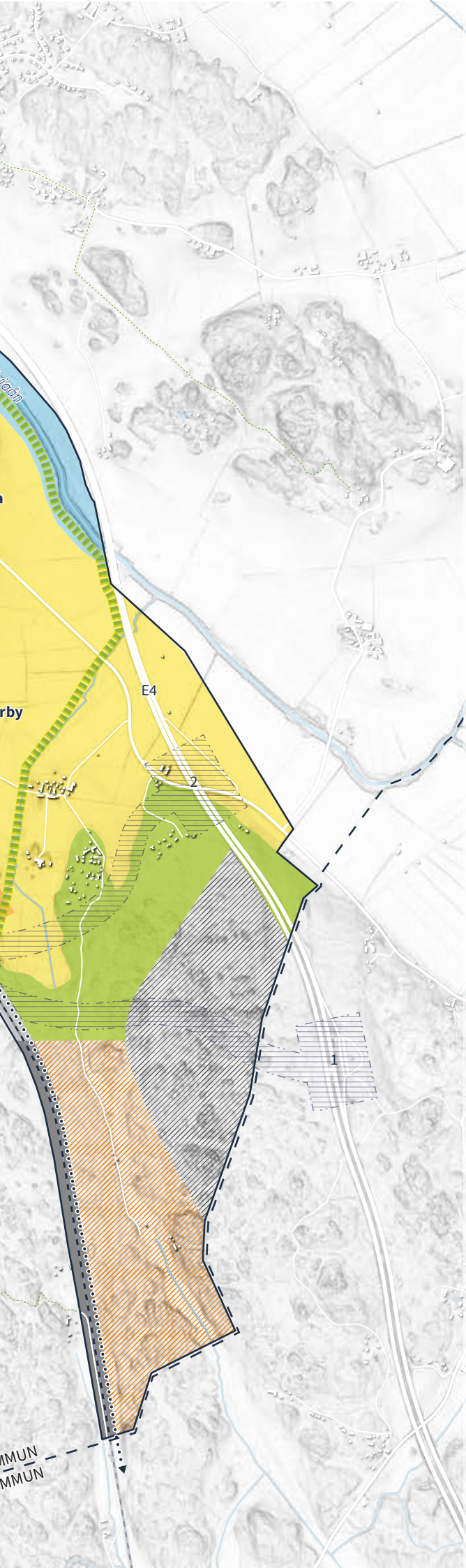
Utredningsområde verksamhetsområde
Markanvändningen syftar till verksamhetsområde för lager och logistik, småindustri som exempelvis verkstäder, tillfälligt sågverk och produktionslokaler av olika slag, avloppsreningsverk, ”kretsloppsverk” och solcellsanläggning mm. Områdets utformning och innehåll utreds vidare i ett planprogram.

Utredningsområde kapacitetsstark kollektivtrafik
Den kapacitetsstarka kollektivtrafiklänken (spårväg) utgör en del av en längre länk som via Ulleråker och Gottsunda föreslås gå till Uppsala resecentrum. Lokalisering och utförande av kollektivtrafiklänken, inklusive broförbindelse över Fyrisån, hanteras i separata detaljplaner. Arbetet pågår parallellt och med kontinuerlig samordning.

Markreservat för trafikplats vid E4:an och infart till stadsnod och verksamhetsområde
Platsen för trafikplats och infart utreds vidare under våren 2020. Ett slutligt förslag för trafikplatsen kommer att presenteras i utställningshandlingen.

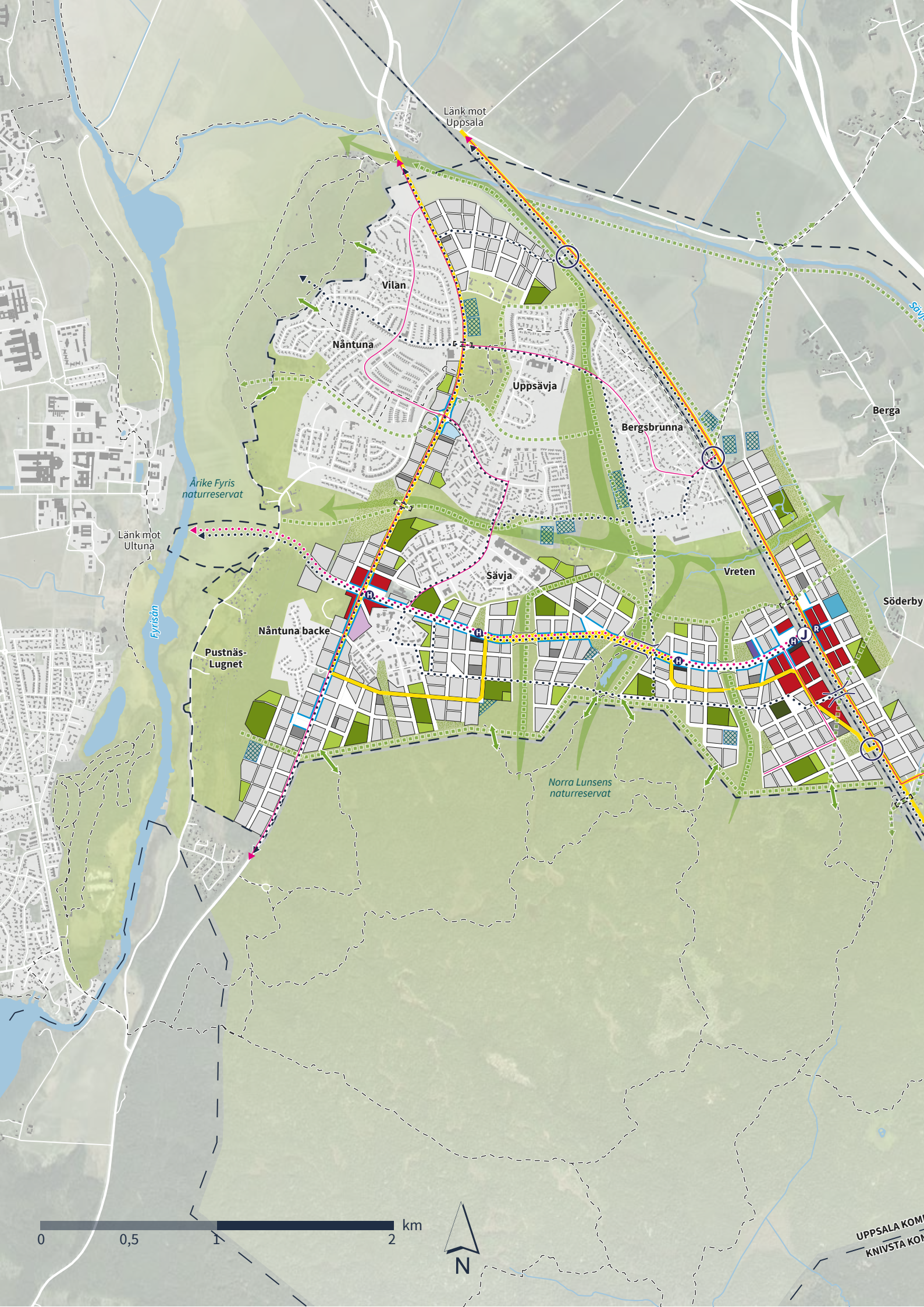
Övriga symboler i plankartan är självförklarande. Läs vidare under respektive tema.

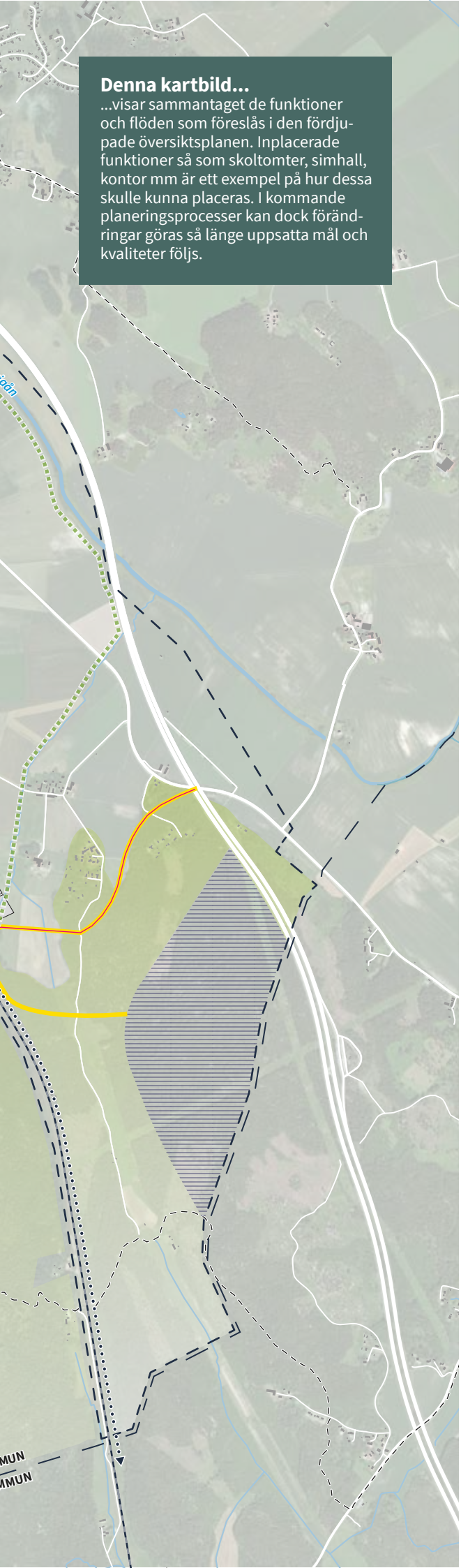

N
Länk mot
Uppsala C
Årike Fyris
naturreservat
Vilan
Nåntuna
Uppsävja
Bergsbrunna
Berga
Länk mot
Ultuna
Fyrisån
Sävja
Vreten
Söde
Pustnäs-
Lugnet
Nåntuna
backe
Norra Lunsens
naturreservat
UPPSALA KOM
KNIVSTA KO
0
0,5
1
2
km
Skala 1:25 000



Plankarta
Mark- och vattenanvändning
Sydöstra stadsdelarna

- Kommungräns
- Plangräns
- Huvudsakligen kontor, hotell och handel
- Huvudsakligen flerbostadshus. Lokaler i bottenvåningar för offentlig och kommersiell service
- Huvudsakligen flerbostadshus och offentlig service
- Huvudsakligen småhus och offentlig service
- Stadsbygd
- Stadens omland/ Uppsalaslätten
- Huvudsakligen sport och fritid
- Försiktig komplettering av bostadsbebyggelse
- Stadspark/ odlingspark
- Grönområde
- Å-stråk
- Järnvägsområde inkusive huvudgata motorfordon och huvudgata kapacitetsstark kollektivtrafik (inklusive skyddsområde). Befintlig bebyggelse undantagen
- Järnvägsområde (inklusive skyddsområde).
- Utredningsområde Nysala
- Utredningsområde verksamhetsområde
- Teknisk anläggning (inbygd)
- Utredningsområde kapacitetsstark kollektivtrafik
- Utredningsområde trafikplats E4 och utredningsområde vägkoppling mot trafikplats och mot verksamhetsområde
- Grönt rörelsestråk
- Huvudgata kapacitetsstark kollektivtrafik
- Huvudgata cykelfordon
- Bro
- Marknära brokonstruktion
- Undergång gång och cykel
- Vägförbindelse under järnväg
- Järnvägsstation
- Huvudhållplats
- Entré mot naturreservat med anslutning till befintliga leder


Länk mot Uppsala
Vilan
Nåntuna
Uppsävja
Bergsbrunna
Berga
Årike Fyris naturreservat
Länk mot Ultuna
Fyrisån
Sävja
Vreten
Söderby
Nåntuna backe
Pustnäs-Lugnet
Norra Lunsens naturreservat
0
0,5
1
2
km
N



Denna kartbild...
...visar sammantaget de funktioner och flöden som föreslås i den fördjupade översiktsplanen. Inplacerade funktioner så som skoltomter, simhall, kontor mm är ett exempel på hur dessa skulle kunna placeras. I kommande planeringsprocesser kan dock förändringar göras så länge uppsatta mål och kvaliteter följs.

Funktioner och flöden i sydöstra stadsdelarna

INNEHÅLL KVARTER

- Huvudsakligen kontor, hotell och handel
- Huvudsakligen bostadsbebyggelse
- Möjlig handel
- Förskola
- Skola 1-9
- Gymnasium
- Parkeringshus bil/ multihubb
- Parkering cykel vid kollektivtrafik
- Park
- Kulturhus
- Badhus
- Ishall
- Vård
- Sport
- Utredningsområde verksamhetsområde

TRAFIKSTRUKTUR OCH KOLLEKTIVTRAFIK

- Huvudgata motorfordon
- Huvudgata cykelfordon
- Kapacitetsstark kollektivtrafik
- Buss
- Vägförbindelse under jvg
- Undergång gång och cykel
- Bro
- Marknära brokonstruktion
- Järnvägsstation
- Hållplats
- Hållplats regional och kommersiell busstrafik

GRÖNT

- Entré mot naturreservat med anslutning till befintliga leder
- Befintliga leder och stigar
- Grönt rörelsestråk
- Ekologiska samband

GRÄNSER

- Plangräns
- Kommungräns

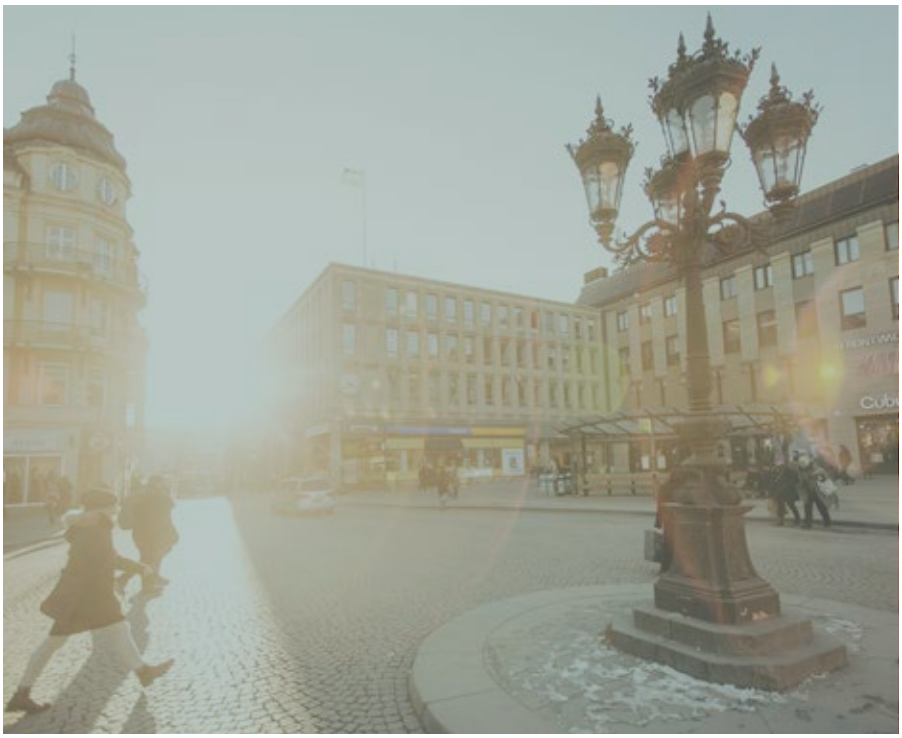
Illustrationskarta

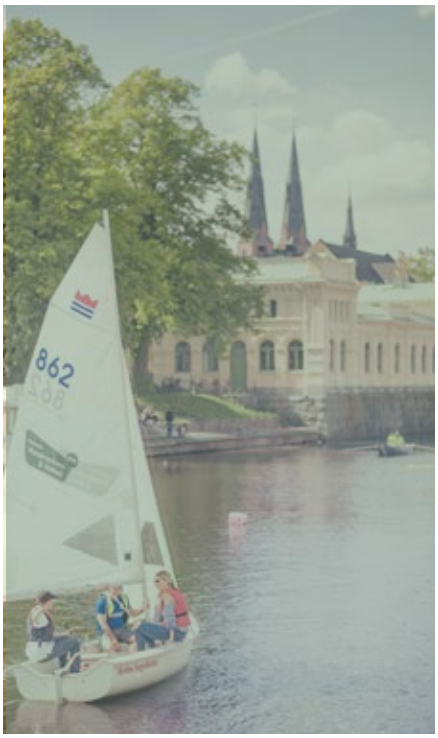
Illustrationskartan illustrerar bebyggelse och öppna ytor i ett möjligt scenario. Illustrationen ligger till grund för den 3D-modell som presenteras på webben och har även fungerat som underlag för beräkning av antal bostäder och arbetsplatser.

Byggnaderna utmed kollektivtrafikboulevarden är åtta våningar höga i beräkningarna och så även i stadsnoderna. Övriga byggnader som är helt vita är mellan 4,5 och 5 våningar höga. De som visas uppdelade i mindre kvadratiska enheter är radhus eller motsvarande i två till tre våningar.

Illustration:
Christiaan Smits, Nivå Lanskapsarkitektur AB

SÖDRA
ROSEDAL




862

En del av Uppsala

Här kan du läsa om hur den nya stadsmiljön blir en inkluderande och livskraftig del av Uppsala och hur den bildar en helhet tillsammans med både omgivande stadsdelar och omgivande grönska.

Mål

- Den nya stadsmiljön upplevs som en del av Uppsala stad
- Den nya stadsmiljön fungerar som en helhet tillsammans med de befintliga stadsdelarna och landskapet
- Platsens värden påverkar utformningen och ger hela området identitet och historisk koppling
- Platsens värden erbjuder möjligheter till goda liv
- Den nya stadsmiljön är en föregångare för hållbar stadsbyggnad

Den nya stadsmiljön inom planområdet ska bidra till hela Uppsala. Den ska komplettera dagens stad med såväl nya bostäder som arbetsplatser, kultur och kommers, utbildning och sport, rekreation och lek, plats för både nattliv och vardagsliv. Stadsmiljön ska präglas av en karaktärsfull arkitektur i en grönskande miljö och fungera som föregångare för hållbar stadsbyggnad. Hela Uppsala får nytta av de testbäddar som sätts upp under utbyggnadstiden.

Den nya stadsmiljöns gröna och sammanhållna siluett kommer att synas från omgivningarna. Genom att vara synliga kopplas de sydöstra stadsdelarna samman med de andra delarna av Uppsala. Samtidigt är det viktigt att detta sker på ett balanserat sätt och utformas i samspel med landskapet och kulturhistoriska värden.

Platsens speciella topografiska förhållanden är ett värde som har tagits tillvara i planförslaget. Höjdskillnaderna är stora mellan skogsplatån och de omgivande dalgångarna. Det skapar förutsättningar för utblickar och en varierad miljö. Detta ger den nya stadsmiljön unika kvaliteter i det annars relativt flacka landskapet.

Nya och befintliga stadsdelar kopplas ihop

Stadsbebyggelsen i de sydöstra stadsdelarna är, när det är fullt utbyggt runt år 2050, en väl fungerande helhet. För att uppnå detta undviks skapandet av gränser och barriärer mellan befintligt och nytt. Staden vävs ihop till en helhet genom ett kontinuerligt nät av gator, gränder, stråk och stigar som också kopplas samman med flera befintliga.

En viktigt faktor för att skapa en sammanhållen och inkluderande stad är den nya bron över Fyrisån. Den kopplar de sydöstra stadsdelarna till övriga delar av södra Uppsala. Den ökar också orienterbarheten genom sin form och visar hur staden fortsätter på den västra sidan bort mot Gottsunda, Ulleråker och innerstaden. Bron skapar också nya utblickar över Fyrisåns dalgång vilket bidrar till upplevelsen av hur stadens olika delar hänger ihop.

Planeringsinriktningar

- Den nya stadsmiljön kopplas samman med befintliga bostadsområden
- Gator avslutas med utsiktsplatser där det är möjligt
- Det eftersträvas en balans mellan uppvuxna träd och byggnader
- Möjligheten till utblickar från nya arbetsplatser och bostäder eftersträvas

Prioriteringar

- Inkluderande, produktiv och livskraftig
- Resurseffektiv och klimatpositiv
- Grönskande med karaktärsfull arkitektur av hög kvalitet
- Nära naturen och den omgivande landsbygden
- Enkel och snabb att detaljplanelägga och bygga på ett ansvarsfullt sätt

Begrepp

En **testbed** är ett pilotprojekt som utforskar nya idéer i syfte att lösa ett behov eller ett problem i mindre skala, i det här fallet kan det handla om nya byggnadstekniker, bilfria zoner. En testbed kan leda till innovationer eller ny praxis etc.

» Platsens speciella topografiska förhållanden är ett värde som har tagits tillvara i planförslaget «

Gator och torg

Här kan du läsa om planens förslag till utformning av gator och torg och hur de bidrar till en inkluderande, produktiv och livskraftig stadsmiljö. Du kan också läsa om hur gatunätet stödjer en resurseffektiv och klimatpositiv stad och hur det bidrar till att stadsmiljön kopplas till naturen och den omgivande landskapet.

» Vissa gator i de sydöstra stadsdelarna är lågt trafikerade vilket möjliggör plats för lek, spel, odling och annan samvaro «

Mål

- Gator och torg, gränder, gångar och stigar bildar ett kontinuerligt och tillgängligt system som också kopplar till de nya stadsdelarna
- Gator och torg bidrar med offentlighet, trygghet, orienterbarhet, identitet och karaktär
- Systemet av gator och torg fungerar i många hundra år

I de nya delarna inom planområdet spelar gator och torg en stor roll. De bidrar till social hållbarhet men också stadsmiljöns karaktär. Gaturum med olika trafik och användning samt torg med olika kvaliteter och innehåll skapar tillsammans ett system av offentliga rum för alla. Målsättningen är att nå en kombination av offentlighet, trygghet och orienterbarhet i gatusystemet och torgen, för att i sin tur öka viljan att undersöka och besöka olika delar av staden, inte bara den del där man själv bor. Det är betydelsefullt för att skapa en integrerad och socialt hållbara stad.

Läs mer

Läs mer under avsnittet Transportinfrastruktur.

Öppna, tillåtande och trygga gator

Gator ska utformas på ett sådant sätt så att de känns öppna, tillåtande och välkomnande. En princip är att bostadshus och andra byggnaders entréer ska vändas mot gator och torg för att lätt hitta fram till adresser och målpunkter. Det bidrar även till att gatorna får så mycket liv och rörelse som möjligt vilket kan skapa trygghet. En annan strategi för att skapa trygghet och tydlighet är att skapa gränser mellan privata gårdar och allmänna, offentliga ytor i staden. De privata ytorna finns inne på kvarterens gårdar och där umgås man med familj och grannar. På gator kan alla vistas och där kan möten ske mellan såväl främlingar som vänner och bekanta. Vissa gator i de sydöstra stadsdelarna är också lågt trafikerade vilket möjliggör plats för lek, spel, odling och annan samvaro.

Gatusystemet utformas som ett kontinuerligt nät utan återvändsgränder. Det bidrar till att gatunätet upplevs som offentligt och välkomnande för alla. I planförslaget har dock det kontinuerliga gatunätet kompletteras med korta gränder genom de största kvarteren för att bidra till variation, genhet och valmöjlighet. De bryter ner skalan och ger möjlighet till intima, lokala miljöer och smitvägar för cyklande och gående.

Gatunätet är öppet mot omgivningarna för att skapa access och närhet till naturen. Gator övergår i stråk och stigar när de når fram till skogen och kulturlandskapet. I vissa lägen hindrar topografin framkomligheten och där avslutas gatan med en utsiktsplats.

Passager förbi järnvägen

Järnvägen tillsammans med höjdskillnaderna i planområdets östra delar skapar en oönskad barriäreffekt och bryter det kontinuerliga gatunätet. För att mildra dessa ingår därför gång- och cykelbroar och offentliga hissar i planförslaget. Tre passager för motorfordon och cykel planeras också under järnvägen. Läs mer under avsnittet Transportinfrastruktur.

Generella gaturum

I planförslaget är huvuddelen av de nya gatorna runt 24 meter breda. Det är en princip i detta tidiga skede som i kommande planprocesser kan komma att modifieras. Gatunätet ska fungera under många hundra år och en bredd i den här storleksordningen skapar flexibilitet för förändring. Den generella gatusektionens mått utgår från de sedvanliga

gatufunktionerna, det vill säga separerade filer för bil- och cykeltrafik i båda riktningarna, möbleringszon för grönska, plats för angöring och upplag av snö samt generösa trottoarer för gående (separerade från cyklister). Dock är det få gator i systemet som behöver fyllas med alla dessa funktioner. På huvuddelen av gatorna får endast motordrivna fordon förekomma för angöring och framföras med låg hastighet. Många gator kan därmed planeras för i huvudsak cykeltrafik. Sådana ”cykelgator” erbjuder möjlighet till stora ytor för lek och planteringar och kan utvecklas till en ny typ av gröna, sociala gator. Alla gator ska dock rymma grönska med träd till stöd för dagvattensystemet för kvalité och ekosystemtjänster.

Det kontinuerliga gatunätet och den generella bredden på gaturummet ger möjligheter att nyttja gator på olika sätt över tid, både i ett kort och långt tidsperspektiv. I det korta tidsperspektivet pekar planförslaget på vilken gata som ska tillåtas för genomfartstrafik och vilka gator som är huvudcykelstråk. I ett långt tidsperspektiv kan gator anpassas för högre

byggnader och nya färdmedel, tekniska lösningar liksom anpassas till nya målpunkter eller omlokaliseringar av befintliga. Utveckling av nya system för varutransporter påverkar också gatornas framtida användning.

Byggnaderna ska i princip placeras utmed gatan. Samtidigt kan förgårdsmark som formgivits i samspel med gatumiljön bidra till att skapa en trivsam och levande gatumiljö. Fasadlivet kan tillåtas variera något för att skapa plats för uteplatser, planteringar. Läs mer under tema Byggnader.

Exempel på förgårdsmark som kopplar till gatumiljön.
Fotograf: Nina Wittlöv Löfving

Attraktiva torg

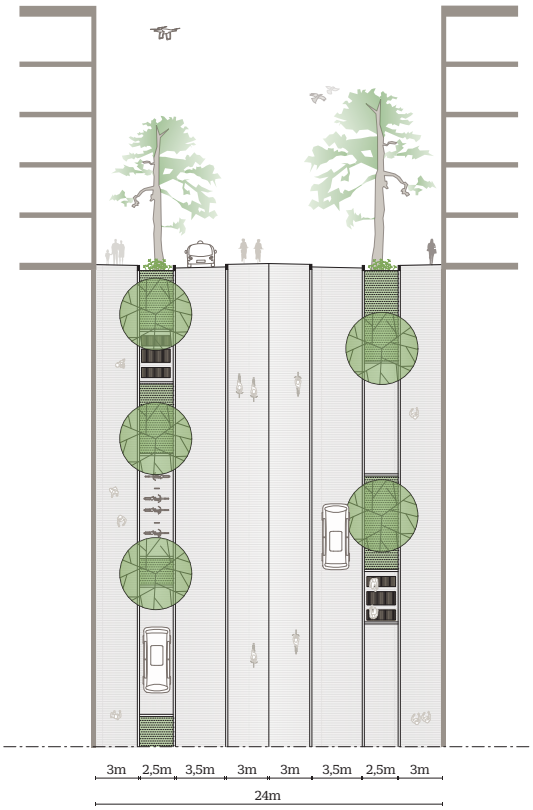
Torg ger rytm och variation i gatunätet. Med hjälp av medveten programmering med uteserveringar, torgförsäljning, möjlighet till scenframträdanden skapas en levande och attraktiv serie av torg i stadsstrukturen. Torg av tre typer föreslås; stadsdelstorg, torg utmed kollektivtrafikboulevarden och ”stortorg”. Stadsdelstorg ska placeras centralt i respektive stadsdel. Andra är torg som har koppling till kollektivtrafikstråket och hållplatserna. De ska orienteras så att generösa solbelysta platser och uteserveringar kan ordnas. Ett fåtal ”stortorg” med mer representativ funktion föreslås. De återfinns i planförslaget på ömse sidor av järnvägsstationen och i korsningen mellan v 255 och kollektivtrafikboulevarden. Torgens programmering, storlek och form studeras närmare i senare planeringsskeden.

» Uteserveringar, torgförsäljning och möjlighet till scenframträdanden «

Exempel på intim gränd.
Foto: Åsa Drugge, Nivå Lanskapsarkitektur AB

Planeringsinriktningar

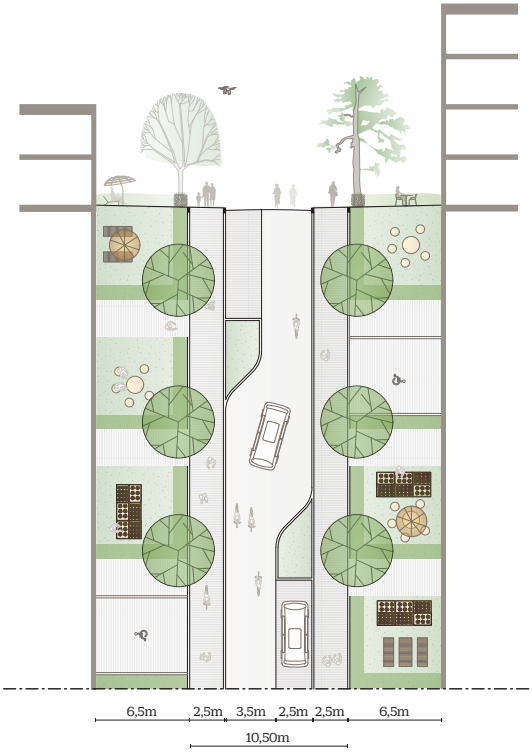
- Eftersträva att det finns ett stadsdelstorg i varje stadsdel, torg kopplat till kollektivtrafikboulevarden på lämpliga ställen samt ”stortorg” i stadsnoderna
- Alla gator har ett generellt mått och innehåller en zon med träd och annan vegetation
- Entréer är vända mot gatan
- Centralt placerade gator utformas med extra fokus på stadsliv, trottoarliv och klassiska stadskvaliteter
- Lågt trafikerade gator utformas som gröna, sociala gator
- Gränder kompletterar gatunätet med genhet och intimitet



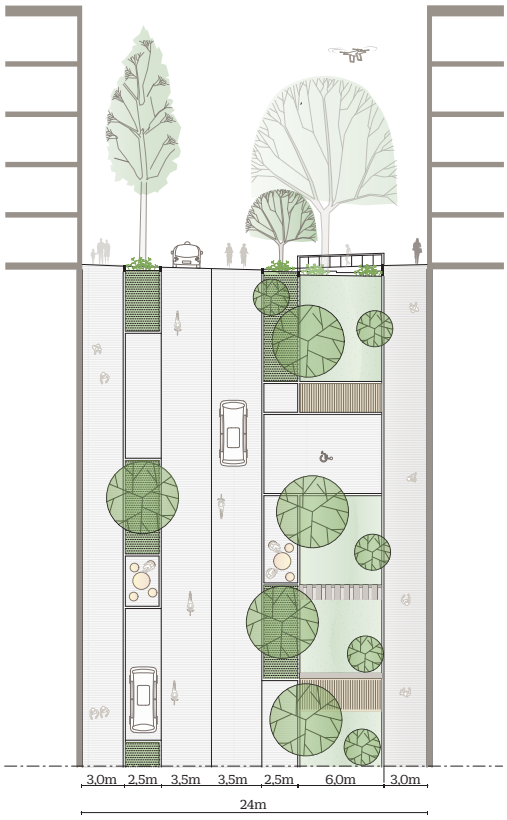
Här visas den gata där alla trafikslag är separerade från varandra.

Gatusektioner: Christiaan Smits, Nivå Lanskapsarkitektur AB

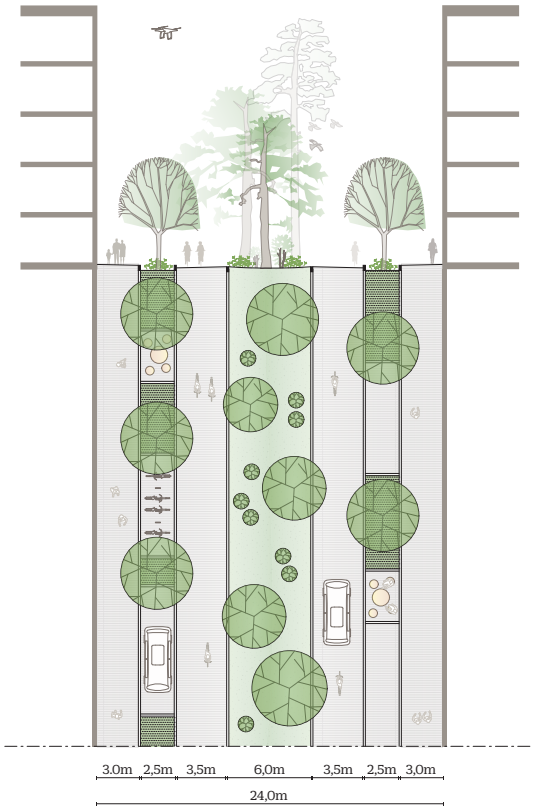
Olika varianter av hur en 24 metersgata kan se ut



Här visas en typ av gata som är enkelriktad samt med en viss privatisering av det breda gaturummet med förgårdsmark.



Här visas en gatutyp med blandtrafik där den gröna zonen är sidolagd.



Här visas en gata för blandad trafik, möbleringszon på ömse sidor av gatan med angöringsparkering, möjlig cykelparkering, bänkar mm. I mitten av gatan en grön zon för biologisk mångfald oh ekosystemtjänster.

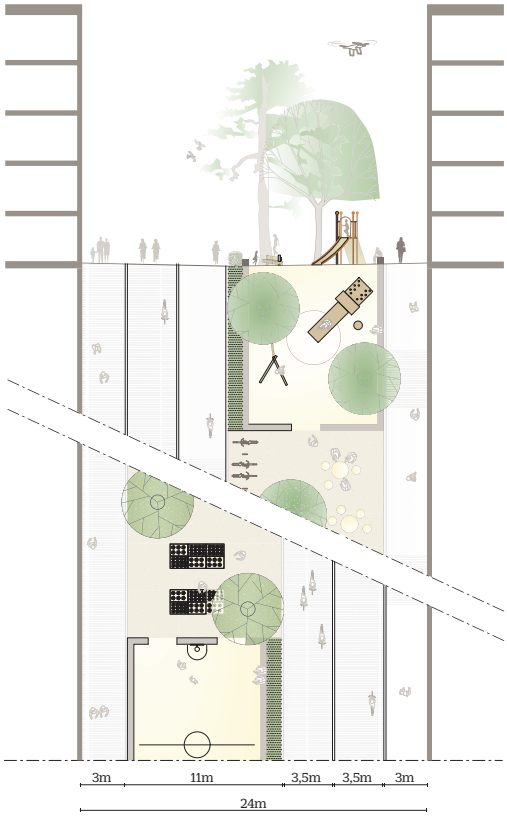


Bild på den gröna, sociala gatan. De sociala och gröna ytorna kan skjutas åt ena eller andra sidan för att bättre knytas till byggnaderna. Angöring till husen tillåts via trottoar. Portars placering samplaneras med gatans innehåll.

Parker och rekreationsområden

Här kan du läsa om hur parker och natur bidrar till en inkluderande och produktiv stadsmiljö nära naturen och det omgivande landskapet.

Mål

- De sydöstra stadsdelarna erbjuder många olika miljöer för rekreation
- Anlagda parker, naturstråk och grönområden är grundläggande element i de rekreativa miljöerna
- Naturreservaten erbjuder rekreativa ekosystemtjänster, tillgängligheten är prioriterad
- Den grönskande stadsmiljön stimulerar till användning och bidrar med reglerande ekosystemtjänster

» Fågelsång, blomsterprakt och årstidsväxlingar «

Träd och andra växter skapar tillsammans ”gröna miljöer” som är viktiga för människor. De ger stöd för rekreation, återhämtning och sociala aktiviteter av olika slag samt ger sinnliga upplevelser av fågelsång, blomsterprakt och årstidsväxlingar. Växter producerar livsmiljöer som människor och djur behöver för att leva. Andra ekosystemtjänster som grönskan erbjuder oss är skugga och kylning av stadsrummen. Grönskan i stadsmiljön ger också karaktär och identitet.

» Tallar och hällar är viktiga värden på platsen «

Ett system av gröna miljöer

I planförslaget visas ett system av parker, naturstråk och grönområden. Även de privata gårdarna, skolgårdarna och de gröna gatorna ingår i systemet. Alla gator övergår sedan i stråk och stigar när de når fram till skogen och kulturlandskapet. Rent praktiskt innebär det att det går att ta sig via gröna stråk till de två naturreservaten Årike – Fyris och Lunsen och den omgivande slätten med en kort promenad. I vissa lägen hindrar topografin framkomligheten och där avslutas gatan med en utsiktsplats. Utmed reservatsgränsen löper en enkel stig som tillgängliggör Lunsen och samtidigt bildar en gräns mellan privata tomter och naturreservatet. Viktigt för rekreationen är också det föreslagna gröna rörelsestråket utmed Sävjaån.

Lägena för kollektivtrafikens hållplatser och skyltning vid dem underlättar tillgängligheten till naturreservaten, Linnés stigar och det omgivande kulturlandskapet. Den utbyggda kollektivtrafiken blir ett viktigt instrument för att öka användandet av dessa.

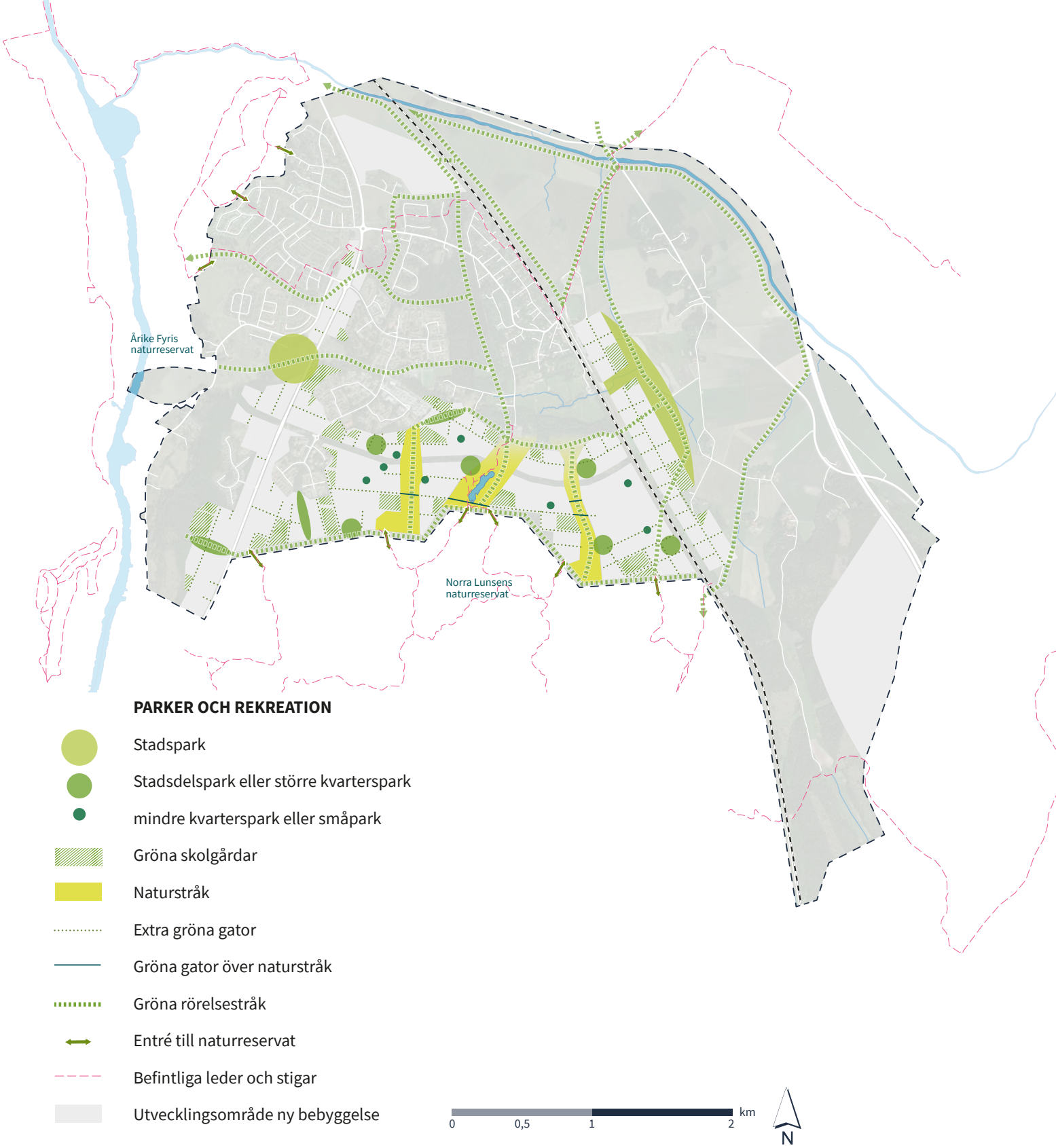
Tallar och hällar

Tallar och hällmarker är karaktärsskapande värden som bidrar till stadsmiljöns identitet. Tallarna har också störst förutsättningar att anpassas till nya omständigheter och är därmed bäst lämpade att bära platsens ursprungliga karaktärsdrag i den nya stadsmiljön. Vissa hällpartier och mindre områden med både värdefulla och resilienta tallar kan med fördel sparas inom stadsmiljön som karaktärsskapande element. Det kan innebära att gatunät och kvartersstrukturer kan komma att anpassas efter dessa miljöer inom ramen för idén om ett kontinuerligt gatusystem och efter säkerställande av angivet antal lägenheter. Skol- och förskoletomter är möjliga platser att spara naturpartier inom.

Beteshagar och ängar är också viktiga karaktärer inom planområdets dalgångar. De ska göras tillgängliga genom stråk och stigar. Särskilt viktig är det gröna rekreativa rörelsestråket i öst – västlig riktning mellan Årike Fyris i väster och de öppna åkrarna i öster.

Tre naturstråk

Tre nord-sydliga naturstråk som fyller flera viktiga funktioner sträcker sig i nord-sydlig riktning genom stadsmiljön. Stråken erbjuder boende och besökare möjligheter att uppleva och röra sig i natur långt in i stadsmiljön.



Målsättningen är att naturkaraktären i dessa stråk ska bevaras. Stråken ligger i naturliga sänkor och några få korsande passager ska iordningsställas som upphöjda spänger eller bryggor, på ungefär samma nivå som omkringliggande gator. I de två mindre stråken finns också förbindelse på upphöjda spänger eller i form av en brygga för fotgängare i stråkens längsriktning för att möjliggöra promenader till och från Lunsen i dessa sparade naturstråk. Denna lösning säkrar tillgängligheten för rullstolsburna och bidrar till att naturmarken skyddas från slitage.

Stråken fyller också en viktig funktion genom att leda ytvatten från Lunsen mot Sävjaån och genom höjdskillnaden kan naturstråken också fungera som översvämningszon vid kraftiga regn.

Läs mer

Läs mer under avsnittet Natur.

Exempel på spänger genom naturstråk. Foto: Åsa Drugge, Nivå Lanskapsarkitektur AB

De tre naturstråken kantas av en zon där bilar, cyklar och gående samsas i ömsesidig respekt och med låga hastigheter. Zonen säkerställer också att dagvatten inte når naturstråken.

Några parkstråk med liknande funktion som de tre större genomkorsar delar av den nya stadsmiljön. Stråken ger möjlighet att röra sig i långsträckta smala parkmiljöer som vid kraftiga regn präglas av vattenspeglar och strömmande vatten och / eller speciella landskapsarkitekturelement med dubbelfunktion t.ex. skejtpark som kan vattenfyllas vid kraftiga regn.

» Två stora stadsparker föreslås i planförslaget «

Olika typer av parker

Utbudet av parker ska följa Uppsala kommuns tillgänglighetsmål för sociotopvärden och genom det utbud som beskrivs i förslaget kan dessa tillgänglighetsmål uppfyllas.

I de nya stadsdelarna återfinns minst en stadsdelspark i varje stadsdel. Stadsdelsparkerna bör beroende på förutsättningarna på platsen och läget i stadsmiljön ges olika karaktär. T. ex. i stadsdelen närmast ostkustbanan sparas lämpligen två större naturpartier som till delar görs till park. Parkerna lokaliseras också så att ett varierat utbud av parker återfinns på stadsdelsnivå samtidigt som de är placerade så att de i alla delar av stadsmiljön upplevs som nära och tillgängliga.

Läs mer

Uppsalas parker – riktlinjer är ett i sammanhanget viktigt styrande dokument i nästa planeringsskede.

Två stora stadsparker föreslås i planförslaget, en som vänder sig åt öster och soluppgången och en som vänder sig åt väster, åt solnedgången. Den östra är placerad i övergången mot åkerlandskapet och Långhundraledens kulturlandskap och den västra ligger väster om den blivande stadsgatan (väg 255) med utsikt ner mot Fyrisåns dalgång och mot södra Uppsalas övriga stadsdelar. Dessa miljöer bör domineras av lövträd som komplement till barrträdsvegetationen uppe i skogen.

Skolgårdar

Skolgårdarna utgör viktiga miljöer som efter skoltid är en del av stadens gemensamma rekreativa rum. Tillsammans med parkerna i stadsdelarna skapar skolgårdarna ett sammanhängande grönt stråk i öst-västlig riktning genom stadsmiljön. Stråkets gröna karaktär förstärks av de gröna, sociala gator som löper förbi.

Bostadsgårdar

Inne i kvarteren, intill bostäder och verksamheter finns en blandning av sparad natur och anlagda gröna gårdsmiljöer med bland annat lekplatser.

Grönska för ett bättre klimat

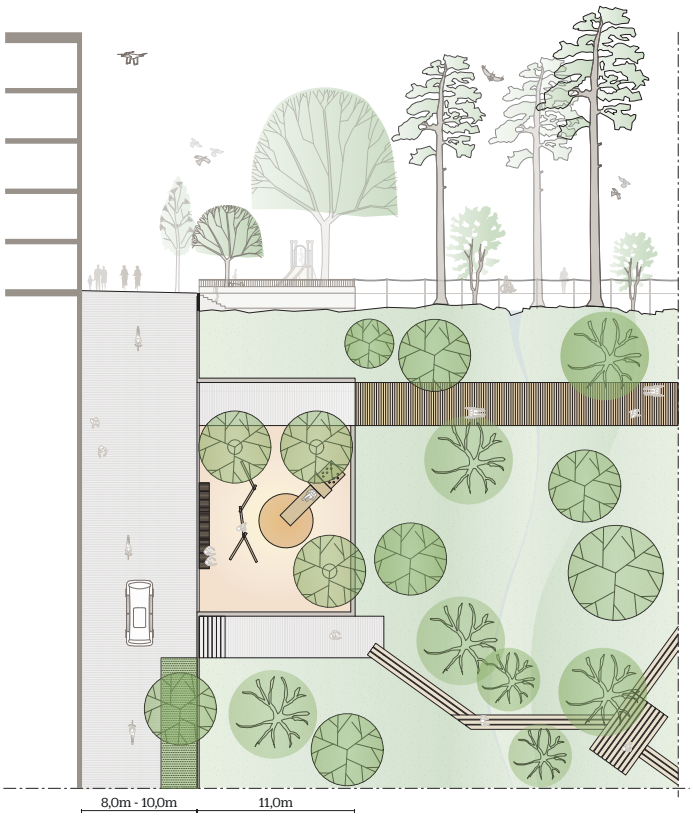
Det kontinuerliga gatunätet och de tre nord-sydliga naturstråken för in svalkande vindar med naturens dofter och ljud. Grönska i de sparade naturstråken, parker, gaturum och inne i kvarteren kyler luft och förbättrar luftkvalitén. Alla gator har träd. Många av dessa kommer att planteras med nya träd. Även lövträd bör då användas för variation.

Landskapsarkitektur med kvalitet

Torg och parker bidrar starkt till att skapa både social hållbarhet och en grön stadsmiljö. Torg och anlagda parker är också del av det offentliga byggandet och ska ges extra omsorg vid utformningen. Det handlar om både en upplevd omsorg och kvalitet men också smarta lösningar så att driftskostnaderna kan hållas rimliga. Uppsalas parker – riktlinjer är ett i sammanhanget viktigt styrande dokument i nästa planeringsskede.

Planeringsinriktningar

- Tillgängliga passager över naturstråken skapas
- Naturkaraktären bevaras, så långt som möjligt, i naturstråken
- Eftersträva att de tre naturstråken kantas av gator
- Skolgårdar kan användas som rekreativa ytor utanför skoltid
- Alla bostadsgårdar har ytor för lek
- Uppsala kommuns tillgänglighetsmål för sociotopvärden uppnås
- Parker lokaliseras och utrustas så att ett varierat utbud finns på stadsdelsnivå
- Det finns minst en stadsdelspark och en mindre park i varje ny stadsdel
- Det är enkelt att, från hållplatserna för den kapacitetsstarka kollektivtrafiken, ta sig till naturreservaten och det omgivande kulturlandskapet



Här visas hur gatan utmed naturstråken kan utformas.
Gatusektion: Christiaan Smits, Nivå Lanskapsarkitektur AB

Sektion genom det östra naturstråket.
Sektion: Christiaan Smits, Nivå Lanskapsarkitektur AB

Bebyggelse

Här kan du läsa om planens förslag när det gäller bebyggelsen i den nya stadsmiljön och hur den bidrar till en inkluderande, produktiv och livskraftig stadsmiljö, till resurseffektivitet och klimatpositivitet, en grönskande och karaktärsfull arkitektur, och hur genomförandet kan ske på ett ansvarfullt sätt.

Mål

- Bebyggelsen är varierad inom en sammanhållen helhet
- Bebyggelsen är ordnad i kvarter och är placerad vid gata för att skapa tydliga gaturum
- Bebyggelsens arkitektur bidrar till en karaktärsfull stadsbebyggelse och utgör ett besöksmål i sig
- Byggnader för offentligt finansierade verksamheter bidrar med kvalitet och identitet

» Alla hustyper är möjliga: lamellhus, punkthus, radhus eller hus organiserade runt trapphus och / eller loftgångar «

Byggnader, gator, parker och torg utgör grundelementen i stadsbyggandet. Deras arkitektur (byggnadsarkitektur och landskapsarkitektur) tillsammans med platsens topografi och natur, ger staden dess karaktär. Byggnaderna rymmer också stadens alla olika verksamheter såsom bostäder, skolor, affärer, kontor, kulturverksamheter av olika slag, vårdcentrum och allt annat som en stad består av. Det är människorna som bor och verkar i alla dessa byggnader, tillsammans med besökarna, som ger staden dess liv.

Kvarter med varierad bebyggelse

En stad tar tid att skapa. I de sydöstra stadsdelarna byggs miljön ut på relativt kort tid i jämförelse med traditionella städer. För att inte riskera att bebyggelsen blir ensartat ska bebyggelsen på kvarteren varieras. Alla hustyper är möjliga: lamellhus, punkthus, radhus eller hus organiserade runt trapphus och/ eller loftgångar.

Bebyggelse utmed gator med genomfartstrafik och kollektivtrafik bör planeras som sammanbyggda hus med lokaler i bottenvåningarna för att skapa förutsättning för klassiska stadskvaliteter. Med en sådan planering flyttas bostäder till del upp från bullerstörda lägen i gatunivå. Längre ut i systemet kan kvarteren med fördel ha en mer uppbruten bebyggelse. Det ger också handlingsutrymme för de olika byggaktörer att bidra till en stimulerande och trivsam variation i stadsmiljön utifrån sina typhus, platsspecifika hus eller andra nya byggsystem som framtidens byggande kommer att kännetecknas av. Kvarteren bör vara rimligt rätvinkliga för att ge stöd för goda lägenhetsläsningar och relativt rationellt byggande. Undantag kan förekomma där terräng och andra förutsättningar med fördel kan användas för att skapa intressanta stadsrum som kompletterar den i huvudsak rätvinkliga strukturen.

Byggnader för offentlig verksamhet bidrar med samhällsnärvaro i stadsrummet. Omsorgsfullt utformade byggnader signalerar ett omsorgsfullt samhälle. Skolbyggnader, idrottshallar och andra fristående institutionsbyggnaden bör också placeras nära gatan så att även dessa byggnader bidrar till att skapa väl definierade gaturum och vara synliga på håll. Detta bidrar också till att skolgårdarnas friytor blir mer användbara och överblickbara.

Lämpliga byggnadshöjder varierar inom området. För att skapa en sammanhållen helhet bör variationen av flerbostadshusen inom samma kvarter hållas till 1 – 1,5 våningar.

I huvuddelen av kvarteren är byggnadshöjden runt 5 våningar lämpligt (byggnadshöjd max 20 m), dels pga att det skapar en ”mänsklig skala” i enlighet med policydokumentet arkitektur Uppsala och för att inte bryta balansen mellan trädtoppar och byggnadsvolymer. Radhus inne på gårdar är låga. Byggnaderna närmast omgivande landsbygd, skog och befintlig bebyggelse ska företrädelsevis vara småhus i två- till tre våningar för att på ett försiktigt sätt möta omgivningen. I stadsnoden och utmed stråket för den kapacitetsstarka

Innerstadens färger som utgångspunkt för färgsättning.

Exempel på stadsradhus i trä. Foto: Åsa Drugge, Nivå Lanskapsarkitektur AB

kollektivtrafiken samt vid korsningen vid väg 255 bör däremot byggnaderna vara sex– till åtta våningar. Detta för att skapa en intensiv urban känsla och för att balansera det breda stadsrum som trafikfunktionerna kräver samt ta tillvara det centrala läget.

Dagsljus, sol och skugga

Många av samtidens nya stadsmiljöer har i sin strävan att skapa en tät och dynamisk stadsmiljö prioriterat andra kvaliteter än solinstrålning på gator och gårdar och generös dagsljusförsörjning av bostäder och arbetsplatser. I de sydöstra stadsdelarna ska dagsljus, sol och skugga vara centrala kvaliteter som ger miljön karaktär. Solen skapar också förutsättning för grönskan som spelar en viktig roll i den nya stadsmiljöns karaktär och funktion, grönskan ger skugga och ett drägligt lokalklimat varma sommardagar. Trädens kronor dämpar vindar under årets kalla månader.

Ljudmiljöer

Omgivningsbuller är ett miljöhälsoproblem som vi vet kan resultera i ohälsa för enskilda individer vid exponering under lång tid. Det moderna samhället är fullt av oönskade ljud. Den snabba samhällsutvecklingen med industrialisering, transporter, exploatering, elektrifiering mm. har på förhållandevis kort tid förändrat ljudlandskapet. Stadsmiljön i de sydöstra stadsdelarna ligger i en tyst omgivning med undantag för buller från järnväg och väg 255. Dessa kvaliteter ska värnas. Nya bullerkällor kan komma att uppstå i spårväg och den öst-västliga genomfartsgatan. Utmed dessa utformas bebyggelsen med slutna kvarter för att begränsa buller. Längre ifrån huvudgator kan bebyggelsen vara mer öppen. Stadsparker vänder sig bort från de största ljudkällorna, och i övriga rekreativa rum i planförslaget skapas och värnas tillgång till tysta områden som erbjuder förutsättningar för återhämtning och rekreation.

Uppsalas färger

Uppsala innerstads färger är kraftfulla och har en högre kolorit än många andra svenska städer. I Uppsala finns också många hus med tegelfasader eftersom det har funnits många tegelbruk i omgivningarna, så även i Bergsbrunna. I de sydöstra stadsdelarna ska ambitionerna med färgsättning och fasadmaterial skapa igenkänning och kulturhistorisk koppling samt säkerställa att den nya bebyggelsen samspelar med naturen. Färgsättningen kan med fördel vara ljusare inne på gårdarna för att säkerställa att gårdsmiljöerna blir så ljusa som möjligt. Ett färgprogram för de sydöstra stadsdelarna av Uppsala behöver tas fram som underlag för det fortsatta arbetet.

Arkitektonisk kvalitet

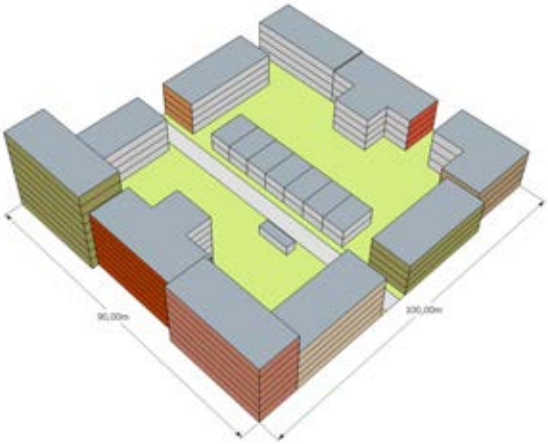
Arkitektur är en av de mest tillgängliga kulturyttringarna. Byggnader berättar genom sin formgivning om samhället, om rådande estetiska ideal, om sin byggares ambitioner, om gällande lagstiftning, ekonomiska förutsättningar mm. Arkitekturen berikar vardagen för alla som bor och verkar i ett område men kan också spela en aktiv roll för besöksnäringen. Uppsala har antagit en arkitekturpolicy. Den ska utgöra underlag för diskussioner om bebyggelsens utformning i de sydöstra stadsdelarna. I enlighet med policyn bör också de offentliga byggnaderna utgöra kvalitativa förebilder. Exempel på offentligt byggande är skolbyggnader och de Multihubbar som planeras. Dess arkitektur ska bidra till identitet och tillhörighet i respektive del av staden. De ska också bidra till att stadsmiljön blir ett besöksmål i sig. Det nya järnvägsstationsområdet är också ett exempel på offentligt byggande och dess utformning är av stor betydelse för alla de människor som kommer att passera där.

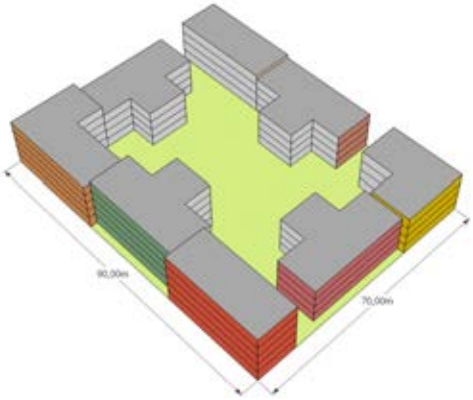
» Arkitekturen berikar vardagen för alla som bor och verkar i ett område men kan också spela en aktiv roll för besöksnäringen «

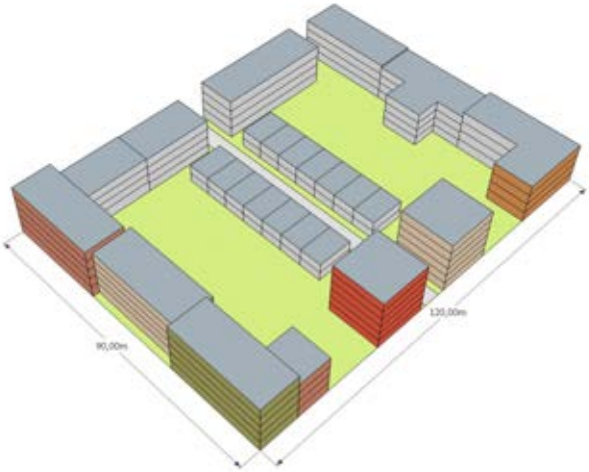
» Dagsljus, sol och skugga ska vara centrala kvaliteter som ger miljön karaktär «

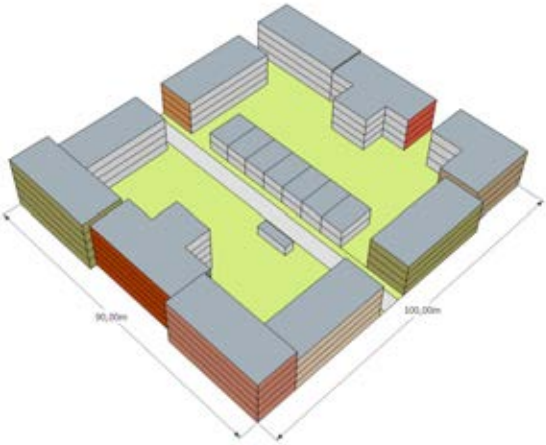
Läs mer

Uppsala har antagit en arkitekturpolicy. Den ska utgöra underlag för diskussioner om bebyggelsens utformning i de sydöstra stadsdelarna. I enlighet med policyn bör också det offentliga byggnaderna utgöra kvalitativa förebilder.



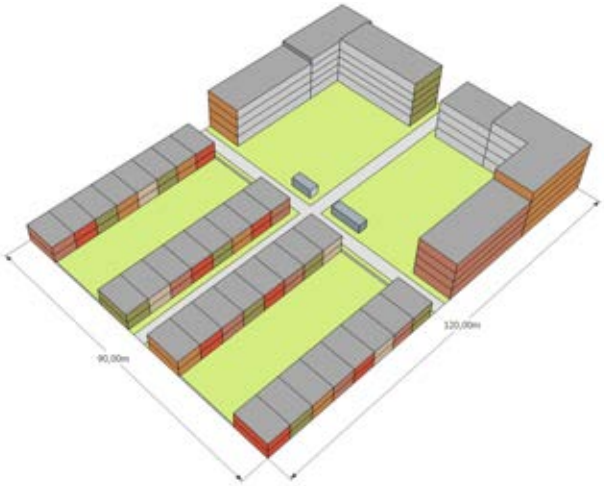






Planeringsinriktningar

- Bebyggelsen har Uppsalas färger
- Alla byggnader har genomgående entréer
- Skolbyggnader placeras fristående på särskilda skoltomter
- Byggnadshöjder är fem till åtta våningar plus småhus på mellan två och tre våningar
- Sex till åtta våningar vid noder och boulevard är lämpliga höjder för balanserade gaturum
- Bebyggelsen på de enskilda kvarteren planeras och styrs mot variation men med krav på olika typer av byggnader, i olika storlek och uttryck
- Byggnaderna närmast omgivande landsbygd, skog och befintlig bebyggelse är företrädelsevis småhus i två- till tre våningar
- Rikligt med dagsljus, sol och skugga är centrala kvaliteter som ger miljön karaktär



Här redovisas några typexempel på hur kvarteren kan utformas med varierad bebyggelse. Kvarteren har storlekar mellan 70x90 m till 90x120 m för att åstadkomma tillräckligt insläpp av dagsljus i lägenheter, lokaler och solljus på gårdsmiljön.

Tekniska försörjningssystem

Här kan du läsa om hur de tekniska försörjningssystemen bidrar till att skapa en resurseffektiv och klimatpositiv stadsmiljö.

Mål

- En klimatpositiv stadsmiljö skapas med hjälp av bland annat innovativa tekniska försörjningssystem

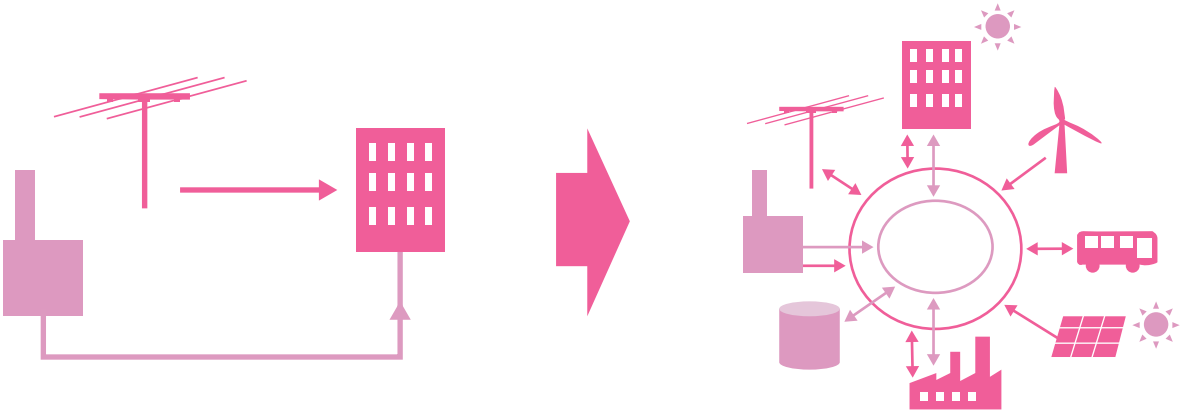
Den stadsutvecklingsprocess som pågår i de sydöstra stadsdelarna ska uppfylla högt ställda mål för långsiktig hållbarhet och klimatpositivitet, dvs att mer kol och koldioxid binds lokalt i mark, i nya träd och på annat sätt, än det som släpps ut. Redan i översiktsplan 2016 lyftes frågan om effektivare och mer resurssnåla lösningar för de nya stadsdelarna. Senare har Energiprogram 2050 antagits av Kommunfullmäktige som beskriver kommunens roll och uppdrag kopplat till det lokala energisystemet för att nå kommunens hållbarhetsmål med sikte på 2050. Även fyrspårsavtalet med staten uppmanar till nya innovativa lösningar, testbäddar och andra utvecklingsprojekt. Avtalet med staten innebär att den nya stadsmiljön i de sydöstra stadsdelarna tillsammans med de andra projekten inom avtalet ska kunna fungera som förebild för hållbart byggande. Därför pågår nu, parallellt med fördjupningen, ett utvecklingsprojekt för att hitta ett nytt samlat och integrerat system för försörjning av värme, vatten, avfall, avlopp mm i ett, i hög grad, slutet kretslopp som på ett bättre sätt hushållar med resurser och skapar bättre förutsättningar för ett klimatpositivt Uppsala. Samtidigt som den uppfyller framtida och nuvarande krav på miljö, kvalitet, säkerhet och god ekonomisk hushållning.

Grundidén i projektet är att försöka skapa ett nytt sammankopplat system med centrala och lokala lösningar för alla de olika försörjande systemen i stadsmiljön. Genom att arbeta på det sättet kan resurseffektivitet och utvinning av energi och material mellan de olika systemen skapas. Därför ska vidare utredningar klargöra förutsättningarna för hur de tekniska försörjningssystemen kan bli cirkulära och integrerade. Det samlade tekniska systemet ska understödja en cirkulär livsmedelskedja. Systemen ska även vara flexibla för att kunna införliva nya framtida tekniska och affärsmässiga lösningar.

» Systemen ska vara flexibla för att kunna införliva nya tekniska och affärsmässiga lösningar «

Läs mer

Energiprogram 2050 beskriver kommunens roll och uppdrag kopplat till att nå kommunens hållbarhetsmål.



Den omställning energisektorn just nu genomgår kan illustrera övergången från linjärt till cirkulärt och integrerat. Bild: Sweco/Uppsala Kommun

Innovativ systemintegrering för optimerad energianvändning

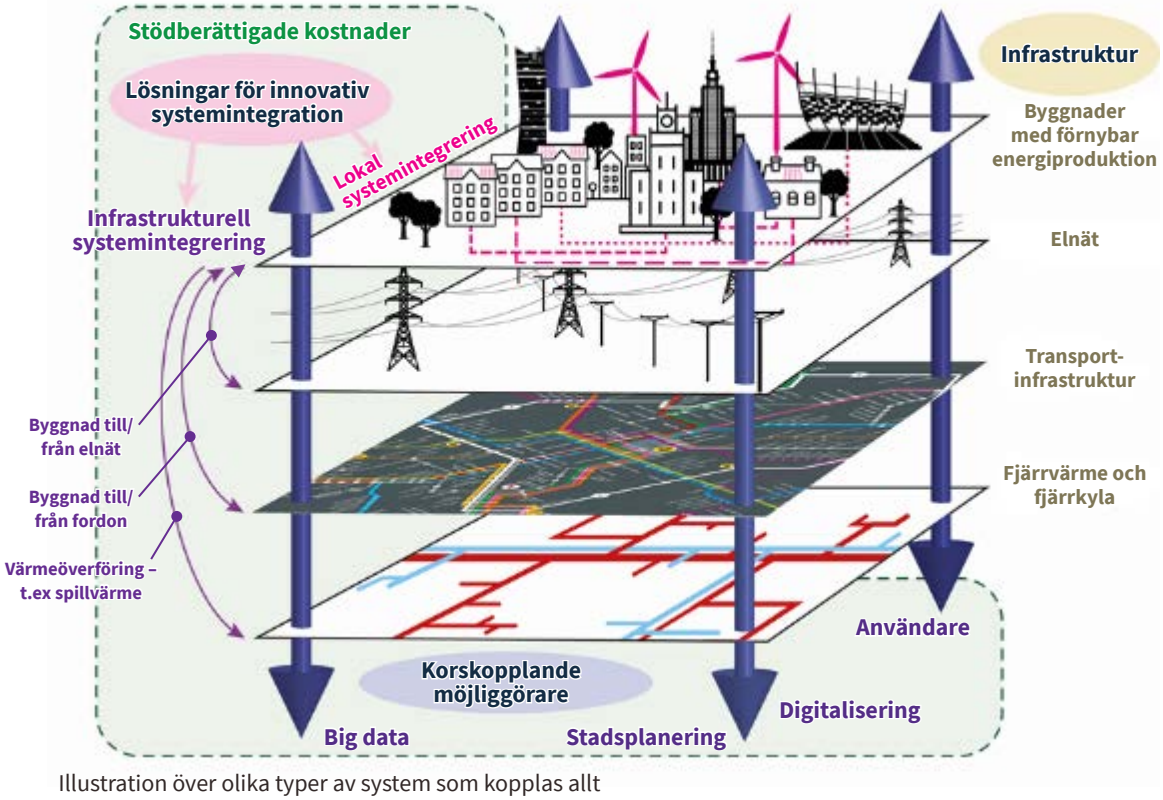


Illustration över olika typer av system som kopplas allt tätare samman, exempel för energi och transport.
Bild: Sweco/Uppsala Kommun

I arbetet med att utveckla de sydöstra stadsdelarnas tekniska försörjning behöver nya lösningar prövas och ansvar för olika delar klargöras för att helheten ska fungera.

Utvecklingsarbetet kan komma att leda till behov av byggnation och installationer av olika slag som påverkar den fysiska planeringen i fördjupningen. I de tidiga diskussioner och i den förstudie som redan har genomförts pekas fler möjligheter ut:

Infrastrukturhubbar
Samlokalisering kan ta sig fysiskt uttryck i infrastrukturhubbar som samlar och integrerar teknisk infrastruktur i en punkt. I planförslaget har hubbarna samlokaliserats med stadsdelarnas gemensamma parkeringshus och har arbetsnamnet ”Multihubb.”

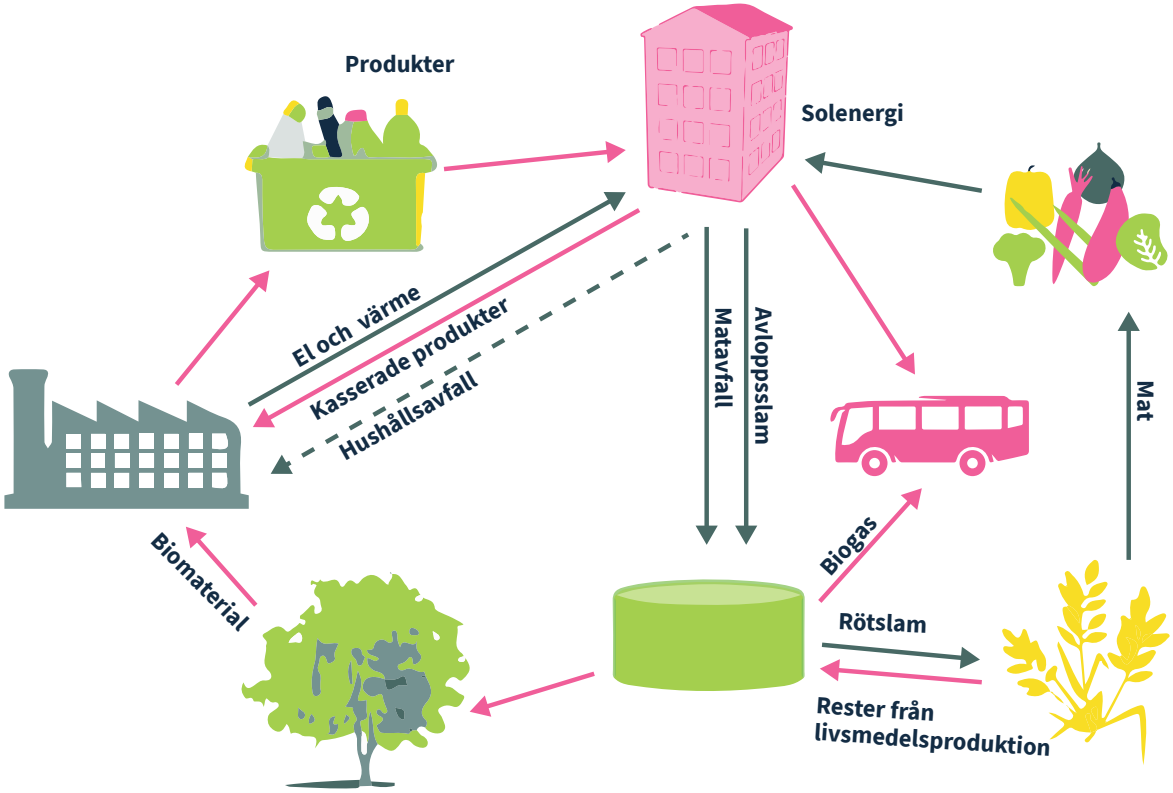
Byggnader
Då framtida infrastruktur kan komma att behöva uppdelade system inne i hus bör detta beaktas i tidigt skede, eftersom det kommer leda till ändrade eller nya krav på byggnadsinstallationer.

Kretsloppssystem
En cirkulär hantering av avlopp och avfall i ett effektivt kretsloppssystem som tar in restströmmarna från staden och i kombination med lokala lösningar omvandlar dem till:

- rent vatten
- näringsämnen och gödsel till jordbruk
- biogas, värme, el till energisystemet
- kolinlagring som till exempel biokol
- nya material och produkter

Resurseffektiv dricksvattenanvändning
Dricksvattnet utgör samhällets viktigaste livsmedel och ska ses som en resurs och användas effektivt. Dagvatten kan användas för att minska vattenförbrukning av dricksvatten.

Balansering av effektbehov
Elektrifiering av transportsektor och nya industrier som kräver mer effekt bidrar till kapacitetsproblem i elnätet. Strategin innebär att systemen för el, värme, kyla och gas (biogas/vätgas) samspelar för att jämna ut lokala obalanser, möjliggöra lagring över olika tidsperioder och även omvandla olika energislag.



Schematisk skiss över många men inte alla möjliga, lokala flöden i Uppsala av relevans för ett integrerat system för teknisk infrastruktur och livsmedelsförsörjning. Dagens system gröna pilar, framtida nya eller förstärkta i rosa samt försvagade kopplingar streckade.

Planering och innovation

För att fullt ut kunna nyttja synergier mellan olika tekniska försörjningssystem krävs att planerings- och innovationsprocesserna för dessa samordnas i tidigt skede. Funktionskrav och utrymmesbehov behöver utredas i relation till tänkt bebyggelse och andra system, såväl tekniska, ekonomiska som ekologiska.

Målet är att under 2020 påbörja en innovationsprocess i nära samarbete med näringsliv och forskning i syfte att finna ett upplägg till systemlösning där ägandeform, affärsmodell samt teknisk lösning utvärderas utifrån uppsatta mål och funktionskrav. Detta arbete beräknas vara klart under 2021.

Planeringsinriktningar

- Systemen är flexibla för att kunna införliva nya framtida tekniska och affärsmässiga lösningar
- Den tekniska försörjningen är resurseffektiv och skapar kretslopp
- Avlopp- och avfallssystem kopplats till energiproduktion samt materialåtervinning
- Energisystemet kan hantera variationer i effektbehov över timmar och årssäsonger
- Vatten- och avloppsystemet hushåller med rent vatten och som bidrar till utvinning av näringsämnen
- Energiförsörjningen byggs på cirkulära processer och lokal produktion
- Det samlade tekniska systemet understödjer en cirkulär livsmedelskedja i stadsdelen, närliggande lantbruk och regionen
- Regnvatten på tak, mark och gator skördas och används direkt eller efter rening i olika grader för olika ändamål såsom för hushållet, verksamheter, bevattning och natur

Brev från framtiden 2

Hej igen!

Vad bra att ni snart kommer och hälsar på, jag längtar efter er.
Jag måste bara berätta om en uppsats som Kalle skrev i skolan förra veckan. Det var på tekniken som de hade fått i uppgift att inventera hur vår del av staden fungerar rent teknisk. Jag har ju förstått och märkt att allt inte är ”som vanligt” men jisses vad kul det var att läsa det han skrivit.

Stadsmiljön skapades ju utifrån de globala hållbarhetsmålen som var så viktiga då på 2020-talet eftersom hela planeten höll på att bli för varm då. Uppsala kommun hade tagit fram ett energiprogram som skulle leda till att hela Uppsala blev klimatpositivt till 2050, till i år alltså. Vi var bara i 10 årsåldern på den tiden men jag minns svagt att vi pratade om det i skolan, gör ni det också?. Jag har ju varit borta från stan sen dess så jag vet inte riktigt hur man jobbade vidare med det. Men Kalle har tagit reda på massor, t. ex. att alla gator och vägar, parker och byggnader har byggts med material utan klimatpåverkan. Det är till och med så att alla byggnader är uppförda i material som binder koldioxid och många av trähusen är byggda av träd som växte här innan. Det är häftigt, det fanns tydligen ett sågverk här i början för att ta hand om allt som avverkades.

Att energin produceras lokalt det vet vi ju, man ser ju solceller på nästan alla tak. Men det har tydligen satsats en massa på att göra energisystemet stabilt så att det kan försörja oss med el även molniga perioder. Man lagrar på olika sätt för att det ska funka. Det finns batterilagring i kvarteren för korttidslagring och för extra tillskott när det behövs. Sen lagras det tydligen också i parkeringshusen (De heter egentligen Multihubbar). Men det finns andra större grejer också för lagring av energin, skriver Kalle. Tydligen har vi stora vätgaslager under åkrarna öster om järnvägen. Det har jag aldrig tänkt på att när jag går ner där för att köpa squash och morötter. Jag hade inte heller fattat att den där stora science-fictionliknande anläggningen som ligger borta i industriområdet vid E4:an är det första av sitt slag som byggdes här i stan och att den har fått en massa priser för sin arkitektur. Den heter Kretsloppsverket för där sker en massa processer för att ta vara på energi och näring från avlopp och sopor och så. Det är också en av anledningarna till att vi har så mycket turister här, säger han.

Kalle är så intresserad av de här grejerna så han ska sommarjobba på ett ställe som har hand om en plattform för handel med energi och effekt lokalt och inom hela Uppsala. Tydligen säljer så många bostadsrättsföreningar solel så det har blivit en rejäl business för vissa. De bor mer eller mindre gratis vissa perioder av året.

Den där oron för oväder med massor av regn och / eller alltför varma somrar med torka och så som vi var så trötta på som barn finns ju inte längre här, märker jag. Jag har börjar förstå att varför vi har så mycket grönska och träd överallt. Det beror på att man satsade tidigt på ett speciellt system för att kunna ta hand om allt vatten som faller när det regnar så att de planterade lövträden kan vattnas och må bra. Sen skuggar dem så härligt när det blir för varmt vissa somrar. Tydligen samlar vi in regnvatten från taken också och använder för toaletter och annat. Det enda jag inte riktigt gillar det är att man är så noga med färskvattnet så man får faktiskt inte duscha hur länge som helst och att vi inte får ha badkar. Jag är så glad över att fortfarande kunna ta ett bad ibland. Genom de smarta lösningarna med insamlingar av vatten kan jag göra det utan att slösa på dricksvattnet. Ni kommer att märka det när ni kommer.

Välkomna, Johanna

Transportinfrastruktur

Här kan du läsa om planförslagets infrastruktur för transporter och förflyttningar och hur dessa satsningar bidrar till att skapa en inkluderande, produktiv och livskraftig stadsmiljö samt till en resurseffektiv och klimatpositiv miljö.

Mål

- Transportinfrastrukturen bidrar till ett hållbart resande på 80% inom området
- Transportinfrastrukturen i de sydöstra stadsdelarna bidrar till hela Uppsala
- En ny järnvägsstation avlastar Uppsala central och stärker Uppsalas regionala tillgänglighet
- Tillgänglig och effektiv angöring vid bytespunkter

Infrastruktur för ett hållbart transportsystem

I planförslaget utgår gatustrukturen från ett kontinuerligt gatunät som genom effektiva kopplingar såväl mellan ny och befintlig bebyggelse som inom den nya stadsmiljön skapar förutsättningar för hållbart resande och en välintegrerad stad. Den nya stadsmiljöns gator kopplas samman med befintliga bostadsområden i de lägen det är möjligt.

Fyrspårsavtalet

Utvecklingen av de sydöstra stadsdelarna bygger på fyrspårsavtalets satsningar på transportinfrastrukturen i Uppsala:

- En ny järnvägsstation i Bergsbrunna, Uppsala södra
- Utbyggnad till fyra spår på ostkustbanan mellan Uppsala och Stockholm,
- En kapacitetsstark kollektivtrafik som inkluderar en broförbindelse över Fyrisån
- en ny trafikplats på E4

Dessa satsningar har stor betydelse inte bara för de sydöstra stadsdelarna utan för staden som helhet.

Trafiksystemet inom planområdet

Till dessa satsningar adderas fyra transportinfrastrukturinvesteringar lokalt i området. Tillsammans bildar dessa transportinfrasystemet i planförslaget. Det handlar om:

- det redan nämnda gatunätet som kopplas ihop med det befintliga där det är möjligt
- ombyggnad av v 255 till stadsgata genom planområdet
- en ny väg på östra sidan om järnvägen mot Fyrislund och slutligen Gränby
- tre passager under järnvägen för i första hand motorfordon och cykel
- tre ytterligare passager för enbart cykel och gång.
- Cykelförbindelse till Uppsala respektive Knivsta

I planförslaget föreslås en gång och cykelbro över järnvägen strax söder om stationen. På grund av de stora nivåskillnaderna är bron utrustad med hiss på östra sidan.

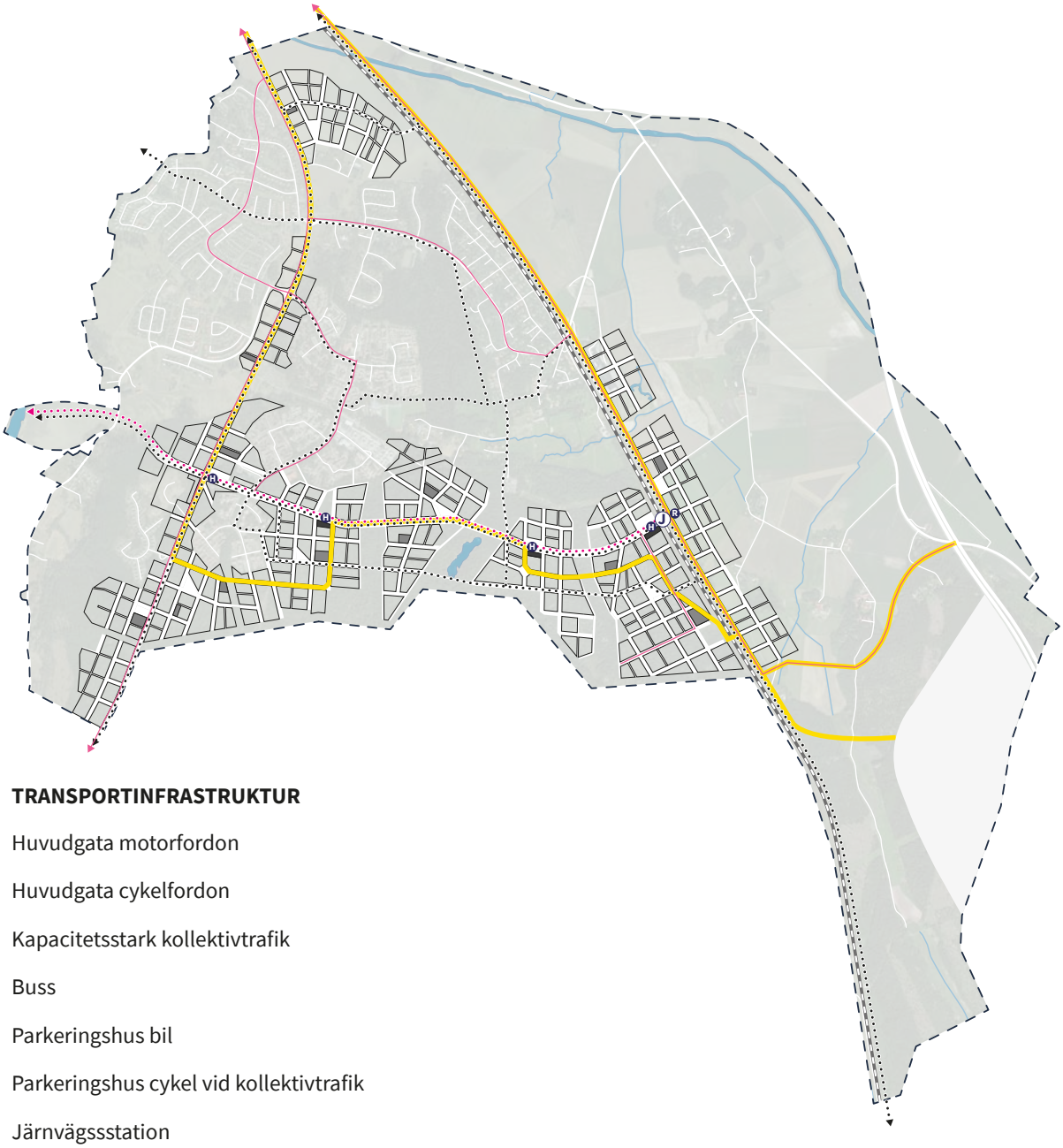
Gatustrukturen öster om järnvägsstationen och kopplingar i anslutning till denna ska inte förhindra en framtida snabbcykelväg till Alsike i Knivsta kommun.

En ny järnvägsstation

Planförslaget innebär att en ny järnvägsstation anläggs strax söder om Bergsbrunna. Stationen planeras för att till en början trafikeras av pendeltåg mot Stockholm (SL-pendel) men förbereds för regionaltåg på sikt. Möjligheten till trafikering av pendeltåg mot Gävle (Upptåget) bör inte heller uteslutas.

Förutom att avlasta Uppsala Central kommer en ny station stärka Uppsalas regionala tillgänglighet, särskilt till och från Stockholmsregionen. Prognoser visar på att station Uppsala södra väntas ha mellan 9000 och 16000 påstigande tågresenärer en vardag år 2050. Det lägre antalet gäller om endast SL-pendel stannar vid stationen och det högre antalet förväntas om även regionaltåg trafikerar sträckan Uppsala-Stockholm.

» Prognoser visar på att station Uppsala södra väntas ha mellan 9000 och 16000 påstigande tågresenärer en vardag år 2050 «



TRANSPORTINFRASTRUKTUR

- Huvudgata motorfordon
- Huvudgata cykelfordon
- Kapacitetsstark kollektivtrafik
- Buss
- Parkeringshus bil
- Parkeringshus cykel vid kollektivtrafik
- Järnvägssstation
- Hållplats
- Hållplats regional och kommerciell busstrafik

0 0,5 1 2 km

N

Två nya järnvägsspår

I arbetet med översiktsplan 2016 har Uppsala kommun visat att stationen i Bergsbrunna ger stora förbättringar i tillgänglighet mellan Stockholm och Uppsala. Den spelar således en viktig roll i att integrera de båda regionerna med varandra. Regeringen beslutade i juni 2018 om nationell plan för transportsystemet 2018-2029. I planen finns medel avsatta för att påbörja utbyggnaden av Ostkustbanan till fyra spår på sträckan Uppsala C-länsgränsen till Stockholms län. 2, 4 miljarder kronor finns avsatta för perioden 2024-2029. I den åtgärdsvalsstudie för ABC-stråket som föregick regeringens beslut bedömdes den summan räcka för en första etapp mellan Uppsala C och Bergsbrunna station, inklusive stationen. För att kunna bygga ut hela sträckan till fyrspår krävs således ytterligare beslut i kommande nationella plan (för perioden 2022-2033). Nästa steg i planeringen är den järnvägsplan som Trafikverket påbörjar under vår 2020. Där utreds samtliga förutsättningar som krävs för att kunna gå vidare i steget därefter, det vill säga projektering inför byggstart.

I planförslagets karta över markanvändning är ett 85 meter brett stråk reserverat för järnvägsområde, vilket bedöms rymma både befintliga och nya spår samt 30 meter skyddsområde på var sida. I delar av sträckan använd skyddszonen som gata i planförslaget.

Angöring
För att den nya stationen ska avlasta och vara ett konkurrenskraftigt alternativ till Uppsala Central krävs att stationen och närområdet utformas för en effektiv omstigning mellan alla trafikslag. Särskilt viktigt är det att omstigning mellan buss- och spårvagnstrafik, cykel och tåg kan ske snabbt. Buss- och spårvagnstrafikens hållplatser, på båda sidor om järnvägen föreslås så långt möjligt integreras med stationen. De höjdskillnader som finns intill stationsområdet innebär att byte mellan trafikslagen måste ske vertikalt med hissar och trappor. I den fortsatta planprocessen kommer förutsättningarna för detta studeras vidare, inte minst utifrån aspekten tillgänglighet och kapacitet vid stora resflöden.

Cykeltrafikens direktaccess är lika viktigt som kollektivtrafikens. Ett stort och lättillgängligt cykelgarage illustreras i planförslaget i direkt anslutning till stationen för minst 7000 platser. Det motsvarar ett p-tal på ca 0,4 cykelplatser/påstigande på tåg år 2050. Så länge regionaltåg inte stannar i Uppsala södra bedöms behovet vara lägre, omkring 3 500 parkeringsplatser år 2050. Dessa siffror kommer att diskuteras vidare till utställningshandlingen och behoven behöver dessutom ses över under utbyggnadsperioden och anpassas till rådande förutsättningar och prognoser. Även andra, nya lösningar för cykelgarage som integreras under och ovan järnvägsstationens plattformar behöver specialstuderas tillsammans med Trafikverket på samma sätt som kollektivtrafikens hållplatslägen.

Angöring till stationen via E4 har en regional funktion som omstigningspunkt och ger alternativ till bilresande i stråket Uppsala-Stockholm, särskilt för landsbygdsorterna i de östra kommundelarna. På stationens östra sida avsätts också ytor för cykelparkering och ytor för pendlarparkering. På östra sidan ska även yta säkras för busstrafik med kopplingar österut eller till E4 såsom regionbusstrafik, fjärrbusstrafik och komersiella busslinjer.

Tillgängligt för alla
Utformningen av bytespunkter är särskilt viktig för personer med funktionsnedsättning, vilka har rätt till goda förutsättningar att välja kollektivtrafik till/från och inom området. Även personer som reser med barnvagn eller bagage, samt äldre gynnas av sådana åtgärder.

Planskilda korsningar under järnvägen
Planförslaget visar tre planskilda korsningar under/över järnvägen för blandtrafik. Minst två av dessa bör dimensioneras för utryckningsfordon, tillika godstransporter. Befintlig plankorsning i Bergsbrunna byggs om till en planskild korsning för ökad säkerhet och framkomlighet. För att uppnå god kvalitet i framkomlighet och tillgänglighet vid passager under eller över vägar/järnväg ska det senast i detaljplaneskedet säkerställas att det finns tillräckliga utrymmen för ramper.

Kapacitetsstark kollektivtrafik
Ryggraden i kollektivtrafikförsörjningen utgörs av en snabb och turtät kollektivtrafikförbindelse (Uppsala spårväg) från järnvägsstationen med en linje via Gottsunda-Ultuna stadsnod, och en annan via Ulleråker. Båda linjerna angör Uppsala Central. Busstrafik kompletterar detta kapacitetsstarka kollektivtrafikstråk för att skapa ett sammanhållet system med god tillgänglighet. I planförslaget redovisas en ny gata längs järnvägen på vilken en kapacitetsstark kollektivtrafik (bussförbindelse) mellan den nya järnvägsstationen och Gränby (via Boländerna/Fyrislund) kan gå. Fram till dess att den nya gatan längs järnvägen byggt ut söder om dagens plankorsning i Bergsbrunna kan kollektivtrafiken gå på befintligt vägnät på slätten. Ytterligare en kompletterande bussförbindelse förslås på riksväg 255 mot Uppsala C. På väg 255 förväntas även regionbussar mellan Uppsala C och Knivsta trafikera.

» Utformningen av bytespunkter är särskilt viktig för personer med funktionsnedsättning «

» Väg 255 byggs om till boulevard «

Väg 255 ges en ny karaktär och breddas för att bland annat rymma separata körfält för kollektivtrafik för att säkerställa en kort restid från de västra delarna av planområdet till centrala Uppsala. Ombyggnad föreslås ske i höjd med den nya stadsbebyggelsen och vidare norrut och hastighetsbegränsningen anpassas till anslutande gator. I planområdets västra delar bör väg 255 övergå i kommunal ägo inför utbyggnad och ombyggnad av vägen till gata.

Hållplatser

Hållplats för den kapacitetsstarka kollektivtrafiken planeras inom 800 meter från alla bostäder (förutsätter spårväg) och större målpunkter. När kollektivtrafiken är busstrafik gäller 400 meter. Inom planområdet föreslås fyra spårvagnshållplatser för den öst-västliga kollektivtrafiklänken varav en integreras med järnvägsstationen. En av hållplatserna föreslås vara huvudsaklig hållplats för besökare till naturreservatet Lunsen. Härifrån finns tydliga, gena och tillgängliga gångvägar mot Lunsen. Ungefärlig placering av spårvagnshållplatser framgår av plankartan. De kvarter som ligger söder om järnvägsstationen närmast Lunsen är ett av de områden som har ett längre avstånd till en hållplats. Bebyggelsens täthet och närhet till järnvägsstationen motiverar här en kompletterande kollektivtrafik som med hög turtäthet matar till hållplatsen vid järnvägsstationen.

Den korta kollektivtrafiklinjen söder om järnvägsstationen delar körfält med övriga fordon. Önskvärt vore om denna korta linje utvecklades som testbed för förarlösa fordon eller annat nytt, flexibelt och tillgängligt system. Om behov uppstår medger dock flexibiliteten i gatunätet att vissa gator kan fungera som så kallade bussgator där biltrafik inte är tillåten annat än för angöring.

Tillgänglighet till och vid hållplatser är prioriterad, detta genom hållplatsers lägen, attraktivitet och turtäthet.

Bron över Fyrisån

En broförbindelse över Fyrisån är nödvändig för genomförandet av hela Uppsalapaketet. Frågan är förberedd både i Översiktsplanen och naturreservatsbestämmelserna för Årike Fyris i form av en zon för broförbindelse. Planområdets förslag till läge för kapacitetsstark kollektivtrafik ansluter till denna zon. Broförbindelsen utreds i egen ordning inom ramen för projektet Uppsala spårväg. I det projektet hanteras alla tillståndsprocesser och en särskild miljökonsekvensbeskrivning kommer att upprättas för broförbindelsen. Information om hur projektet Uppsala spårväg och arbetet med denna fördjupade översiktsplan förhåller sig till varandra framgår i under Planuppdraget.

» Broförbindelsen utreds i egen ordning inom ramen för projektet Uppsala spårväg «

Läs mer

Information om hur projektet Uppsala spårväg och arbetet med denna fördjupade översiktsplan förhåller sig till varandra finns i inledningen.

Trafikplats E4 med väganslutningar

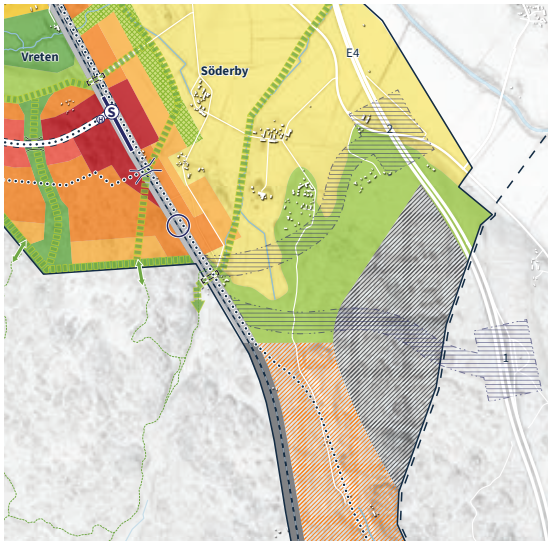
Frågan om trafikplats vid E4:an och infartsvägen till stadsnoden, järnvägsstationen och de nya stadsdelarna är inte färdigutredd. Lägena kommer att utredas närmare fram till utställningshandlingen. De två lägen för infart som presenteraras översiktligt i översiktsplan 2016 har dock utgått som alternativ. Det har skett i dialog under arbetet med hållbarhetsbedömningen. Dessa dragningar är mindre lämpliga av två huvudskäl, de skadar riksintresset för kulturmiljö och de delar upp jordbruksmarken på ett sätt som försvårar brukandet.

Hållbarhetsbedömarna anser vidare att trafikplatsen och infarten bör lokaliseras på ett sådant sätt att den inte påverkar befintliga bostäder negativt, inte heller påverkar naturvärden och jordbruksmark eller får negativa konsekvenser för riksintresset Långhundraleden. Två nya lägen kommer därav istället att undersökas under våren 2020. Det handlar dels om en lokalisering i höjd med rastplatsen Mora stenar och med en infart som passerar verksamhetsområdet in mot stadsnoden och järnvägsstationen, nr 1 på mark- och vattenanvändningskartan. Och en lokalisering av trafikplatsen i höjd med korsningen E4:an och väg 1060, nr 2 på kartan.

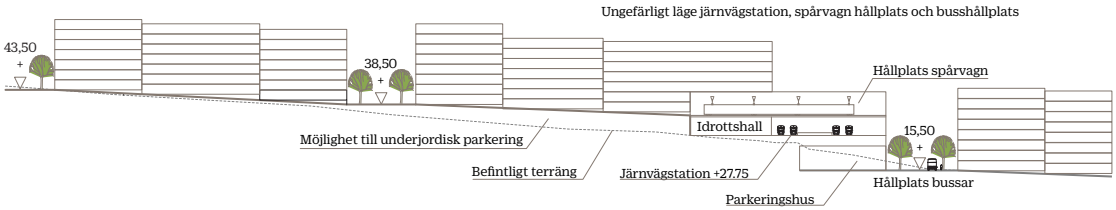
Utredningsarbetet med trafikplats i höjd med rastplats Mora stenar sker i samarbete med Knivsta.

Det fortsatta arbetet med trafikplatsen kommer sedan att ske i samarbete med Trafikverket i en så kallad åtgärdsvalsstudie. Det arbetet inleds 2020.

Föreslagna alternativa infarter i översiktsplan 2016. ”T” står för trafikplats.



Alternativa infarter 1 och 2 som ska utredas



Sektion i öst-västlig riktning mot norr genom stationsområdet som visar höjdförhållanden. Sektion: Christiaan Smits, Nivå Landskapsarkitektur AB

Olika typer av gator
Föreslagna gatutyper är:

Kollektivtrafikboulevard: Gatan rymmer kapacitetsstark kollektivtrafik, cykel, gång och angöring för motortrafik. Norra sidan har en bredare trottoar för att möjliggöra serveringar i solläge.

Genomfartsgator: Väg 255 och ny gata öster om järnvägen samt i planförslaget är utpekade gator genom den nya stadsmiljön. Dessa gator har separata kollektiv- och cykelfält.

Infartsväg: Är den väg som förbinder stadsdelen med ny trafikplats på E4.

Stadsgator: Gatusektionen är ca 24 meter och utgör merparten av alla gatorna. Tafiken på dem varierar i hastighetsbegränsning, tillåtna fordon och utformning beroende på läge i gatunätet.

Gränder: Är 9 meter breda gaturum bestående av 4 meter körbana och 2,5 meter förgårdsmark på var sida. De löper genom kvarteren och bidrar till att skapa ett gent och finmaskigt gång- och cykelnät. Gränderna är enkelriktade för biltrafik men inte för cykel.

Planeringsinriktningar

- Bytespunkter är tillgängliga och ger goda förutsättningar för att välja kollektivtrafik
- Ramper och hissar byggs för att uppnå god kvalitet i framkomlighet och tillgänglighet vid passager under eller över vägar/järnväg
- Gångtrafik är separerad från övriga trafikslag
- Hållplats för spårväg planeras inom 800 meter från alla bostäder och större målpunkter
- Hållplatser för buss planeras inom 400 meter från alla bostäder och större målpunkter

Läs mer

Läs mer under tema Trafik

Vatten

Här kan du läsa om hur vatten bidrar till en grön stadsmiljö och till en resurseffektiv och klimatpositiv miljö nära naturen. Vattnet bidrar också till stadsdelens livskraft.

Mål

- Värden och resurser som är beroende av grundvatten påverkas inte negativt
- Utvecklingen i de sydöstra stadsdelarna försämrar inte status i Sävjaån och Fyrisån
- Bevarandevärden i Natura 2000 områden påverkas inte negativt av den föreslagna bebyggelseutvecklingen
- Dagvatten tas tillvara för bevattning av grönska och för kvalitet, trivsel och reglerande ekosystemtjänster
- Dagvatten ingår som en viktig del i vattenhushållningen

Begrepp

Dagvatten
En definition av dagvatten är att det är ett tillfälligt förekommande vatten som rinner av anlagd markytan vid regn och snösmältning.

Recipient
Recipient (”mottagare”) kallas det vattendrag som avlopps- eller dagvatten leds till.

Resiliens
den långsiktiga förmågan hos ett system att hantera förändringar och fortsätta att utvecklas.

Vatten ges en framträdande roll

Vatten är en förutsättning för allt liv på jorden och en förutsättning för människors hälsa och en hållbar utveckling. I enlighet med Agenda 2030 ska vi förbättra vattenkvaliteten genom att minska föroreningar och minimera utsläpp av farliga kemikalier och material, halvera andelen obehandlat avloppsvatten och väsentligt öka återvinningen och en säker återanvändning. Vatten präglar stora delar av planområdet idag, inte i form av stora sjöar och stränder utan på ett mer lågmält sätt. I skogsområdet finns små våtmarker, kärr, bäckar och diken. Utmed planområdets gränser rinner de två åarna Fyrisån och Sävjån som inte får påverkas negativt. En viktig orsak till att vatten har en framträdande roll i planförslaget är de hotande klimatförändringarna med kraftigare regn och längre torra perioder. En framtida stadsmiljö måste förberedas för detta. Det sista, och kanske viktigaste, handlar om de Natura 2000-områden som berörs av planförslaget. Dessa har ett lagstadgat skydd som ställer krav på kontroll av ytvattnets rörelser och dess bevarandevärden får inte påverkas.

Klimatförändringarna påverkar

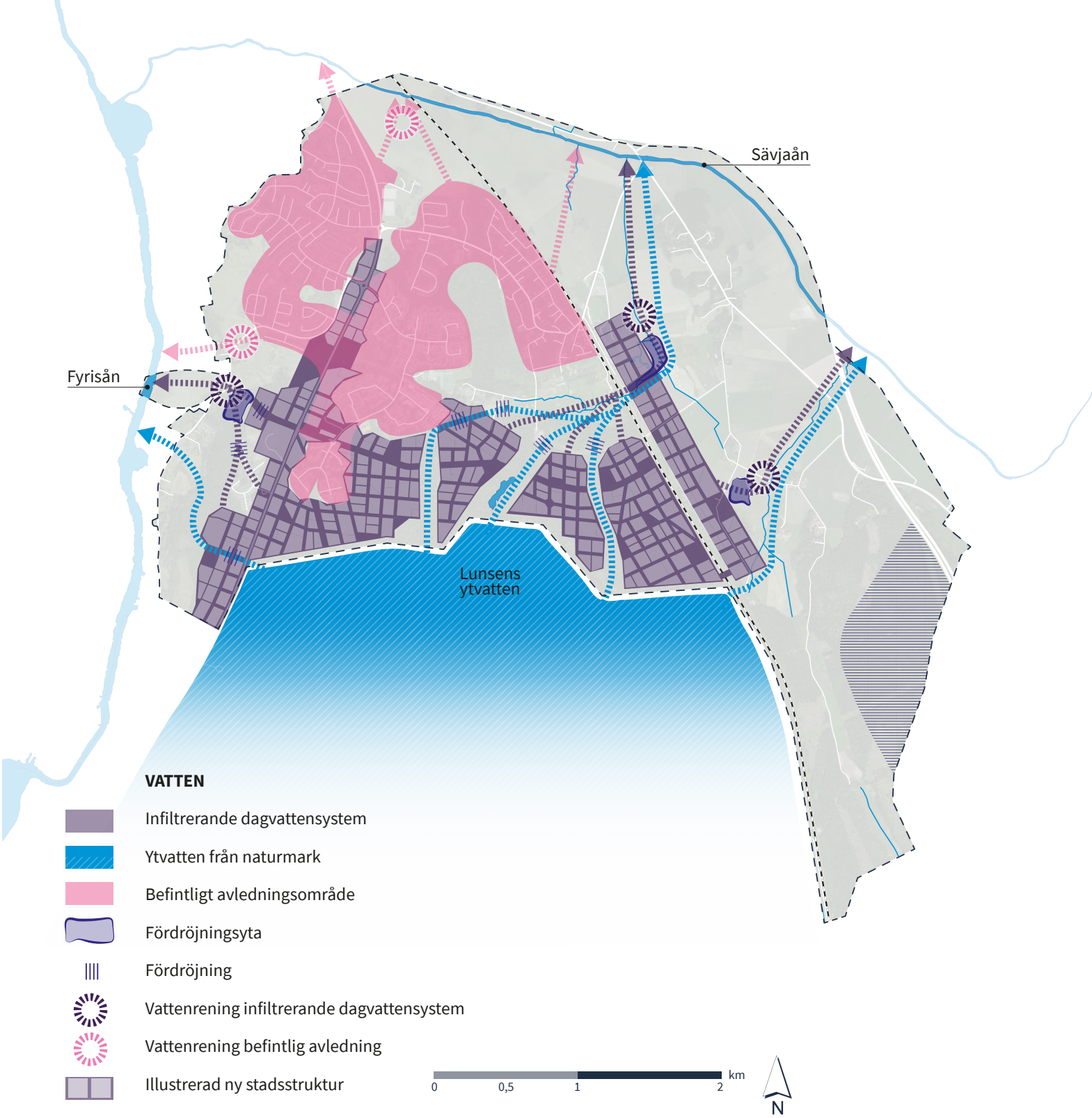
Klimatförändringarna innebär en större risk för längre torrperioder, och kraftiga regn- och snöväder. Att leda, rena, fördröja och infiltrera yt- och dagvatten är således en viktig funktion som ingår i nya stadsmiljöer. Men dessa behov erbjuder också möjligheter till nya typer av gator och gårdar med mer grönska än vad vi är vana vid. Det är därför både ett behov men också en önskan att utforma stadsrummen efter detta.

Planförslaget visar tre typmiljöer utgående från vattnet som en resurs; tre genomgående naturstråk, gaturummen samt parker, torg och gårdar.

I naturstråken bevaras dagens fuktiga biotoper och spridningsvägar skapas för växter och djur. Här kan också stora mängder regnvatten fångas in och bromsas vid kraftiga regn. Naturstråken gör också naturen närvarande mitt i stadsmiljön och bidrar med karaktär och kvalitet. Den andra typmiljön är de generella gaturummen med plats för infiltrationsbäddar med grönska och andra anläggningar för lokalt omhändertagande av dagvatten. Den tredje typmiljön är stadens parker, torg och gårdar med ett väl formgivet dagvattensystem bestående av växtbäddar med substrat för hållbara trädplanteringar av biokol och luftiga lager för trädrötter. Allt detta förväntas också bidra till att skapa ett behagligare lokalklimat.

Ett nytt dagvattensystem

En dagvattenlösning för framtiden ska fungera för hushållning och återbruk av vatten då klimatförändringar kan innebära att rent vatten blir en bristvara. I en helhetssyn på vatten ingår dagvatten som en viktig del där yteffektiv teknik och en öppenhet för ett nytänkande är ett krav dels för att hantera



rening av alltmer komplexa föroreningar och dels för att lagra och infiltrera vatten i cirkulära system. Dagvattnet blir en resurs för att minska dricksvattenförbrukning och för en hållbar grönska i gaturummen som motverkar värmeöar och höga temperaturer och ger ett behagligt lokalt stadsklimat. Planförslagets syfte är att skapa ett långsiktigt hållbart nyttjande av dagvattnet och ska följa Uppsala kommuns dagvattenstrategi med riktlinjer.

För att klara framtidens krav på dagvattenhantering föreslås ett infiltrerande dagvattensystem; FRI – fördröjande, renande och infiltrerande som nu utvecklas i andra delar av Uppsala.

Planområdets storlek, recipienternas sårbarhet, hårdare miljökrav och krav på hushållning av vatten innebär att en sedvanlig dagvattenhantering med dammar riskerar

» Klimatförändringarna innebär en större risk för kraftiga regn- och snöoväder «

att bli otillräcklig. Dagvattensystemet FRI hanterar tre viktiga uppgifter med koppling till dagvatten; det försörjer vegetationen i gaturum och på torg, utjämnar dagvatten och renar förorenat dagvatten.

Dagvattensystemets tre nivåer
Kvartersmarken utgör dagvattensystemets *första nivå*. Det dagvatten som bildas inom fastigheten, på kvartersmarken, bör i första skedet omhändertas lokalt, inom de enskilda kvarteren. Den största delen av utjämning och rening sker därmed närmast källan. Detta åstadkoms antingen genom infiltration, avdunstning, nedbrytning av mikroorganismer och växtupptag eller samlas in för att begränsa färskvattenkonsumtionen. Dagvattnet kan då användas till bla bevattning, toalettvatten mm. Biokol och andra substrat som främjar optimal tillväxt av vegetation bör användas i växtbäddar på gårdarna och gårdarna ska inte underbyggas.

All allmän platsmark (bl.a. gatumark, torg, parkeringsplatser) utgör FRI-systemets *andra nivå*. Där ska dagvatten fördröjas och renas i gaturummen främst i lager under gatan men också i de växtbäddar och planteringar som ska förekomma i de flesta gaturum.

Den tredje nivån är dagvattnets utflöde som leds till kombinerade tekniska lösningar för rening som exempelvis reningsverk och filterlösningar eller andra yteffektiva tekniska system. Systemet innehåller också landskapsarkitektoniska objekt för fördröjning.Det kan handla om terrasseringar, och sänkta parkpartier. Det kombinerade systemet säkerställer ett jämnt flöde, låg föroreningsbelastning och möjligheter till återbruk och cirkulära lösningar. Systemet som helhet ersätter stora, och ytkrävande reningsdammar som vi normalt använder idag.

Biokol i stadsrummen
En annan viktig fråga inom FRI-systemet är möjligheten att binda biokol. I uppbyggnaden av gator och grönska ska ett luftigt förstärkningslager i marken innehålla biokol. Biokolet är en mellanlagring av kol som också effektiviserar reningsprocesser för vatten och främjar mikrolivet. Detta luftiga lager i gatan tillför syre till växtbäddar och gynnar en stark växtlighet. En ökad användning av biokol sker i enlighet med Uppsala kommuns miljö- och klimatprogram.

Vatten i cirkulära system
Innovativa lösningar kan ytterligare optimera nyttjande av resursen dagvatten. Om dagvattnet samlas upp i en ändamålsenlig behållare finns det stor potential att använda vattnet för att spola toaletter, utvinna energi för värme eller kyla eller bevattning av odlingsmark.

Översvämning
Inom ramen för planarbetet har en översiktlig översvämningsanalys gjorts. Den visar att några mindre instängda områden kan komma att uppstå mellan vissa kvarter vid extrema regn om befintliga markhöjder bibehålls. Dessa områden ska särskilt beaktas vid senare höjdsättning. Öster om järnvägen är det främst de befintliga fotbollsplanerna som riskerar att översvämmas, en risk som finns redan idag.

Grönytor som sammanfaller med lågt liggande områden kan samnyttjas för en yteffektiv hantering av skyfall. En yta kan vid stora regn eller översvämningar temporärt hantera vattenmassor, men under övrig tid fylla en annan funktion, till exempel skateparker, bollspel eller andra fritidsaktiviteter.

Vid extrema väder och skyfall ska utjämningsytor hantera extrema flöden innan vattnet når Fyrisån och Sävjaån. Utjämningsytor kan anläggas som sänkor i jordbrukslandskapet för bruk av vall eller andra perenna grödor. I planens dagvattenutredning redovisas flöden och arealer för utjämning. Föreslaget FRI-system beräknas klara mycket stora regnmängder innan ett överskott når utjämningsytorna. Slutlig dimensionering och placering av utjämningsytor tas fram i detaljplaneskedet.

Ytvatten i Lunsen
Ytvattnet rör sig från högre delar i Lunsen ner över naturreservatsgränsen och följer lägre partier ner mot planområdet. Olika åtgärder kan därför komma att behöva utföras som påverkar planen. Frågan kommer att utredas i särskild process kopplat till Natura 2000 och framtida tillstånd för vattenverksamhet där vatten vid skyfall ska avledas från bebyggelse och infrastruktur till grönstråk eller via sekundära avrinningsvägar.

Grundvatten
Nybildning av grundvatten sker genom att vatten som tillförs på markytan infiltrerar och tränger vidare ner genom markprofilen. Dagvatten från byggnader och hårda ytor ska så långt möjligt rinna ner i FRI-systemet där endast ett överskott av vatten ska avledas som dagvatten i rör eller öppna diken till ytterligare fördröjningsfunktioner. FRI-sytemet innebär att grundvattenbildning kan ske där marken består av lösare jordlager och sprickbildning i berggrund.

Miljökvalitetsnormer och vattendirektivet
År 2016 beslutades miljökvalitetsnormer (MKN) för landets vattenförekomster. Dessa normer är enligt lag bindande och anger den kvalitet som en vattenförekomst ska ha till ett visst år. Fyrisån och Sävjaån ska ha uppnått minst god vattenstatus år 2021 och det får inte ske en försämring av statusen. Tiden för när MKN ska följas kan förskjutas, dock som längst till år 2027.

I västra delen av planområdet ligger Fyrisån som är länets största å och mottagare av vatten från västra delen av planområdet. Fyrisån är en ytvattenförekomst och har idag måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Fyrisåns vatten nyttjas som råvatten i Uppsalas dricksvattenförsörjning. Fyrisån mynnar sedan Ekoln- som är en del av Mälaren.

I norra delen av planområdet sträcker sig Sävjaån. Sävjaån är ett Natur 2000-område och mottagare av vatten från öster delen av planområdet. Ån mynnar sedan ut i Fyrisån. Sävjaån har idag måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status.

Med FRI-systemet som föreslås visar översiktliga beräkningar i dagvattenutredningen att föroreningsbelastningen från området kan minska. Det föreslagna dagvattensystemet innebär en utjämning av flödena så att de motsvarar de befintliga flödena till både Fyrisån och Sävjaån.

Med föreslaget dagvattensystem bedöms att möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna inte påverkas för vattenförekomsterna Fyrisån och Sävjaån.

Läs mer

Frågan utreds i den parallella tillståndsprövningsprocess för Natura 2000 som beskriv i inledningskapitlet.

»
I kommande processer ska varje detaljplan genom sin dagvattenutredning visa hur Miljökvalitetsnormerna följs
«

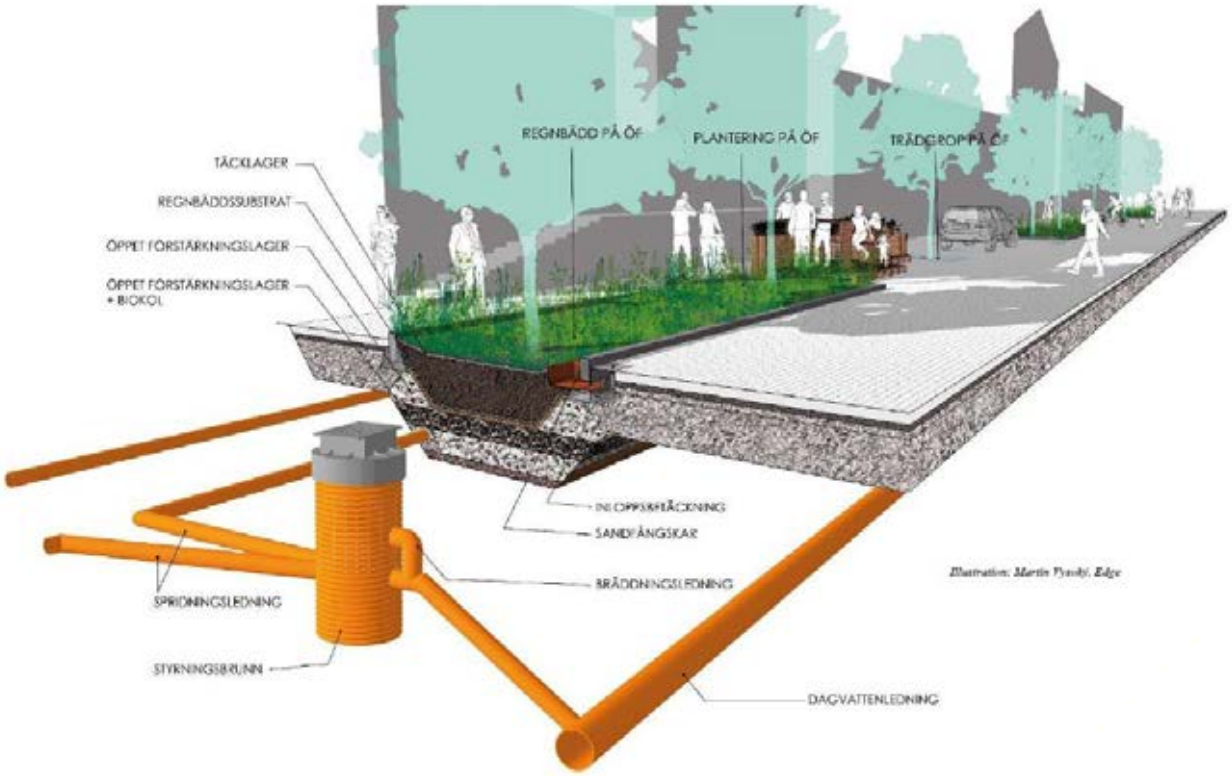
Natura 2000
I ett Natura 2000-område beskrivs naturtyper, bevarandevärden och arter vars tillstånd inte får påverkas av åtgärder inom eller utom Natura 2000 gränsen. En verksamhet kan tillåtas endast om det kan konstateras att de åtgärder som kan förutses inte på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område. Natura 2000 kan även hindra exploatering utanför gränsen, om den på ett betydande sätt kan påverka miljön inne i området. Om ett Natura 2000-område skadas måste det kompenseras så långt det är möjligt.

Yt- och grundvatten
För att uppnå en bra vattenkvalitet har EU beslutat om ett Vattendirektiv och ett gemensamt regelverk för Europas sjöar, vattendrag, kuster och grundvatten. Större vattendrag, sjöar och grundvatten är så kallade vattenförekomster och har tilldelats ett mål för framtida vattenkvalitet - en miljökvalitetsnorm.

Miljökvalitetsnormer delar in vattenförekomster i olika status utifrån nuläge och den får inte försämras.

Planeringsinriktningar

- Höjdsättning i stadsdelarna möjliggör att naturstråk och lämpliga parkstråk kan fungera som översvämningszon vid kraftiga regn
- Dagvattnet är en resurs för en hållbar grönska i gaturummen som ger ett behagligt lokalt stadsklimat och som motverkar värmeöar med höga temperaturer.
- Miljökvalitetsnormer i mottagande vattendrag- och grundvattnen uppnås och Natura 2000-områden påverkas inte
- Biokol används i alla växtbäddar och förstärkningslager
- Det finns grönska i alla gaturum



Principskiss av ledningsuppbyggnad i öppet förstärkningslager (ÖF) (Edge, 2019).

Natur

Här kan du läsa om var värdefull natur bevaras och om hur den nya stadsmiljön bidrar till en ekologiskt hållbar utveckling. Du läser även om hur förslaget bidrar till en integrerad och livskraftig miljö och en stadsmiljö nära naturen och det omgivande landskapet.

Mål

- Natura 2000-områden påverkas inte negativt
- Det högsta naturvärdet bevaras
- Naturvärden integreras där bevarande är långsiktigt möjligt
- Analys av hur naturvärden skulle kunna kompenseras
- Åkermark används för lokal livsmedelsförsörjning
- Den avverkade skogens koldioxidbindande kapacitet kompenseras så långt det är möjligt

Naturen och topografin utgör stora värden inom och strax utanför planområdet och erbjuder många olika naturkvalitéer. Djurliv, växter, naturens ljud och dofter och vida utsikter berör alla sinnen. Detta är värden som ska beaktas och värnas i utvecklingen av den nya stadsmiljön. Samtidigt innebär det naturligtvis stora förändringar att bygga en ny stadsmiljö i obebyggd natur. En avvägning måste göras mellan de sociala behoven av en integrerad och sammanhållen urban miljö och naturens behov av sammanhållna ekologiska miljöer. Planförslaget visar ett förhållningssätt till uppgiften där sociala värden har prioriterats inom den nya bebyggelsen men där förutsättningar för ekologiska spridningsvägar och kopplingar genom den urbana miljön säkerställts.

De tre naturstråken

Den fördjupade översiktsplanen föreslår tre naturstråk (lågpunkter) i nord-sydlig riktning som säkrar de gröna- och blå sambanden och deras kopplingar vidare till omgivningarna. Inom dessa områden sparas naturmark för växt- och djurliv som försörjs med ytvatten från Lunsen. Dessa tre naturstråk fyller en viktig funktion för att erbjuda rimliga livsbetingelser och spridningsvägar samt möjliggöra samexistens med stadsbebyggelsen.

Naturvärdesinventering

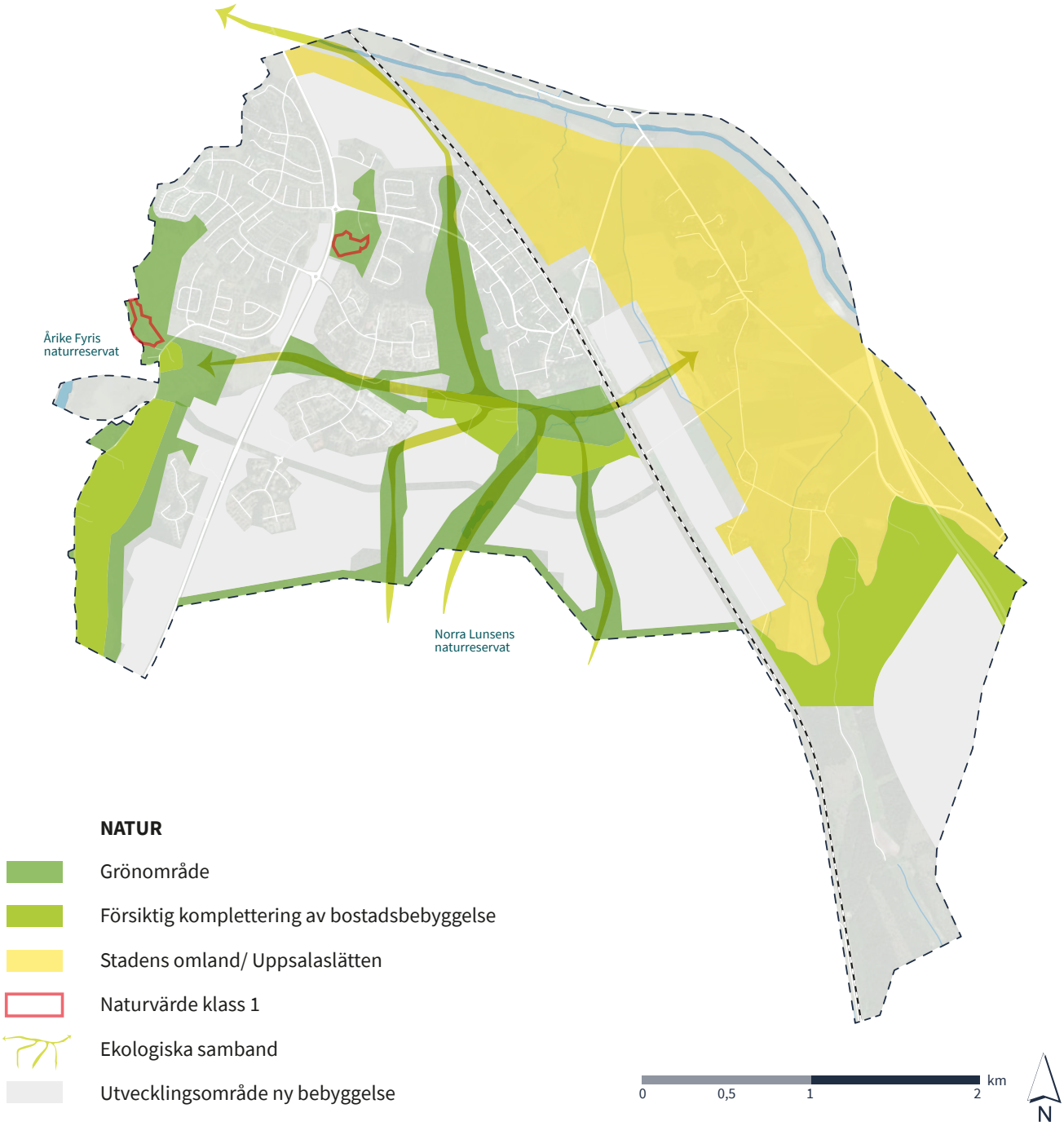
För att få en helhetsbild över de naturvärden som finns inom planområdet har en naturvärdesinventering utförts. I den klassificeras naturvärdena mellan 1 och 4 där 1 innebär högst värde. Planförslaget innebär att naturvärden i klass 1 ges långsiktiga förutsättningar att bevaras genom att dessa områden ingår i grönområde på plankartan.

Stora delar av skogen inom planområdet har tilldelats värdeklass 2. Delar av skogen sparas i stråk genom området och som en viktig skyddszon mot Lunsen. Hällmarker med tallar, tall som naturträd eller tall som kluster av olikåldriga träd, som klarar exploatering har identifierats och kan sparas i grönområden och på kvartersmark. Urvalet av sparad natur har därför skett utifrån möjlighet att koncentrera och knyta samman stråk av naturvärden till större enheter.

Skadelindring och kompensationer för naturvärden ska i huvudsak ske inom planområdet. I begränsad omfattning kan kompensation av höga naturvärden vara möjlig utanför planområdet där liknande skogsvärden kan säkras. En analys av hur den arbetsprocessen ser ut kommer att presenteras i utställningshandlingen.

Naturvärden och grönska

Åtgärder ska utföras som långsiktigt stärker och utvecklar den biologiska mångfalden inom de bevarade naturstråken. Nya och viktiga kvaliteter skapas också av planterade barr- och lövträd och vegetation på gator, gårdar och i parker i den nya stadsmiljön. Biologiska samband skapas med medvetna växtval i parker och gaturum för att dels stärka kopplingen till omgivande natur och dels för att tillskapa lövträdsområden. I kommande detaljplaneringsprocesser ska grönstrukturen särskilt beaktas med tonvikt på ekologiskt samband mellan olika livsmiljöer.



Förlorad kolinlagring kompenseras
För närvarande pågår ett samarbete med SLU kring beräkning av koldioxidbindande förmåga i skog. Kalkyler av skogens koldioxidbindande förmåga kommer att göras. Kompensationsåtgärder för förluster av skog som fälls kan bli aktuellt i form av till exempel investeringar i skog, närliggande skogar och/eller som energiteknik eller andra tekniska lösningar.

Användande av biokol är en del i stadens klimatstrategi för att lagra kol i den framtida koldioxidpositiva staden. Biokol bidrar även till frodiga och hållbara växtbäddar. Biokol ska användas frekvent inom utbyggnadsområdet men är också en möjlighet för att förbättra odlingsmöjligheter i gårdar och parker.

Förlorad kolinlagring i skogen ersätts också genom mellanlagring i klimatsmarta och långlivade byggnadsmaterial. För närvarande är det huvudsakligen trä i byggnader som kan erbjuda denna möjlighet men i framtiden kan fler material användas. Se vidare i kapitel Genomförande.

Åker- och betesmarker
På jordbruksmarken öster om järnvägen säkras stora delar av den bördiga åkermarken. Här medges lokaler för livsmedelsproduktion och -förädling för att stödja utveckling av lokal livsmedelsproduktion. Vidare innebär denna ambition att det storskaliga bruket av marken på sikt omformas efter behov till mindre, stadsanpassade odlingsenheter vilket gör det möjligt att anlägga gång- och cykelvägar och öka tillgängligheten samt utveckla rekreativa värden på den östra sidan av järnvägen. Dessa och andra infrastruktursatsningar i jordbrukslandskapet ska planeras för bibehållen jordbruksproduktion samt utformas med en sammankopplad grönstruktur, odlingsmöjligheter och biologisk mångfald.

Natura 2000
Lunsen och Sävjaån är skyddade som Natura 2000-områden och även skyddade enligt EU:s Art-och habitatdirektiv. Natura 2000-områden är riksintresse och målet är att skydda och bibehålla en gynnsam bevarandestatus hos de naturtyper och arter som är listade i Fågeldirektivet och/eller Art- och habitatdirektivet.

Hänsyns- och förstärkningsåtgärder kan komma att behöva genomföras för att säkerställa bevarandestatus för arter och livsmiljöer i Lunsens- och Sävjaåns Natura 2000-områden. Processen kring tillstånd för prövning av Natura 2000, som beskrivs i inledningen, kommer att ge inriktningar för detta och innebär att dess bevarandevärden blir en planeringsförutsättning.

Planområdet gränsar i söder till Natura 2000-området Lunsen. Hela Natura 2000-området är även skyddat som det kommunala naturreservatet ”Norra Lunsen”.

Av bevarandeplan för Natura 2000-området (SE0210329) Lunsen framgår att åtta naturtyper ska bevaras i området, fem av dessa är utpekade som prioriterade. Fyra av naturtyperna ingår i art- och habitatdirektivets bilaga 1 och anges som en prioriterad naturtyp. För att bevarandestatusen för naturtypen ska vara gynnsam behöver bl.a. bevarandestatusen hos dess typiska arter vara gynnsam.

Sävjaån-Funbosjöns Natura 2000-område
Natura 2000-objektet innefattar Vistebyån, Funbosjön, Sävjaån och biflödet Storån. Det är ett av de artrikaste vattensystemen i Mellansverige som till stor del saknar vandringshinder. Här finns utter och de sällsynta fiskarna asp, nissöga och stensimpa. Aspen har flera lekplatser i systemet.

Av bevarandeplan för Natura 2000-området (SE0210345) Sävjaån-Funbosjön framgår att en naturtyp ska bevaras; naturligt näringsrika sjöar.

Planeringsförutsättningar

- Bevarandeområden med naturvärdesklass 1 säkras
- Naturmark sparas i de tre naturstråken
- Livsmiljöer i Lunsens- och Sävjaåns Natura 2000-områden säkras
- Hällmarker med tallar, tall som naturträd eller tall som kluster av olikåldriga träd, som klarar exploatering, sparas i parker, på skolgårdar och på gårdar och andra möjliga platser i stadsmiljön
- Medvetna planteringsval görs till stöd för långsiktigt hållbar grönska och för biologisk mångfald och ekosystemtjänster

» Ett utvecklingsarbete på SLU kring beräkning av koldioxidbindande förmåga «

» På den bördiga åkermarken öster om järnvägen säkras stora delar av jordbruksmarken «

Kulturarv och kulturmiljö

Här kan du läsa om hur kulturmiljön inom och intill planområdet bidrar till en integrerad, produktiv och livskraftig stad, till resurseffektivitet och en grönskande livsmiljö med arkitektur av kvalitet. Här förklaras också hur planförslaget tillgodoser värdena inom särskilt värdefulla kulturmiljöer av riksintresse eller av kommunalt intresse.

Mål

- Kulturarv och kulturmiljöer inom planområdet är värdefulla resurser som på skilda sätt bidrar med kunskap, kvalitet och mening till samhällsutvecklingen.
- Kärnvärden i riksintressena för kulturmiljö ska tas tillvara och utvecklas i samverkan mellan berörda aktörer

Kulturmiljö och kulturarv bidrar till hållbarhet

Kulturarv och kulturmiljö är bärare av berättelser om samhällets utveckling från forntid till nutid. Kulturhistoriska berättelser bidrar med förståelse både för äldre historia och för framväxten av dagens moderna samhälle. Det kulturhistoriska sammanhang som planområdet befinner sig i gränsar till två större riksintresseområden som båda har haft avgörande betydelse för rikets framväxt. Det är Uppsala stad med Fyrisåns dalgång i väster och Uppsalaslätten med den forntida Långhundraleden i öster.

Kulturmiljöerna ger också värdefulla upplevelsevärden i mötet med det historiska landskapet. Dalgångarnas öppna karaktär, herrgårdar, byar, torpmiljöer och hölador samsas med gravfält, runstenar och gamla vägdragningar som ger landskapet estetiska och identitetsskapande värden. Att vårda kulturmiljön kan också gynna den biologiska mångfalden. Denna möjlighet lyfts fram i planförslaget som rymmer Linnés historiska landskap och vetenskapliga gärningar.

» Arkitektur ska ha en dov färgskala «

Kulturmiljö och kulturarv kan främja sociala möten mellan människor vilket kan bidra till integration och ett stärkt lokalt engagemang. Besöksmål inom eller i nära anslutning till planområdet bör därför tas tillvara och utvecklas. Det gäller framför allt arvet efter Carl von Linné. En världsarvsnominering pågår hos UNESCO som kan vara positivt för turist- och besöksnäringen och det lokala näringslivet. En utvecklad kulturarvsturism kan bidra till stärkt arbetsmarknad och tillväxt i planområdet.

Uppsalaslätten och Fyrisåns dalgång

I planförslaget är värdefulla by- och gårdsmiljöer även fortsättningsvis omgivna av åkrar och betesmarker. Det gäller både i områdets västra delar ner mot Fyrisån, centralt i området och på slätten öster om järnvägen. De befintliga miljöerna närmast järnvägen (Högtomt och Asphyddan) kommer däremot att bli en del av den nya urbana miljön. Runt den befintliga bebyggelsen föreslås nya småhus som anpassas varsamt till skalan.

De delar av Uppsalaslätten som ingår i planområdet och som inte omfattas av den nya stadsbebyggelsen sparas för livsmedelsproduktion. Det bidrar till att tillgodose de kulturhistoriska värdena inom riksintresset för kulturmiljövård Långhundraleden och till att beakta den historiska landskapsbilden. Den föreslagna bebyggelsen i stadsnoden och på järnvägens östra sida kommer dock att synas västerut från gårdsplanen framför Linnés Hammarby och från de öppna åkrarna i de östra delarna av planområdet. Redan idag är vyn påverkad av järnvägsbanken och tågens rörelse men den bebyggelse som nu planeras kommer att vara mer synlig, främst i silhuetten som upplevs på längre avstånd. För att värna de kulturhistoriska värdena föreslås låga markbostäder på den östra sidan om järnvägen, ut mot åkrarna och fälten. Arkitekturen ska ha en dov färgskala som samspelar med omgivningen och det ska finnas en odlingspark med skyddande vegetation som avslutar bebyggelsen ut mot fälten. Ambitionen är att återskapa skogsbrynet som varit en del av miljön i århundraden.

En vy från öster idag.

Vy från öster med den nya föreslagna stadsmiljön illustrerad. Olof Eriksson, Oevis/Urban Minds

Enligt planförslaget kommer bebyggelsen att trappas upp i höjd närmare järnvägsstationen och spåren. En ny odlingspark, träd på gatorna och gårdarna bidrar till att binda samman bebyggelsen med landskapet. De tre kvarteren precis vid järnvägsstationen föreslås vara åtta våningar för att signalera den nya stadsnoden och dämpa buller från järnvägen. Den höga bebyggelsen kommer att synas i landskapet och färg-, form- och materialverkan av arkitekturen är därför viktig att undersöka i detaljplaneskedet. Bebyggelsen i själva stadsnoden fortsätter sedan på höjdryggen på andra sidan järnvägsstationen. På den västra sidan av järnvägen föreslås bebyggelsen begränsas till sex våningar på grund av markens höjd. Övrig bebyggelse utanför stadsnoden är cirka fem våningar och ska gestaltas med förståelse för värdena i omgivande kulturmiljö och landskap. Trädplanteringar ska göras på höjden framför husen för att bidra till att möta det omgivande landskapet på ett varsamt sätt.

Fasadmaterial och färgsättning av fasader kommer att styras i fortsatt detaljplanering och i genomförandet. Byggnader utmot Långhundraleden ska färgsättas i dova färger. I övrigt läs mer i tema Byggnader.

Inom och i anslutning till planområdet finns kulturhistoriskt värdefulla siktlinjer från stadens infartsvägar, främst från E4:an in mot Domkyrkan och Slottet, men även mellan gårdar och de gamla utmarkerna. Dess siktlinjer har beaktats i planförslaget men bör preciseras och utvecklas i kommande detaljplaner.

» Tegel är extra intressant «

Linnés Sävja. Foto: Paulina Virta, WSP

Bergsbrunna gård. Foto: Paulina Virta, WSP.

Runristning, Danmark 101:1 intill den gamla landsvägen som korsar Sävjaån vid Falebro, Foto: Paulina Virta, WSP.

» I området runt Linnés Sävja föreslås därför ingen ny bebyggelse eller nya anläggningar «

Linnés historiska landskap

Linnés två gårdar, Sävja och Hammarby, och vandringsleden dem emellan ger historisk tyngd och identitet åt planområdet. Det är därför viktigt att skydda och om möjligt utveckla de kulturhistoriska värdena. I området runt Linnés Sävja föreslås därför ingen ny bebyggelse eller nya anläggningar. Miljön runt gården ingår i ett sammanhängande grönområde som sträcker sig vidare norrut fram till Sävja gård för att behålla den historiska förbindelsen mellan dem. Dessa gröna miljöer knyts sedan samman med andra grönområden och gröna stråk som har förbindelse med Sävjaån, Årike Fyris och Lunsen.

En av Linnés exkursionsstigar passerar genom planområdet. Utgångspunkten är att denna historiska stig liksom den nutida pedagogiska Linnéstigen inom planområdet inte förändras, möjligen kan mindre justeringar av dragning behöva göras i tätbebyggt område. Vid fortsatt planering är två platser särskilt viktiga att studera för att bevara den historiska stigen; dels där stigen korsar väg 255, dels vid den planerade nya planskilda passagen under ostkustbanan beläget vid befintlig plankorsning i Bergsbrunna. En alternativ sträckning är att låta stigen gå in under järnvägen, vid den nya plankorsning som föreslås ett hundratal meter norrut, för att slippa följa järnvägsspåren. I övrigt går stigen i miljöer som inte direkt påverkas av förändringar.

Ny trafikplats på E4 och ny trafikled mellan E4 och planområdet

Kommunen kommer under våren 2020 utreda två alternativ för lokalisering av såväl trafikplats som av infartsväg där kulturhistoriska värden och jordbrukets förutsättningar beaktats. För att minimera negativ påverkan på slätten och området av riksintresse för kulturmiljövård skiljer sig lokaliseringarna från det reservat för lokalisering som har pekats ut i översiktsplan 2016. Lokaliseringarna kommer ytterligare att studeras och värderas inom ramen för Trafikverkets åtgärdsvalstudie.

Nytt verksamhetsområde

Ett nytt verksamhetsområde föreslås i planområdets allra sydligaste delar. Fördjupade studier kommer att göras i ett planprogram. Placeringen har valts med hänsyn till de kulturhistoriskt värdefulla siktlinjerna från slätten söderut. Verksamhetsområdets bebyggelse ska inte synas från slätten utan hållas låg. Undantag från höjdbegränsningen kan endast göras för ett eventuellt energiverk för stadsdelarnas tekniska försörjning och i så fall ska påverkan på de kulturhistoriska värden beaktas.

Bro över Fyrisån

Riksintresset Uppsala stad utgörs av flera kulturhistoriska sammanhang och uttryck. Några av dessa kommer att påverkas av den föreslagna spårvägsbron över Fyrisån. Förhållningssätt och anpassning till kulturmiljövärdena, naturreservatet och landskapsbilden kommer att beskrivas närmare vid detaljplaneringen av broområdet. Detaljplaneringen hanteras inom det pågående planeringsprojektet.

Planeringsinriktningar

- Särskilt värdefulla kulturarv och kulturmiljöer preciseras ytterligare, lyfts fram, värnas och om möjligt utvecklas i bred dialog
- Dalgångarnas öppna karaktär med värdefulla by- och gårdsmiljöer skyddas från förtätningar i närområdet. Undantaget är Högtomt och Aspudden.
- Värdefulla siktlinjer mellan gårdar och de gamla utmarkerna beaktas
- Så långt det är möjligt bevaras, vårdas och lyfts fornlämningar fram.
- Kulturmiljön och jordbrukslandskapet och värdefulla siktlinjer beaktas vid planering av ny infart från E4-a
- Linnés historiska landskap och vetenskapliga gärningar lyfts fram, skyddas, vårdas och om möjligt utvecklas
- Linnés Sävja skyddas från ny bebyggelse genom angivet grönområde
- Linnés exkursionsstig bevaras i möjligaste mån och ny bebyggelse intill stigen anpassas försiktigt till kulturvärdena.
- Värdefulla siktlinjer med bäring på Linnés landskap beaktas
- Äldre bevarade vägsträckningar värnas så lång det är möjligt
- Anpassning görs till kulturmiljövärdena, naturreservatsbestämmelser och landskapsbilden vid utformning av Ultunabron
- Områdets kulturhistoria beaktas vid framtida namngivningsärenden

Trafik

Begrepp

Trafik
Trafik omfattar alla typer av förflyttningar: gång, cykel, kollektivtrafik och andra motordrivna fordon

Här kan du läsa om hur infrastrukturen föreslås användas för olika typer av trafik. Det handlar om gående, cykeltrafik, kollektivtrafik och olika former av biltrafik samt hur varor och gods ska transporteras till, från och inom den nya stadsmiljön. Användningen ska stödja utvecklandet av en integrerad, produktiv och livskraftig stadsmiljö men lika mycket en resurseffektiv och klimatpositiv stad.

Mål

- Förutsättningar för ett hållbart transportsystem skapas
- Hållbara transporter ges företräde i gaturummen
- Hållbara förflyttningar är det självklara valet
- Goda resvanor etableras tidigt

Läs mer

Sammanfattning av trafikutredningen finns i Bilaga 1.

I en stad sker ständigt förflyttningar av både människor och gods. En del förflyttningar sker med hållbara färdmedel, andra med mindre hållbara. I morgondagens stad måste antalen förflyttningar som sker med klimatpåverkande färdmedel minskas drastiskt. Och förflyttningarna måste effektiviseras. Morgondagens stad måste hitta lösningar som både är yteffektiva och klimatneutrala. Yteffektiviteten handlar om att minska antalet, och storleken, på alla de individuella fordon som idag rör sig i våra stadsmiljöer. Idag kräver de mycket yta, både när de rullar och när de står parkerade. Samma sak gäller varutransporterna. Drivmedel måste naturligtvis också bli klimatneutrala och giftfria i hela fordonsflottan. Det är dock inte en fråga som kan lösas i en fördjupad översiktsplan.

» Här handlar framkomligheten om cyklister och fotgängare i första hand «

Förflyttningarna sker huvudsakligen i gator och andra stråk. I planförslaget är de organiserade i ett kontinuerligt nät för att skapa framkomlighet och överblickbarhet och för att skapa tillgänglighet till stadsmiljöns alla delar och målpunkter. Grundläggande för förslaget är att framkomligheten handlar om cyklisters och fotgängares framkomlighet i första hand, därefter kollektivtrafikens framkomlighet och sist andra motordrivna fordonens framkomlighet. Detta kan i en framtid komma att ändras när fordonsflottan ser annorlunda ut; giftfri, bullerfri, klimatneutral, förarlös (olyckssäker) och mindre fordon.

När nu en helt ny stadsmiljö planeras i ett sammanhang är det särskilt viktigt att möjliggöra för att goda resvanor etableras hos de som flyttar till området. Det är av särskild vikt att barn och ungdomar ges möjlighet att etablera hållbara resvanor. För att kunna nå översiktsplanens mål om färdmedelsandelar behöver kommunen också arbeta med styrmedel, till exempel parkeringsavgifter på allmän platsmark och stöd till olika typer av bilpoolssystem samt andra typer av innovationsprogram för hållbar mobilitet.

Trafikutredning

Under arbetet med planförslaget har en trafikutredning genomförts, den har också utvecklats efter hand. Utredningen fungerar som underlag i själva arbetet, för validering och för vidareutveckling. Utredningsarbetet kommer att fortsätta till utställningshandlingen och både utvidgas geografiskt och detaljeras.

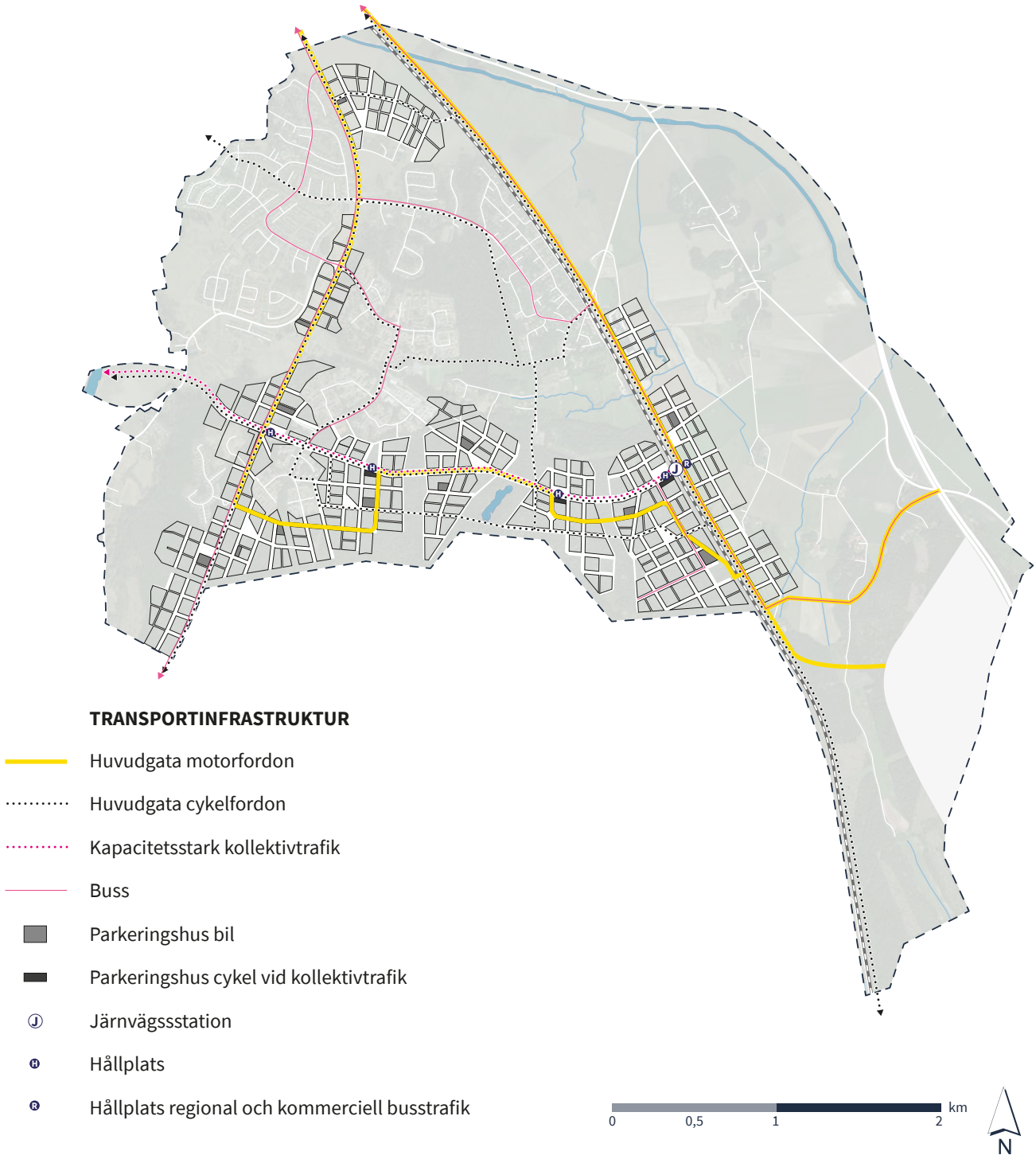
En sammanfattning av trafikutredningens simuleringar presenteras i bilaga 1.

Gångtrafik

Planförslaget innebär att gångtrafik alltid är separerad från cykeltrafik. Gångvägar och höjdskillnader i parker utformas så att de är tillgängliga för alla. Genom omsorgsfull utformning kan sådana åtgärder även bidra till att slitaget i naturområdet begränsas då besökare enklare kan styras till vissa platser. Gångpassager genom naturstråken kan uppfattas som otrygga därför bör gångytor på broarna ges förstärkta trygghetsåtgärder så som till exempel god belysning.

Cykeltrafik

För att cykeln ska vara ett konkurrenskraftigt färdmedel måste hela resan fungera, från valet att välja cykeln, själva resan till målpunkten och att den parkeras vid mål- eller bytespunkten. Cykling föreslås kunna ske



med olika hastigheter, huvudsakligen i två olika gatutyper; i blandtrafik i låga hastigheter med få bilar eller separata cykelstråk med 3,5 m bredd i varje åkriktning. På gator med upp till 30 km/h kan cykling ske i blandtrafik så länge trafikflödet är högst 3 000 fordon/dag och andelen tung trafik är låg.

Planförslaget innebär att cykeltrafiken i den nya stadsmiljön alltid är prioriterad gentemot biltrafik. Detta innebär att de oskyddade trafikanterna är dimensionerande vid utformningen av trafikmiljöer.

Så kallade cykelöverfarter finns utmed huvudcykelstråk och vid signalreglerade korsningar prioriteras cykeltrafiken.

Inom planområdet finns några särskilt utpekade huvudcykelstråk som också kan vara expresscykelstråk. Utmed dessa stråk är framkomligheten särskilt god. Planförslaget innebär vidare att cykeltrafik alltid är separerad från gångtrafik. Gator och gränder med endast en körriktning för bil tillåter dock cykeltrafik i båda riktningarna. På så sätt blir cykelvägnätet mer finmaskigt och gent än bilvägnätet trots att båda trafikslagen i stor utsträckning ryms i samma gaturum.

» Kollektivtrafiken når också viktiga målpunkter utanför planområdet såsom Ultuna, Gränby, Uppsala C, Arlanda och Stockholm «

» Vid beräkning av ytor ska användandet av skrymmande cykelfordon med kärror och packlådor tas i beaktande «

Kollektivtrafik
Kollektivtrafiken ska vara kapacitetsstark och kopplas till gång- och cykeltrafik så att ett hållbart och effektivt resmönster skapas. Kollektivtrafiken når också viktiga målpunkter utanför planområdet såsom Ultuna, Gränby, Uppsala C, Arlanda och Stockholm.

Kollektivtrafik finns även på väg 255 och på den nya väg / gata som anläggs utmed järnvägsspåren. Dessa länkar i kollektivtrafiksystemet ska effektivt och snabbt transportera passagerarna till andra delar av staden i separata kollektivtrafikfält.

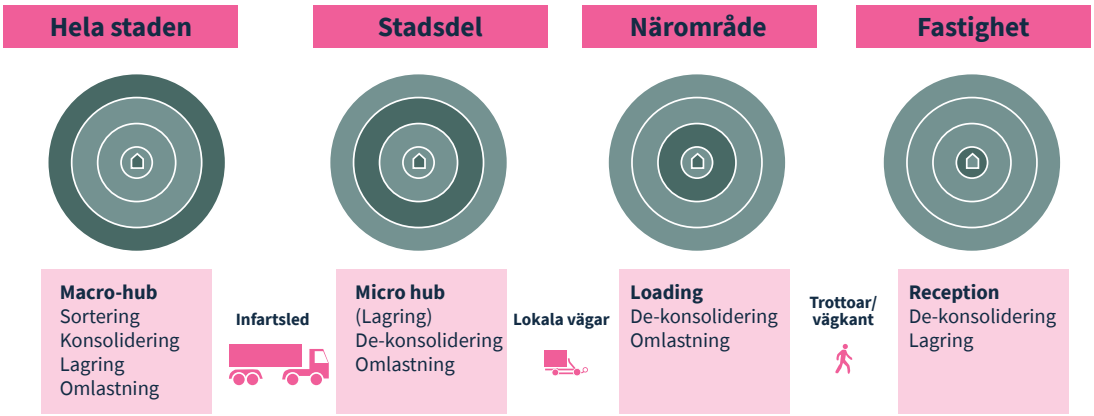
Motortrafik
De sydöstra stadsdelarna är en plats där gång-, cykel och kollektiva transporter ska vara det enklaste och mest effektiva valen av transport. Inne i stadsmiljön ska därför biltrafiken begränsas till enbart angöringstrafik. Endast en av gatorna används för genomfartstrafik. Som en del i det testbäddsarbete som förväntas i fyrspårsavtalet med staten bör frågan om helt bilfria zoner utredas vidare.

Med motorfordon nås den nya stadsbebyggelsen österifrån via en ny trafikplats på E4 och en passage under järnvägen och västerifrån via väg 255. Från den nya trafikplatsen anläggs också en väg till det nya verksamhetsområdet och förutsättning finns för en vidare koppling mot Nysala. Genomfartstrafik tillåts på en huvudgata som letar sig fram genom området. Denna förbindelse är inte gen för att minska dess attraktivitet. Huvudgatan korsar de tre naturstråken. För att undvika fragmentisering av och bullerstörningar inom de bevarade naturstråken löper denna huvudgata parallellt med kollektivtrafikstråket över två av de tre naturstråken. Infarten till området med motorfordon sker också via väg 255 som utformas som stadsgata då den passerar genom området. Väg 255 är rak och lockar till höga hastigheter, särskilda åtgärder behöver vidtas för att dämpa hastigheten.

En del av den motordrivna trafiken består av varutransporter och sophämtning idag. Ett särskilt projekt pågår inom Uppsala paketet om framtidens hållbara varulogistik. Planering för omlastningslösningar pågår och kommer att presenteras närmare i Utställningshandlingen. Möjligt är att varor kommer att levereras till enskilda hem med hjälp av robotar som ”går” på trottoarerna eller mindre leveransfordon som kan röra sig på cykelbanorna. Allt sådant beror på vilken princip man kommer att välja. Även sophämtning kan vara en del av detta projekt.

Cykelparkering
Lättillgängliga och säkra cykelparkering ska erbjudas både inomhus och utomhus. Parkeringsutrymmen inomhus är med fördel placerade i gatuplan i anslutning till bostadsentréerna, på gårdar ska cykelparkering i största möjlighet undvikas. Möjligheten att tillämpa så kallat friköp för cykel-P på gatumark för bostadsändamål behöver därför utredas i den fortsatta planeringen. För att cykeln ska vara konkurrenskraftig är det av stor vikt att ytorna för cykelparkering är väl tilltagna. Det innebär att vid beräkning av ytor ska användandet av skrymmande cykelfordon med kärror och packlådor tas i beaktande, likaså förutsättningar för att anordna cykelpool för det enskilda bostadshuset eller kvarteret. Utrymme för goda parkeringsmöjligheter för cykelfordon säkerställs bland annat genom krav i samband med markanvisningar, detaljplaneringen och bygglovshanteringen.

Logistikaktiviteter och resurser



Logistiska aktiviteter och resurser.
En illustration från det pågående projektet om framtidens hållbara varulogistik.
Bild: Sönke Behrens, IVL

Inför kommande planeringsskeden behöver en parkeringsnorm för cykel tas fram som är anpassad för den bebyggelse och transportinfrastruktur som föreslås inom planområdet. Inom planarbeter bör även innovativa lösningar för P-friköp för cykelparkering utvecklas.

Planförslaget innebär att generösa cykelparkeringar finns vid alla större mål- och bytespunkter. Vid några av dessa ligger cykelparkeringen i särskilda parkeringshus för cyklar, p-hus som även erbjuder cykelanknuten service såsom verkstad eller möjlighet till laddning av batteri.

Bilparkering

Planförslaget innebär att parkering av bilar sker i samlade parkeringsanläggningar (p-hus) i flera våningsplan. Det gäller för både bostäder, offentliga och kommersiella verksamheter. Friköp ska användas för såväl bostadsparkering och för arbetsplatsernas behov. Det är av stor vikt att de parkeringshus som byggs har högsta möjliga nyttjandegrad varför genomförande och förvaltning behöver studeras i samband med planförslagets genomförande.

Parkeringsanläggningarna är multifunktionella och ska även kunna erbjuda vardagsnära service, se faktaruta. Parkeringshusen placeras i strategiska lägen för att förhindra att biltrafik och buller sprids i området. De lokaliseras på ett sådant sätt att inte onödigt långa resor sker mellan p-hus och den egna entréen, de ska således placeras både längs med huvudgator, vid infart från väg 255 och intill stationen och E4-anslutningen och mer centralt i stadsdelarna. Det är av stor vikt att p-husen utformas så att de kan upplevas så trygga. Enligt planförslaget rymmer varje parkeringshus ca 1 000 bilplatser. Korttidsparkering tillåts på gatorna för godsleveranser och korta ärenden, angöring till bostäder samt parkering för rörelsehindrade (RHP).

Mobilitetsåtgärder bör tillämpas i stor utsträckning för att minska parkeringsbehovet.

Planförslaget innebär att parkering inte tillåts under mark som innebär sprängning eller omfattande schakt. Närmast öster om järnvägsstationen är terrängen så kuperad att det kan motivera parkering under byggnaderna. De placeras dock i souterräng vilket gör att omfattande schaktning inte behöver ske.

I anslutning till järnvägsstationen avsätts p-platser för pendlarparkering i syfte att möjliggöra för boende i landsbygdsorterna österut att starta sin tågresa här.

Transporter av gods

Transporter av gods är en nödvändighet för att en stad ska fungera för de människor som lever och verkar i den. För att skapa utrymme och minska konflikter med stadslivet innebär planförslaget att logistiken och leveranser av varor samordnas så långt det är möjligt. Inom ramen för arbetet med den fördjupade översiktsplanen pågår ett samarbete mellan

» Mer om detta arbete i Utställningshandlingen «

» Ett särskilt projekt pågår inom Uppsala paketet om framtidens hållbara varulogistik «

» All bilparkering hänvisas till parkeringshusen «

Mikromobilitet, eller mikrotransporter innebär förflyttning med små fordon och med begränsad hastighet såsom cykel, moped och sparkcyklar. De senaste åren har delningstjänster inom detta område blivit ett nytt inslag i gatumiljön, exempelvis eldrivna cyklar och sparkcyklar som kan hyras eller lånas en kortare stund för att sedan parkeras i en annan del av stadsdelen. Den här typen av mobilitetstjänster kan öka förutsättningarna för en ökad användning av kollektivtrafik. Gaturummen och gatunätet behöver utformas för att kunna möta den här typen av utveckling av hur vi rör oss i staden.

Multifunktionella parkeringshus Multihubbar
Några av parkeringsanläggningar är integrerade med ett så kallat mobilitetshus – en plats i staden där flera av vardagsbehoven som har koppling till förflyttning samlas. Ett sådan byggnad kan innehålla bilpool, cykelparkering, cykelverkstad, laddning av elfordon, återvinningscentrum, servicebutiker såsom varuutlämning och mindre dagligvaruhandel. Denna typ av p-hus kan även rymma exempelvis hubbar för energiförsörjning och återvinningscentral.

kommunen och Regeringskansliet för att hitta lösningar för framtidens hållbara varulogistik. Målet är att hitta en lösning som innebär att minimera godstransporter i stadsmiljön. Mer om detta arbete i presenteras i utställningshandlingen.

Avfallshantering utgör ofta en stor del av tunga och bullriga transporter i stadsmiljön. Transportbehovet påverkas främst av vilket avfallssystem som tillämpas, frekvens i hämtning samt storlek på hämtfordon. I samband med markanvisningar har kommunen också möjlighet att ställa krav på funktioner avseende varuleveranser och avfallshantering. Med genomtänkt utformning av kvarteren och placering av avfallsrum kan störningar för de boende minimeras. Det är därför av stor vikt att detta bevakas och samordnas i det fortsatta planeringsarbetet. Det är också viktigt att nya modeller för varulogistik arbetas fram för att skapa ett hållbart system för framtiden.

Minst två passager under Ostkustbanan dimensioneras för större godstransporter. Alla verksamheter som är beroende av tunga transporter med farligt gods ska så långt möjligt lokaliseras i anslutning till verksamhetsområdet eller trafikplats E4 för att undvika dessa transporter i stadsmiljön. Men även när det gäller verksamheter som är beroende av tunga transporter inne i stadsmiljön ska dessa lokaliseras så att transportbehovet utanför huvudgator minimeras.

Åtgärder för att minska godstransporterna
För att ytterligare minska antalet transporter, buller och partiklar kan den byggda miljön stötta regleringar såsom miljözoner eller andra typer av lokala trafikföreskrifter.
För att minska byggtrafik under byggskedet kan verksamhetsområdet användas som bygglogistikcenter. En förutsättning för detta är att ny trafikplats på E4 och verksamhetsområdet byggs i ett mycket tidigt skede samt att det bedöms finnas behov av ytterligare ett bygglogistikcenter.

I översiktsplan 2016 och planuppdraget för den fördjupade översiktsplanen föreslås det nya verksamhetsområdet ha anslutning till järnvägen. Den placering som föreslås i planförslaget gör att järnvägsanslutning inte är lämplig eller ens möjlig på grund av de stora nivåskillnader som finns i landskapet. Istället hänvisar planförslaget järnvägsanknuten logistik till det pågående utvecklingsarbetet kopplat till Fullerö. Ett samarbete har inletts mellan Region Uppsala, Region Stockholm och Trafikverket tillsammans med Uppsala kommun för att utreda förutsättningar för en depåanläggning för kollektivtrafik, logistikfunktioner samt spåranslutning till ett framtida verksamhetsområde i Fullerö, strax söder om Storvreta. Parallellt finns behov av att även utreda hur ett framtida verksamhetsområde i Fullerö kan fungera i både ett lokalt och regionalt gods- och logistiksystem samt förhållande och behov av samordning med det nya verksamhetsområdet inom planområdet för den sydvästra staden.

Digitalisering
Digitaliseringens möjligheter är ett betydelsefullt verktyg för att skapa flexibilitet i gatunätet. De system som redan finns för så kallade intelligenta transportsystem (ITS) kan i kombination med fortsatt utveckling inom digitaliseringen ge helt nya möjligheter att reglera och använda gatan. Det kan handla om trafikstyrning av olika slag, digitala skyltar eller linjer i själva körbanan eller implementering av teknik i gatan eller gaturummet för att reglera trafikflöden för både konventionella och autonoma fordon. Eftersom de tekniska lösningarna och dess utrymmesbehov inte är helt kända i dagsläget är det svårt att ange hur gatan kan förberedas för detta.

Planeringsinriktningar

- Hållbara transporter har företräde
- Alla människors framkomlighet i de offentliga rummen säkras
- Kollektivtrafiken är kapacitetsstark och kopplas till gång- och cykeltrafik
- All parkering ska sker i särskilda anläggningar
- Parkeringsgarage som innebär sprängning eller omfattande schaktarbeten tillåts inte
- Biltrafiken begränsas till enbart angöringstrafik inne i stadsmiljön. (Särskilt utpekad genomfartsgata undantagen.)
- P-fri-köp utreds även för cykelparkering
- Frågan om bilfria zoner utreds vidare
- Bygglogistik och leveranser av varor och avfall samordnas så långt det är möjligt

Bostäder

Här kan du läsa om hur bostäder och bostadsmiljöer ordnas så att en inkluderande stad skapas.

Mål

- Alla, oavsett behov och ekonomiska förutsättningar, bor och lever i de nya stadsdelarna
- Bostadsbyggandet bidrar till hela Uppsala genom ett varierat utbud av boendekostnadsnivåer

Läs mer

Avtalet med staten beskrivs i inledningen.

De sydöstra stadsdelarna är en plats för de goda liven, för barn och för vuxna. En plats där alla, oavsett ekonomiska förutsättningar, kan bo och verka. Här ska därför finnas ett brett utbud av bostäder. Det stärker den sociala hållbarheten och planens prioritering att skapa en mer inkluderande stad.

I kommunen finns det idag drygt 100 000 bostäder och antalet har ökat särskilt efter de senaste årens omfattande bostadsbyggande. Trots hög byggtakt råder det bostadsbrist i kommunen. Detta drabbar dock inte de köpstarka hushållen utan hushåll som saknar tillräckligt många ödagar, har lägre betalningsförmåga eller svårigheter att få lån. Samtidigt innebär Uppsalas geografiska läge i storstadsregionen fortsatt befolkningstillväxt på lång sikt. Efterfrågan på nya bostäder finns men med ett bredare och mer variationsrikt utbud av bostäder kan efterfrågan bli än större. Utbudet måste vara brett och varierat på samma sätt som utbud och efterfrågan. Inom planområdet krävs således ett utbud av olika bostadstyper och bostadsstorlekar, i olika prisnivåer, med olika upplåtelseformer, nya sätt att bo och kategoribostäder för särskilda målgrupper. Här ska testas alternativa boendeformer som kollektivhusboende, trygghetsboenden, hyr-köpmodeller, ekobyar, delningsboende som KomBo och Coolive. Uppsala kommun har nyligen antagit en handlingsplan *Bostad för alla* som formulerar inriktningen för detta arbete.

» För närvarande pågår arbete med ett Bostadsförsörjningsprogram för Uppsala kommun «

Avtalet med staten som beskrivits inledningsvis och som vid sidan av översiktsplan 2016 för Uppsala utgör utgångspunkten för planförslaget anger målet; 21 500 nya bostäder ska rymmas inom planområdet. För att möjliggöra en så hög byggtakt som avtalet med staten behövs en stor variation i bostadsutbudet som ett led i att bredda målgrupp och på så vis undvika mättnad i efterfrågan. Enligt samma avtal ska minst 30 procent vara hyresrätter och 3 procent av det totala beståndet ska hålla en sådan prisnivå att även betalningssvaga grupper kan efterfråga dem. Den senare siffran är låg och i planförslagets planeringsinriktningar möjliggörs en högre andel för att möta det stora behovet genom att markera att andelen bostäder i detta segment ska vara *minst* 3%. Innovativa arbetssätt och lösningar behövs för att möta det kravet.

För närvarande pågår arbetet med ett bostadsförsörjningsprogram för Uppsala kommun vilket kommer att beskriva Uppsala kommuns tolkning av begreppet. Till antagandehandling kommer arbetet med programmet att vara fastställt. Fördjupningen kommer att följa dessa riktlinjer.

För vissa målgrupper har kommunen ett särskilt ansvar. Det handlar bland annat om bostadssociala kontakt, lägenheter till nyanlända i enlighet med bosättningslagen, särskilda boenden för äldre och bostäder för personer med funktionsnedsättning. Sammanställning av behovet återfinns i *Bilaga 1*. Dessa målgrupper är även beroende av en tillgänglig och prisrimlig ordinarie bostadsmarknad. Fastighetsägare som är intresserade av att tillgodose bostäder för målgrupperna, både biståndsbedömda former och inte, bör prioriteras. Utöver rimligt pris är även rimliga krav för förstahandskontrakt en viktig faktor för flera i målgruppen. Kommunens arbete med att utveckla Uppsala som en äldrevänlig kommun omfattar bland annat fokus på bostadssituationen för äldre. Handlingsplanen planeras beslutas hösten 2019 och arbetet med den fördjupade översiktsplanen kommer att anpassas till beslutet i nästa planeringssteg, utställningsskedet.

Detalj från illustration som visar ny bebyggelse utmed järnvägen från öster. Illustration: Olof Eriksson, Oevis/ Urban Minds

Det är viktigt för kommande planeringsskeden och markanvisningar att skapa en variation av både olika bostadstyper, boende- och upplåtelseformer på kvartersnivå, sett över hela stadsmiljön. En sådan lösning stöds också av forskning som visar att en av orsakerna till att det i landets storstäder finns en socioekonomisk geografisk uppdelning mellan områden är just bostädernas upplåtelseformer.

Olika typer av bostadshus

Huvuddelen av de bostadshus som presenteras i samrådsförslaget är flerbostadshus, men det finns också en stor efterfrågan på småhus och markbostäder i kommunen. Därför visar samrådsförslaget även småhus, av hållbarhetsskäl dock huvudsakligen radhus. Flerbostadshus utmed mindre trafikerade gator kan med fördel också utformas med markbostäder i markplan för att svara på efterfrågan och skapa blandning.

I planförslaget återfinns småhus således både inne i kvarteren, i de nya kvarter som gränsar direkt mot befintliga stadsdelar och i den nya stadsbebyggelsens kanter mot de omgivande skogs- och åkerlandskapen.

Planeringsinriktningar

- Inom kvarteren blandsa bostäder i olika boendekostnadsnivåer, upplåtelseformer och boendeformer
- Ett rikt utbud av olika boendeformer så som trygghetsboenden, kollektiv, bygg gemenskaper och andra innovativa boendeformer eftersträvas
- Särskilda boenden för äldre och personer med funktionsnedsättning lokaliseras nära service som till exempel hållplatslägen och stadsnoder
- 21 500 nya bostäder står klara till år 2050 enligt avtalet med staten
- Minst 30% av bostäderna är hyresrätter enligt avtalet med staten
- Minst 3% är till överkomlig boendekostnad (definieras i bostadsförsörjningsprogrammet)
- Markanvisningsinstrumentet används för att möjliggöra att alla kan bo i de sydöstra stadsdelarna

» Här ska testas alternativa boendeformer som kollektivhusboende, tryghetsboenden, hyr-köpmodeller, ekobyar, delningsboende som KomBo och Coolive «

Näringsliv och arbetsplatser

Här kan du läsa om hur näringsliv och arbetsplatser ges utrymme i planen och hur de kan bidra till en inkluderande, produktiv och livskraftig stad.

Mål

- Rumsliga förutsättningar skapas för kommersiella verksamheter
- En intensiv och stimulerande stadsmiljö utvecklas som komplement till Uppsala innerstad
- Plats för 10 000 till 15 000 nya arbetstillfällen inom både privat och offentlig sektor möjliggörs

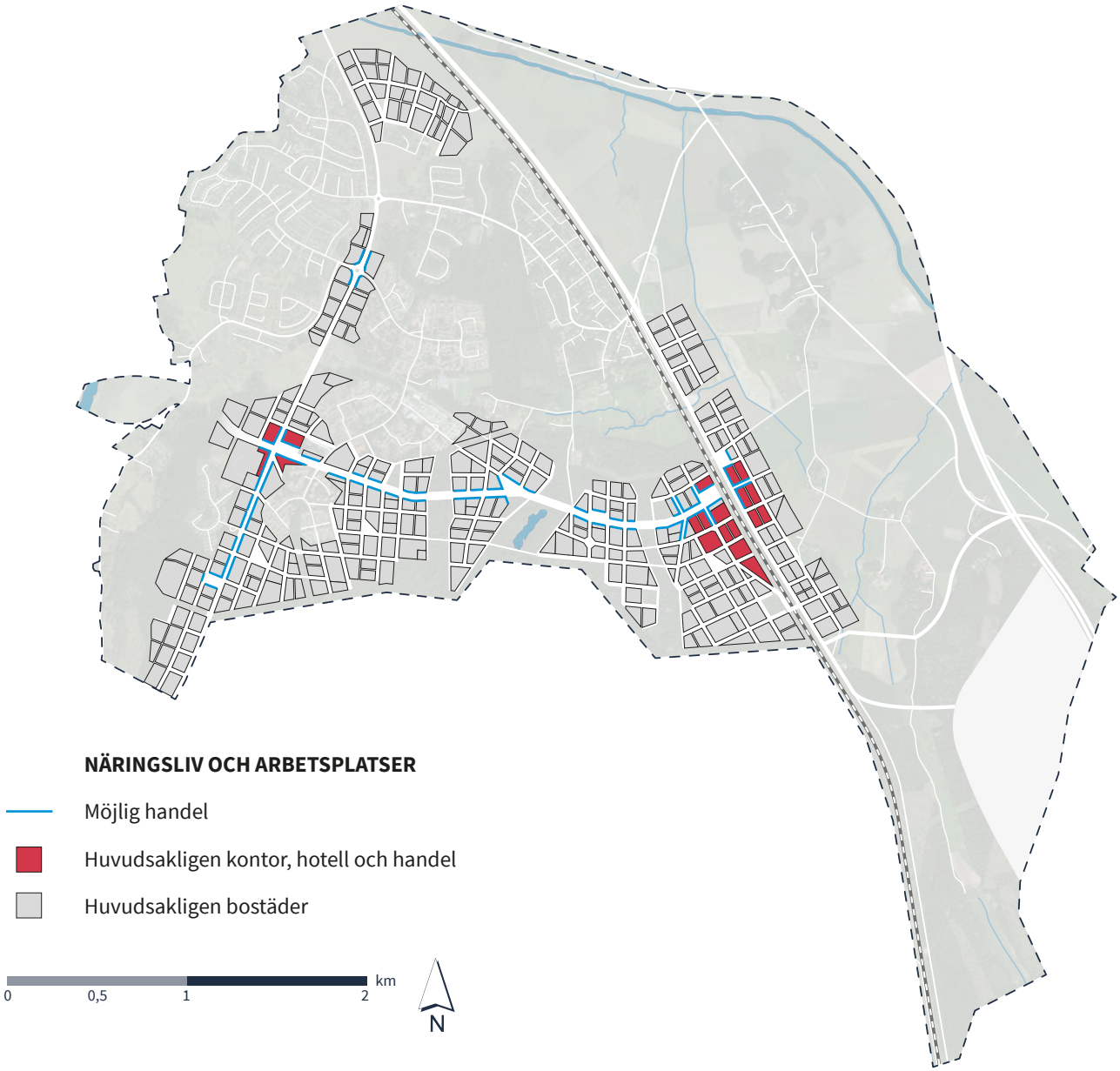
» Krav bör ställas i markanvisningar på lokaler i gatuplan med takhöjd runt 4,5 meter i noderna «

Själva utgångspunkten för en stad är människors behov av att mötas, för handel med varor och tjänster, för utbyte av kunskap och erfarenheter och för stimulans och utveckling. De sydöstra stadsdelarna och stadsnoden Bergsbrunna ska vara en sådan plats. Här ska nya idéer omsättas till innovationer, nya och redan etablerade tjänster erbjudas och affärer göras. 10 000 till 15 000 arbetsplatser föreslås inom planområdet. Arbetsplatserna kommer att finnas inom både offentliga och privata verksamheter och företag.

Näringslivet i de sydöstra stadsdelarna
Den nya stadsmiljön i de sydöstra stadsdelarna ska ges förutsättningar att utvecklas till en produktiv och livskraftig miljö, en stadsmiljö som lockar till vistelse och möten mellan människor, en plats där kunskap och kreativitet stimuleras och där det är lätt att träffa andra personer som bidrar till detta. Här ska också kultur och konst utvecklas och ges utrymme. Delar av stadsmiljön ska fungera 24-timmar om dygnet. Festivaler, klubbar och andra delar av nöjesindustrin ska vara självklara aktörer tillsammans med kontorsverksamheter i olika framtidsbranscher, restauranger, barer, butiker och gallerier. Stadsmiljön ska vara tillåtande och föränderlig. Planförslaget visar tätare och högre bebyggelse i stadsnoden och utmed spårvägstråket samt utmed delar av väg 255 som byggs om till stadsgata. Här bidrar en högre bebyggelse till att dels skapa den särskilda urbana känsla som en av hög - tät stad med ambitiöst utformad arkitektur kan generera och som är ett signalvärde i sig. Men högre byggnader leder också till fler människor på en mindre yta vilket är viktigt för de verksamheter som ska etablera sig här. Det gäller såväl för blivande hyresgäster i kommersiella kontorslokaler som för alla de bar och restaurangentreprenörer, bagare, livsmedelshandlare, biografägare, gallerister, frisörer och skräddare och andra som ska hyra lokaler i byggnadernas bottenvåningar och bidra till ett aktivt ”trottoarliv”. För att ge bästa förutsättningar för dessa affärsverksamheter ska de lokaliseras just i dessa lägen. Det är där flest människor kommer att röra sig och i och med det skapas en kommersiell potential. Krav ska ställas i markanvisningar på lokaler i gatuplan med takhöjd runt 4,5 meter i alla dessa lägen, dels för att skapa ändamålsenliga lokaler, dels av estetiska skäl. Genom att styra lokaliseringen till dessa lägen kan också lönsamma klustereffekter uppstå. Friliggande handelslokaler bör inte tillåtas då de inte bidrar till varken stadskvaliteterna eller till en produktiv och livskraftig miljö.

I kommande detaljplaneprocesser kan fler lägen diskuteras såsom utmed den cykelgata som binder samman Sävja centrum med hållplatsläget intill Stordammen och utmed hela huvudgatan för biltrafik. De kommer båda att spela centrala roller i stadsmiljön.

I kommande planprogram för komplettering av bebyggelse i befintliga stadsdelar ska också möjligheten till mindre noder och stråk för kommersiella lokaler utredas såsom runt Sävja centrum, Bergsbrunna gamla stationsläge och de övriga stadsstråk som pekats ut i översiktsplan 2016.



Tjänsteföretag lokaliseras nära kollektivtrafik

Tjänsteföretag i olika storlekar, offentliga förvaltningar och myndigheter lokaliseras till kontorshus i det stationsnära läget och i den integrerade korsningen mellan spårvägsboulevarden och väg 255. Närheten till järnväg och spårväg är avgörande för attraktiviteten och därmed företagens motivation att etablera sig i de sydöstra stadsdelarna.

Inriktning och identitet

Arbetet med att locka tjänsteföretag till nya kontor i stadsnoden kommer att behöva inledas parallellt med planarbetet. Det är en förutsättning för genomförandet. En inriktning mot en viss typ av tjänsteföretag skulle kunna vara ett sätt att öka attraktiviteten.

Det innovations- och hållbarhetsarbete som genomsyrar hela stadsutvecklingsprojektet skulle t. ex. kunna vara en möjlig profil också för företagen här. Närheten till hela stockholmsregionen genom den hållbara kollektivtrafiken, planerna på ett klimatpositivt Uppsala, behovet av innovationer kopplat till de tekniska försörjningssystemen i stadsdelen och den uttalade ambitionen att projektet ska kunna ge plats för olika testbeddar kan locka företag med sådana behov. Attityden att få testa nytt bör genomsyra allt.

Besöksnäring och bostadsmarknad

Inom planområdet finns både kulturarv och kulturmiljöer som redan idag bidrar till besöksnäringen i Uppsala. För planområdet är det framför allt arvet efter den internationellt kän-

» Under utbyggnadsperioden bör det vara möjligt att t. ex. etablera ett tillfälligt sågverk «

da botanikern Carl von Linné som bär potential att utveckla besöksnäringen. Det är ett arv som dessutom är föremål för en världsarvsnominering hos UNESCO, något som kommer att ytterligare öka intresset. Men även andra kulturvärden och kvalitet bör utvecklas till stöd för näringslivsutvecklingen som utblickar över de månghundraåriga kulturlandskapen öster och väster om den nya stadsmiljön. Även närheten till naturreservaten kan utvecklas kommunala naturrum och livsstilhotell.

» Planen föreslår en ny typ av stadsnära livsmedelsproduktion «

Verksamhetsområdet

Planförslaget visar ett verksamhetsområde i planområdets östra del, intill E4:an. Det kopplas till E4:an via den nya trafikplats som planeras. Verksamhetsområdet fyller många viktiga funktioner både under utbyggnadstiden och på längre sikt. Under utbyggnadsperioden kan det vara möjligt att t. ex. etablera ett tillfälligt sågverk för att på ett hållbart sätt använda de träd som behöver fällas för att göra plats för både stadsbebyggelsen och själva verksamhetsområdet. Andra möjligheter till tillfälliga affärsverksamheter skulle kunna vara en trästommefabrik eller andra produktionsenheter för träprodukter, och naturligtvis ett logistikcentrum till stöd fö effektiva byggprocesser under utbyggnadstiden. På längre sikt kan både ett framtida ”kretsloppsverk” för lokal produktion av och ett varuomlastningscenter med fördel kunna placeras här samt andra industri och produktionsenheter med störande verksamheter och / eller med ytkrävande lokalbehov. Det är viktigt att även denna plats försörjs med kollektivtrafik och ges en ordnad och medveten utformning. Området ska inte uppfattas som en barriär, stråk och passager ska säkerställas. Även här ska grönskan vara en del av stadsmiljön.

» Inom planområdet finns både kulturarv och kulturmiljöer som redan idag bidrar till besöksnäringen i Uppsala «

Lokal livsmedelsproduktion

Planen föreslår en ny typ av stadsnära livsmedelsproduktion och ska ses som en testbed för denna fråga. Målsättningen är att produktion och konsumtion ska kunna ske utan långa transporter, att det som produceras inom planområdet ska säljas till restauranger, skolkök, hotell och privatpersoner huvudsakligen inom planområdet och de närmaste omgivningarna. Frågan kommer att utredas vidare under den kommande planprocessen.

Planeringsinriktningar

- Byggnader utmed spårvägsboulevarden, i stadsnod och stadsdelsnod samt utmed genomfartsgatorna förbereds för kommersiella och offentliga verksamheter med 4200 mm takhöjd.
- Stadsbebyggelsen bidrar till efterfrågan genom kvalitet och identitet
- Eftersträva en tillåtande och föränderlig stadsmiljö
- Linnés kulturarv utvecklas till förmån för besöksnäringen
- Utveckla destinationer för besöksnäringen med koppling till friluftslivet

Social och kulturell infrastruktur

Här kan du läsa om hur skolor och förskolor, idrottsanläggningar och ytor för idrott, vårdcentraler, bibliotek, kultur- och fritidsverksamhet, mötes- och samlingslokaler kan bidra till ett inkluderande, produktivt och livskraftigt samhälle, en resurseffektiv stadsmiljö, en grönskande miljö med arkitektur av kvalitet och närhet till natur.

Mål

- Ett rikt utbud av offentlig service erbjuds
- Lokaler och mark samnyttjas för optimering av resurser och ökad trygghet
- Den sociala och kulturella infrastrukturen bidrar till hela Uppsala genom tillgänglig kultur, rekreation och idrott
- Förskole- och skollokaler, lokaler för kultur- och fritidsverksamhet, idrottsanläggningar och idrottsytor lokaliseras på ett sådant sätt att de stödjer sociala integration

De sydöstra stadsdelarna ska vara en inkluderande plats. Inkludering och social hållbarhet handlar mycket om interaktion mellan människor, om hur enskilda individer agerar och handlar mot varandra. Men det handlar också om samhällets stöd till kultur, fritid och idrottsfunktioner och hur strategisk planering av stadens olika funktioner bidrar till inkluderingen. Med ett strategisk stöd och en medveten lokalisering av den sociala infrastrukturens olika verksamheter kan segregation förhindras. Det är av stor betydelse att aktivt arbeta med lokalisering av skolor och förskolor, idrottsanläggningar och ytor för idrott, vårdcentraler, bibliotek, kultur- och fritidsverksamhet, mötes- och samlingslokaler mm. Ett exempel kan vara att medvetet lokalisera en ny skolanläggning, idrottsanläggning och/eller kultur- och fritidslokal i gränsen mellan befintliga och nya kvarter så att mentala gränser kan brytas tidigt. Ett annat är att styra lokaliseringen jämnt över hela stadsmiljön så att alla har nära, vilekt också stödjer ett hållbart resande.

I den sk. flödes- och funktionskartan som presenteras här intill visas ett möjligt scenario till hur skoltomter kan placeras.

Samverkan mellan olika kommunala verksamheter

Att samnyttja och dela på lokaler för skola, idrott, kultur- och fritidsverksamhet är ett sätt att skapa ett resurseffektivt och hållbart samhälle och bidra till gemensamma mötesplatser. Både skolbyggnaderna, idrottslokalerna och skolgårdarna bör vara öppna för användning utanför skoltid för såväl föreningar och enskilda medborgare. Särskilt viktigt är att skolgårdarna utformas på ett sådant vis att de bidrar med lek- och spelmöjligheter, med grönska och rekreation som lockar och skapar förutsättningar för möten. Detta är en strategi som kräver annan form av organisering och budgetering än idag och som inte kan genomföras med hjälp av en fördjupad översiktsplan men har stor betydelse för en resurseffektiv markanvändning. I planförslaget illustreras dock hur förskolor och skolor kan placeras på samma fastighet.

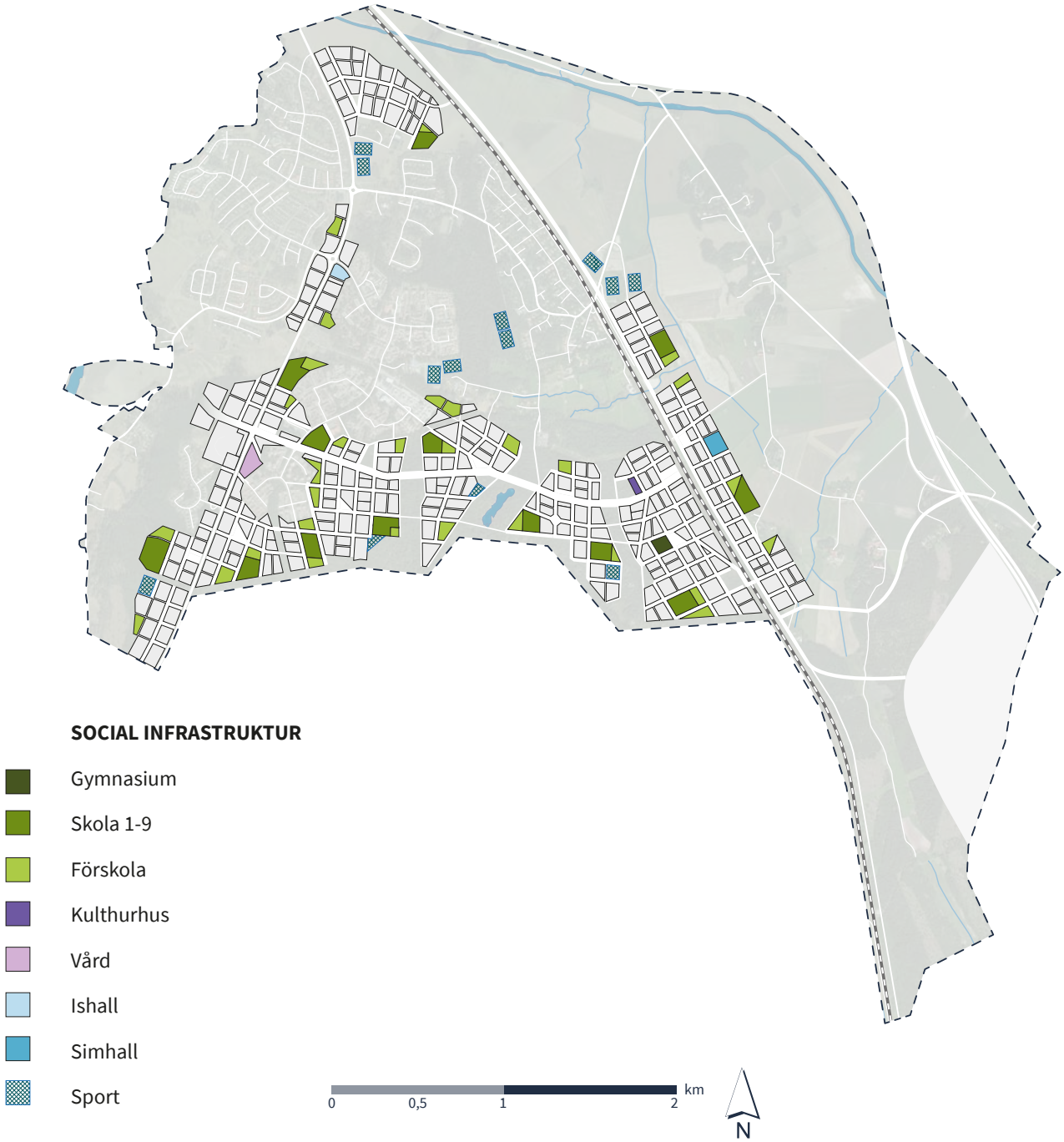
Generella byggnader för offentliga verksamheter

Utbyggnaden av de sydöstra stadsdelarna pågår under lång tid. Behovet av undervisningslokaler, idrottsanläggningar och kultur- och fritidslokaler förändras under den långa utbyggnadstiden. Det är därför viktigt att alla byggnader med kommunal verksamhet i olika former kan rymma olika typer av verksamheter under utbyggnadstiden. Ur ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv är det dessutom viktigt att alla dessa lokaler kan användas till annat i en avlägsen framtid när nya behov uppstår. Det offentliga byggandet bör vara en förebild i hållbarhetsarbetet och byggas för att klara en mycket lång livslängd. De offentliga byggnadernas arkitektur ska dessutom, enligt Arkitektur Uppsala, hålla en hög kvalitet. Detta är en inriktning som ska utvecklas vidare under kommande detalj- och bygglovsprocesser.

» Med en medveten lokalisering av den sociala infrastrukturen kan segregation förhindras «

Läs mer

Läs mer i bilaga 1



» I planförslagets *Funktion och flödeskarta* visas en möjlig inplacering av förskolor och skolor «

Friyta på skol- och förskolegårdar

I de sydöstra stadsdelarna spelar skolgårdarna stor roll. De utgör viktiga inslag i stadsmiljön och bidrar till det goda livet för barn och vuxna, för män och kvinnor, för pojkar och flickor. De har stor betydelse för folkhälsan och för integrationen då lek och spel, fysisk aktivitet, socialt umgänge, både på skoltid och utanför skoltid, kan bidra till möten mellan såväl äldre och unga, olika kön och målgrupper. Skolgårdarnas storlek har också betydelse för barnen hälsa, motoriska träning och för att utveckla fantasi, kreativitet och måluppfyllelse i skolans olika ämnen. På skolgårdarna bör också möjlighet till skolodling skapas.

I planförslagets *Funktion och flödeskarta* visas en möjlig inplacering av förskolor och skolor. Detta test har huvudsakligen skett för att undersöka och säkerställa tillräcklig yta finns för både bostäder och social infrastruktur. I kommande planeringsprocesser kommer ett fördjupat arbete ske för att anpassa

Illustrationsbild/ skiss av förslag på framtida simhall och ny bebyggelse utmed järnvägen från öster. Illustration: Olof Eriksson, Oevis/Urban Minds

förekomsten av förskole- och skoltomter till det aktuella behovet i varje utbyggnadsetapp och till de riktlinjer för friyta på skolgårdar som för närvarande håller på att tas fram av kommunen.

I planförslaget är samtliga förskolor och skolor placerade fritt på egna tomter för att säkerställa goda dagsljusvärden och välfungerande skolgårdar. Förskolor som integreras i bostadshus ska undvikas.

Frågan om angöring och parkering som idag finns med i planeringsunderlagen för varje skolenhet har inte studerats närmare i arbetet med fördjupningen. Förslaget innebär att principen för bilparkering som gäller i hela planområdet även gäller personalparkeringsbehovet dvs all bilparkering hänvisas till parkeringshusen. Viktigt är också att alla gator i planförslaget är breda. Det ger en möjlighet att i kommande detaljplaneskeden diskutera möjligheten att ta i anspråk del av denna gatuyta för angöring och cykelparkering till skolanläggningarna.

Mark behöver reserveras för offentliga verksamheter

Mark behöver säkras inledningsvis för att klara det långsiktiga behovet av förskole- och skollokaler, idrottsanläggningar och lokaler för kultur och fritid. Men då utbyggnaden sker succesivt kommer det att förändras och revideras efter hand. Hur många anläggningar som slutligen behövs avgörs till stor del av hur snabb utbyggnadstakten blir samt hur stora anläggningar man väljer att bygga.

Med angiven utbyggnadstakt, färdigbyggda bostäder tom år 2050, beräknas preliminärt att det som mest kommer att behövas ca 4 900 förskoleplatser och 6 700 grundskoleplatser. Dessa siffror är baserade på att alla byggnader byggs specifikt för respektive funktion, dvs hänsyn har inte tagits till samutnyttjande eller flexibel användning över tid. Men fler bedömningar behöver tas fram successivt under utbyggnadsperioden. Behovet ser just nu ut att bli som störst ca 2049. Innan och efter blir behovet lägre. Därtill kommer ett behov av gymnasieplatser på ca 1 500 – 2 000 platser. Läs vidare i *Bilaga 1*.

» Bibliotek, scener, utställningslokal «

Behov av lokaler och ytor för idrott och hälsa är mer kopplat till nyckeltal per invånare. Uppsala kommun har varierande hög behovsuppfyllelse beroende på typ av idrott. Behov, antal och typ av yta / anläggning finns presenterade sist i *Bilaga 1*. Satsning på lokaler och ytor för idrott och fysisk aktivitet är mycket viktigt, speciellt med avseende på den sociala hållbarheten och människors hälsa. Satsningar på dessa ytor och anläggningar motverkar den ökande skillnaden i hälsan mellan olika samhällsklasser. Lokaler och ytor för idrott och hälsa bidrar också till ett inkluderande och socialt hållbart samhälle genom att de fungerar som viktiga mötesplatser.

Allaktivitetsplats, konstgräsplaner, idrottshallar, gymnastikhall, ishall, simhall, motionsspår och utegym, rackethallar, boulebanor, ridanläggning är exempel på idrottsanläggningar som behövsi den nya stadsmiljön. Vissa av dess finns i inplaceringskartan såsom, ishall, simhall och sporthallar. Förutsättningar för motionsspår finns i de generella gaturummen vilket framgår av tidigare teman.

Lokaler för fritid och kultur

Mark behöver också reserveras för kulturlokaler av olika slag. Kulturens närvaro i den nya stadsnoden och i hela stadsbebyggelsen är av stor betydelse för attraktivitet och identitet men även för att skapa en inkluderande stad med plats för aktiviteter för alla, oavsett ekonomiska förutsättningar. Bibliotek, scener, utställningslokal mm placeras centralt i den nya stadsmiljön med närhet till kommunikationer där flödet av människor är stort merparten av dygnet. I ”flödes- och funktionskartan” finns ett kulturhus placerat i stadsnoden intill en stadspark och nära kollektivtrafikstråket.

Vårdens lokaler

Lokaler för vård är också viktig för att skapa en livskraftig och trygg miljö. I förslaget finns de lokaliserade i bottenvåningarna utmed spårvägsstråket och andra stadsstråk. Ett vårdcentrum är inplacerat nära korsningen mellan riksväg 255 och kollektivtrafikstråket.

En scen. Exempel på lekplats.
Foto: Åsa Drugge, Nivå Lanskapsarkitektur AB

» Konst har en unik förmåga att beröra, utveckla och engagera människor både gemensamt och individuellt «

Konsten i stadsmiljön

”Offentlig konst utgör en självklar del av samhällets gestaltade livsmiljöer. Den finns integrerad både i våra viktigaste offentliga rum och i våra vardagsmiljöer där den skapar årsringar av betydelse. Likt god arkitektur bidrar konsten till att skapa intressanta, harmoniska och väl gestaltade platser. Genom sitt fria utrymme erbjuder konsten också möjligheter till starka upplevelser, reflektion och dialog för dem som använder stadens gemensamma rum. Historiskt och i närtid har konstnärer spelat en viktig roll i gestaltningen av gemensamma platser och bidragit till unika boendemiljöer runt om i landet. …

Konsten kan bidra till nya, och förstärka befintliga värden, bygga unik identitet och känsla av tillhörighet. Konsten kan ta vara på invånarnas perspektiv och frågor, integrera deras unika kunskap om områdena och på så sätt skapa stolthet och ägandeskap. Och inte minst, konsten kan skapa meningsfulla kulturupplevelser för människor i deras vardagsmiljöer.”

Ur statens konstråds rapport - Den offentliga konstens roll för boendemiljöer 2017-03-31
Dnr 1.1.1/2016:385

Det är viktigt att arbeta med offentlig konst i de livsmiljöer som planeras för Uppsalas sydöstra stadsdelar. Konst har en unik förmåga att beröra, utveckla och engagera människor både gemensamt och individuellt. Den forskning som pågår såväl nationellt som internationellt visar på betydelsen av konstnärliga uttryck och hur det följt oss människor genom vår evolution och historia. När konsten kommer intidigt och är en del av den fysiska planeringen finns alla förutsättningar för att skapa hållbara miljöer med konstnärliga upplevelser, tillgängliga för alla. Offentlig konst kan ske i form av samverkan med invånare genom konstnärliga förstudier och dialogarbeten, konstprojekt med olika former av tidsperspektiv samt platsspecifika permanenta konstverk. Den offentliga konsten skapar sammanhang och plats, den synliggör och reflekterar över vår värld ur olika perspektiv.

Ett konstprogram för Uppsala arbetas fram för närvarande på Kulturförvaltningen. Det beskriver lämpliga platser för konst, hur invånarna kan göras delaktiga och kriterier för urval av konstnärer. En riktlinje för samarbeten med byggaktörer är också under framtagande och båda dessa arbeten kommer att ge stöd i det fortsatta planeringsarbetet.
Diskussioner mellan Kulturförvaltningen och Stadsbyggnadsförvaltningen pågår och kommer att fördjupas till utställningsskedet i syfte att ta fram strategier för den offentliga konsten i de sydöstra stadsdelarna.

Ideella sektorn
Den ideella sektorn är en betydelsefull del av samhället, den bidrar i de flesta fall till social hållbarhet och möten mellan människor. Den ideella sektorn ges möjligheter att hyra egna lokaler i de enskilda bostadskvarteren eller i skollokalerna utanför skoltid.

Planeringsinriktningar

- Mark reserveras för förskole- och skollokaler, idrottsanläggningar samt lokaler för kultur och fritidsaktiviteter
- Tillgången till friyta på skol- och förskolegårdar är enligt kommunens nya riktlinjer
- Förskole- och skollokaler, idrottsanläggningar och kultur och fritidslokaler byggs generella och flexibla så att de kan anpassas till förändrade behov och nya användningar
- Goda förutsättningar skapas för samverkan mellan olika kommunala verksamheter och mellan olika politiska nämnder för att uppnå ett effektivt nyttjande av lokaler, anläggningar och ytor till stöd för verksamhetsidén ”ett Uppsala”
- Förutsättningar skapas för samverkan mellan kommunala och regionala verksamheter
- Satsningar på offentlig konst sker i tidigt skede
- Behovet av lokaler för ideella sektorn beaktas i planering

Hälsa och säkerhet

Här kan du läsa om hur hälsa och säkerhetsaspekter i planen bidrar till ett livskraftigt samhälle där alla känner sig trygga och säkra.

Mål

- En stadsmiljö som befrämjar aktiva och hälsosamma livsstilar
- Ett stadsbyggande som utgår från säkerhet och riskeliminering

» Anordnade jogging- och promenadstråk föreslås både löpa genom park- och naturområden och passera offentliga rum så som torg och större målpunkter «

Möjligheterna till en aktiv fritid är en välfärdsfråga och utgör en starkt bidragande faktor för god folkhälsa och livskvalitet liksom för kommunens attraktivitet. God tillgång till anläggningar för rekreation, lekplatser, parker och andra grönytor ökar fysisk aktivitet hos både yngre och äldre barn. Det är viktigt att den fysiska planeringen av planområdet möjliggöra fysisk aktivitet, rekreation och naturupplevelser som bidrar till ökad livskvalitet och hälsa för alla åldrar.

Att så långt det är möjligt skapa en riskfri miljö för människor är en självklarhet. Olyckor kan inträffa men med säkerhetsåtgärder utformade utifrån den kunskap och erfarenhet som finns i samhället och som tydliggörs i lagar och förordningar kan de undvikas så långt det är möjligt.

Stadsmiljö för en aktiv och hälsobefrämjande fritid

Planförslaget innebär att det finns förutsättningarna för en aktiv och hälsobefrämjande fritid. Platser för organiserad och spontan idrott och aktivitet ska lokaliseras så att de kan nås via trygga gång- respektive cykelvägar och har god tillgång till kollektivtrafik. I planförslaget finns vid varje skola en fullstor idrottshall.

Ytor för lekplatser finns i hela planområdet men är inte utpekat på plankartan. Planförslaget innebär vidare att skolgårdar utformas för att fungera som aktivitetsytor under kvällar och helger.

Naturstråken, parkerna och närheten till Lunsens naturreservat samt den angränsande landsbygden ger goda möjligheter till rekreation av olika slag och karaktär.

Anordnade jogging- och promenadstråk föreslås löpa både genom park- och naturområden och passera offentliga rum så som torg och större målpunkter. På så sätt skapas möjlighet till ökad social trygghet, spontana möten och närhet till aktiviteten.

I den fortsatta planeringen av området ska stadsmiljön bidra till balans när det gäller förutsättningar för en aktiv och hälsobefrämjande fritid

- oavsett socioekonomisk bakgrund
- mellan flickor/pojkar, kvinnor/män
- mellan idrotts- och andra fritidsaktiviteter

Transportsystemet utformas för att minimera bilanvändande till förmån för kollektivtrafik, gång och cykel. Detta medför god ljudmiljö, bra luftkvalitet, högre trafiksäkerhet och ökad rörlighet i vardagen. Ett ökat resande med kollektivtrafik ger även möjlighet till fler spontana möten mellan människor. Stadsmiljöns utformning med parkeringsanläggningar istället för parkering i gatumiljön kan bidra till ökad vardagsmotion på grund av den promenad som måste göras till bilen. Likaså ger det lägre bullernivåer och ökad trafiksäkerhet då gatuparkering sker i begränsad utsträckning och de större flödena av biltrafik styrs till vissa gator.

Barn är känsligare för luftföroreningar och buller än vuxna. Skolor och förskolor har därför lokaliseras bortanför huvudstråken för biltrafik.

Buller
Omgivningsbuller är ett miljöhälsoproblem som vi vet kan resultera i ohälsa för enskilda individer vid exponering under lång tid. Det moderna samhället är fullt av oönskade ljud. Den snabba samhällsutvecklingen med industrialisering, transporter, exploatering, elektrifiering mm. har på förhållandevis kort tid förändrat ljudlandskapet. Befintliga bullerkällor är järnvägen och v 255. Nya bullerkällor kan komma att uppstå utmed kollektivtrafikboulevarden och den öst-västliga genomfartsgatan. Utmed dessa utformas bebyggelsen med slutna kvarter för att begränsa buller.

Dricksvattenförsörjning
Vid all fortsatt fysisk planering görs en bedömning av behovet av en fördjupad riskanalys för dricksvattenförsörjningen. Åtgärder vidtas för att inte riskera en framtida dricksvattenförsörjning.

Vägar och parkeringsytor samt verksamheter med risk för markföroreningar ska anläggas så att ingen negativ påverkan sker på grundvattnets kvalitet avseende dricksvatten.

Säkerhetsrisker
Säkerhetsrisker kopplat till järnvägen berör endast en begränsad del av bebyggelsen. Dessa risker kan hanteras genom byggnadstekniska åtgärder men ska ytterligare belysas i en riskutredning och hanteras i utställningsskedet. Även framkomlighet för utryckningsfordon ska utredas.

Hållbart brandskydd
Brandförsvaret arbetar med att ta fram riktlinjer för framtidens hållbara brandskydd. Dessa kommer att vara styrande under genomförandeskedet.

» I kommande planeringsskede ska gator samt samhällsviktiga verksamheter och funktioner utformas så att risken för begränsad framkomlighet eller skador vid översvämning orsakad av kraftiga skyfall minimeras «

Stadsplaneringens betydelse för folkhälsan

Barn och unga
Flera forskningsrapporter är entydiga om att den fysiska aktiviteten bland barn och unga har minskat och att stillasittande aktiviteter i samhället har ökat generellt i Sverige. Likaså har barns och ungas vardagliga möjligheter till regelbunden fysisk aktivitet försämrats. Barns och ungas förutsättningar att röra sig utomhus på egen hand, har minskat på grund av att samhällshindren har ökat (”Barns miljöer för fysisk aktivitet” Rapport ingående i regeringsuppdraget ”Byggd miljö och fysisk aktivitet”. Statens folkhälsoinstitut. Johan Faskunger 2008). Exempel på samhällshinder är ökande trafikvolym, längre avstånd till skolor och fritidssysselsättningar samt en växande oro bland föräldrar för säkerhets- och trygghetsaspekter. En medveten god fysisk planering bidrar till att undanröja sådana hinder.

Hur människor transporterar sig, leker, motionerar och på andra sätt rör sig fysiskt i vardagen påverkas av utformningen av våra städer och landskap samt av tillgången till olika transportsystem. Inte minst bostadsområdets utformning har sannolikt en stor betydelse för befolkningens hälsa och för förutsättningarna för olika former av fysisk aktivitet, eftersom bostadens närmiljö är den mest populära platsen för motion och rekreation. (”Samhällsplanering för ett aktivt liv- fysisk aktivitet, byggd miljö och folkhälsa”. Rapport ingående i regeringsuppdraget ”Byggd miljö och fysisk aktivitet”. Statens folkhälsoinstitut. Johan Faskunger 2008)

Äldre vuxna
Forskning visar på stora positiva effekter av motion i åldersgruppen 65-84 år (Wallén, Ståhle mfl. 2014). Investeringar som främjar medborgarnas hälsa kan ge samhällsekonomiska vinster genom att behoven av insatser för vård och omsorg skjuts högre upp i åldrarna. Goda möjligheter till fysisk aktivitet, rekreation och naturupplevelser är en starkt bidragande faktor till ökad livskvalitet och hälsa långt upp i åldrarna. En god stadsplanering med detta perspektiv bidrar till minskade samhällskostnader och minskat lidande på individnivå.

Djurhållning

Sport

Exempel på inbyggd nätstation, Kungsängen Uppsala

Samlad riskbedömning för gemensamt förhållningssätt

En acceptabel risksituation för människor ska säkerställas. Där det är motiverat tillämpas riskreducerande åtgärder före stora avstånd till riskkällan. Motiven till detta är för att kunna skapa koncentration av stadsbebyggelsen för att uppnå olika funktioner liksom möjlighet att bevara befintliga naturvärden.

Inför fördjupningens utställningsskede kommer en riskbedömning avseende farligt gods på väg och järnväg att tas fram. Kommunen utgår från att risken för urspårning hanteras inom ramen för Trafikverkets järnvägsplan. I plankartan finns utmed Ostkustbanan en bebyggelsefri zon om 30 meter från spårmitt på vardera sida. Denna zon utgörs till delar av gata. Bostäder och känsliga verksamheter såsom skolor och äldreboenden har inte lokaliseras allra närmast järnvägen. Verksamheter som kräver transporter av farligt gods lokaliseras inom utpekat verksamhetsområde eller i nära anslutning till infartsväg som förbinder stadsbebyggelsen med E4.

Anpassningar till markens förutsättningar

Inom planområdet finns olika geotekniska förutsättningar för kapacitetsstark kollektivtrafik mot Ultuna för att klargöra förutsättningarna inför den fortsatta planeringen. Bebyggelse utmed Ostkustbanan ska grundläggas med särskild hänsyn till vibrationer. Förorenad mark som förekommer inom planområdet ska utredas i detaljplaneskedet och vid behov saneras till lämplig nivå innan byggnation påbörjas.

I kommande planeringsskede ska gator samt samhällsviktiga verksamheter och funktioner utformas så att risken för begränsad framkomlighet eller skador vid översvämning orsakad av kraftiga skyfall minimeras.

Elektromagnetiska fält

Planförslaget utgår ifrån att lokala och regionala kraftledningar väster om järnvägen samt utmed densamme markförläggs och att transformatorstationen byggs in. Det innebär att föreslagen bebyggelse bedöms uppfylla myndigheters krav om högst 0,4 mikrotesla avseende elektromagnetiska fält. Bebyggelsen i öster har begränsats med hänsyn till skyddsavstånd till kraftledning.

Djurhållning – en tillgång i staden

Djurhållning med framför allt hästar och betesmarker förekommer på flera platser inom planområdet. Att det finns djur nära stadsbebyggelsen bör betraktas som en tillgång mer än begränsning då det tillför rekreativa och pedagogiska värden. I den fortsatta planeringen ska dock hänsyn tas till de platsspecifika förutsättningarna såsom topografi, vindriktning och avstånd vid valet av lämplig markanvändning.

Planeringsinriktningar

- Framkomlighet för utryckningsfordon säkras
- Dricksvattenförsörjning säkras
- Lokala och regionala kraftledningar utmed järnvägen och väster om järnvägen markförläggs och transformatorstationen byggs in
- Samhällsviktiga funktioner utformas så att skador vid översvämning minimeras
- Bebyggelse utmed Ostkustbanan grundläggs med särskild hänsyn till vibrationer
- Eftersträva hållbart brandskydd

Avvägningar

Avvägningar för användningen av mark och vatten

Planförslaget är resultatet av avvägningar mellan olika intressen för att uppnå syftet med planen. Avvägningarna har gjorts med hänsyn till lagkraven om allmänna intressen. De har även gjorts för att främja hållbar utveckling i Uppsala i stort samt med hjälp av de fem prioriteringar som ligger till grund för avvägningarna för mark- och vattenanvändningen i de sydöstra stadsdelarna specifikt. Intentionerna med mark- och vattenanvändningen i planen beskrivs i olika teman.

Avvägningar för att ta tillvara och utveckla allmänna intressen

Grunden till att uppnå lagkravet om en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelsen i de sydöstra stadsdelarna, grönområden och kommunikationsleder framgår av illustrationsplan och andra illustrationer. Planen visar också hur en från social synpunkt god livsmiljö skapas som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper. Det beskrivs främst under tema Gator, tema Parker och rekreationsområden, tema Natur och tema Vatten.

Planen presenterar också en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden. Hur detta sker beskrivs främst i tema Tekniska försörjningssystem, men också i tema Vatten och inom andra teman. Planen skapar förutsättningar för en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens vilket beskrivs närmare i tema Näringsliv och arbetsplatser samt i kapitel Genomförande.

Bostadsbyggandet främjas av den fördjupade översiktsplanen förslag till utvecklingen av bostadsbeståndet, först och främst genom överenskommelsen med staten om det omfattande bostadsbyggandet och de därtill kopplade kvalitetskraven men också genom krav i den fördjupade översiktsplanen på blandad bebyggelse på kvartersnivå och uppmaningen om att testa nya bostadsformer. Detta beskrivs närmare i temaavsnitten Bebyggelse och Bostäder samt i kapitel Genomförande.

Avvägningar för mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt beskrivs främst i tema Natur och Vatten i kapitel Mark- och vattenanvändning. Avvägningar för jord- och skogsbruksmark av nationell betydelse beskrivs bland annat i tema Bebyggelse och Kulturmiljö. Hänsynstaganden till naturvärden, kulturvärden och friluftslivet beskrivs under flera olika teman bland annat Kulturmiljö. För mark- och vattenområden av betydelse för totalförsvaret finns en begränsning i höjd som beskriv i tema Bebyggelse.

Avvägningar för hållbar utveckling i hela Uppsala kommun

Exploateringen i de sydöstra stadsdelarna påverkar Uppsala kommun som helhet. Här är några exempel på ambitioner och förväntade effekter:

- På överordnad nivå är ett långsiktigt effektmål att utvecklingen av de sydöstra stadsdelarna och dess hållbara transportlänkningar avlastar transportnät på andra platser så att stadens och kommunens utveckling sammantaget kan fortgå i den takt och med de intentioner som översiktsplanen anger.
- En ny station ”Uppsala Södra” möjliggör ytterligare växtkraft i Stockholm-Arlanda-Uppsalastråket vilket stärker Uppsala som tillväxtnod i huvudstadsregionen och bidrar ytterligare till dess konkurrenskraft på den globala arenan.
- Den kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningen stärker den sociala integrationen inom Uppsala genom att stadsdelar som idag är har en svag koppling får ett starkt sammanbindande funktion. Det kommer att leda till en mer integrerad stad och bidra till näringslivets förutsättningar med bättre flöden av kunder och fler möjliga platser att utveckla näringsverksamhet.
- Den kapacitetsstarka kollektivtrafiken kommer att göra det lättare för många Uppsalabor att kunna resa hållbart till naturreservaten i stadens södra delar.

- Det ökade antalet boende och verksamma i Uppsala kommer att ge ett större kundunderlag i hela Uppsala både vad gäller efterfrågan på tjänster på arbetsmarknaden inom t. ex skönhetsvård, hantverkstjänster och konsulttjänster av alla tänkbara slag.
- Ett större utbud av intressanta och stimulerande stadsmiljöer av olika karaktär kommer att skapas genom utbyggnaden av nya stadsdelar.
- Större underlag kommer att skapas för på kommersiellt finansierad kultur och offentligfinansierad, inklusive idrott
- Risk finns för större slitage i skyddade naturområden
- Boende som idag har direktaccess till naturreservaten kommer att få längre till den vildaste naturen då de behöver passera de nya kvarteren på väg söderut.

Avvägningar för hållbar utveckling i de sydöstra stadsdelarna
Avvägningarna enligt planens prioriteringar.

Inkluderande, produktiv och livskraftig
Målsättningen att skapa en inkluderande stadsmiljö stöds av förslagets kontinuerliga gatunät som kopplas (där det är möjligt) till befintliga gator. Stor roll spelar också det system av gröna rekreativa områdena, grönstråken, parkerna, de gröna sociala gatorna och skolgårdarna som mötesplatser och ”gratis” vistelse. Viktig del för att uppnå en inkluderande effekt är också planens inrikting mot blandade upplåtelseformer inom varje kvarter. Generösa, ljusa gemensamma gårdar inom kvarteren stödjer inkluderingen på den mer småskaliga, sociala nivån ”grannar”.

Genom att koppla samman den nya bebyggelsen med den befintliga och skapa ett blandat bostadsutbud och upplåtelseformer så ökar möjligheten för barn med olika socioekonomiska förutsättningar att mötas. Nätverket av gator och torg, gränder, gångar och stigar tillsammans med den planerade kollektivtrafiken och en tydlig trafikhierarki där gång och cykeltrafikanter prioriteras ökar möjligheterna för barn att självständigt röra sig över längre sträckor.

Naturmiljöerna skapar grundförutsättningar då det kommer till barn och ungas möjligheter att utmana sig själv genom risktagande lek. De ljusa och vältilltagna friytorna och bostadsgårdarna med des mogna grönska lockar till rörelse och lek som utvecklar såväl grov- som finmotoriken. Stadsparkerna, torgen och de generösa gaturummen med dess programmering skapar förutsättningar för mötesplatser för områdets ungdomar. De planerade sporthallarna, fritidsgårdarna, badhuset och kulturverksamheter av olika slag erbjuder möjligheten till en meningsfull fritid.

Produktiviteten är tänkt inom olika segment, möjligheten att producera energi lokalt genom nya tekniska lösningar är den tydligaste åtgärden. Att medvetet placera kommersiella kontorslokaler vid kollektivtrafiknoderna skapar förutsättningar för framgångsrika uthyrningar för fastighetsutvecklare och fastighetsägare å ena sidan och attraktiva lokaler till stöd för tjänsteföretagens (hyresgästernas) affärsverksamheter å den andra. Att styra lokaler för handel, café/restaurang och andra servicetjänster utmed de gator som bedöms fånga flest människor i rörelse är också ett sätt att stimulera produktion, främst i form av service. Produktiv jordbruksmark skyddas i hög utsträckning för att stödja lokal produktion av livsmedel.

Livskraftiga miljöer för människor erbjuds genom de möjligheter till rekreation, idrott, fritid och kultur som förslaget innehåller. Dagvattensystemets fokus på infiltration och bevattning av grönska är ett annat exempel på livskraft, grönskan ges helt enkelt goda livsbetingelser. Avvägningen mellan sociala effekter och effekter på livsbetingelser för djur och natur har gjorts. De skyddade naturstråken bedöms kunna fungera både för passerande djur och vatten.

Livskraften skapas också ur den handlingsfrihet och samverkan mellan olika aktörer som kännetecknar stadsbyggnadsprojektets genomförande.

Resurseffektiv och klimatpositiv
Det är främst arbetet med stadsdelens tekniska försörjningsystem som kommer att ge stöd till denna prioritering. Men viktiga delar är också riktlinjer om att biokol ska användas i växtbäddar och i gators förstärkningslager. Detta beskrivs huvudsakligen i tema Vatten. Även riktlinjen om träbyggande är en del i detta, se tema Byggnader.

Trafiksystemets fokus på hållbara transporter är ytterligare ett exempel på åtgärder som skapar förutsättningar för både resurseffektivitet och klimatneutral förflyttning/mobilitet. Strävan att jordbruksmarkens användning ska inriktas på lokal livsmedelsproduktion kommer att minska behovet av transporter så även ambitionen att utveckla framtidens varulogistik som har målet att minska antalet godstransporter genom omlastning.

Grönskande stadsmiljö med karaktärsfull arkitektur av hög kvalitet
De nya gröna, sociala gatorna skapar en grönskande stadsmiljö. Prioriteringen stöds ytterligare av föreslagna naturstråk, gröna stråk, parker och skolgårdar. Arkitekturen hos de byggnader som rymmer offentligt finansierade verksamheter ska enligt inriktningar i tema Bebyggelse bidra med kvalitet och identitet. Planförslaget ”regler” kring hur kvarteterens bebyggelse ska ordnas lägger grunden för en sammanhållen, varierad helhet som kommer att säkerställa en trivsam blandning i den mänskliga skalan som så tydligt lyfts fram som en kvalitet i kommunens arkitekturpolicy.

Nära naturen och den omgivande landsbygden
Gatunätets form med sin öppenhet mot omgivningarna säkerställer närheten till den omgivande naturen och landskapet. Naturstråken genom stadsbebyggelsen likaså. Utblickar ger visuell koppling över främst järnvägens barriär.
Den rika förekomsten av grönska inne i stadsmiljön skapar förutsättning för biologisk mångfald även mellan husen med fågelkvitter och dofter som effekt. Naturen kommer att upplevas även inne i stadsmiljön.

Enkel och snabb att detaljplanelägga och bygga på ett ansvarsfullt sätt
Förberedande utredningar kring natura 2000 och vattenverksamhet pågår för att förbereda detaljplanearbetet så att planprocesserna kan inledas med så få okända risker som möjligt. Värdena i riksintressena tillgodoses vid utformningen av förslaget för att tidigt i processen kunna lyfta och analysera konsekvenserna.

Utbyggnadsordningen ska anpassas till ambitionerna för att nå efterfrågad effekt. Den ska fungera som utgångspunkt för en rationell planering av framtida detaljplaneetapper.

Avvägningar som innebär avsteg från markanvändningen i översiktsplanen
Den brukningsvärda jordbruksmarken på stora delar av slätten mellan Sävjaån och järnvägen föreslås att vara en del av det som i översiktsplanen som benämns stadens omland istället för stadsbygd. De delar av slätten som föreslås tas i anspråk för bebyggelse är koncentrerat närmast den nya järnvägsstationen i Bergsbrunna och förlagd längs järnvägen för att minimera inverkan på riksintresset för kulturmiljö (Långhundraleden). Kollektivtrafiklänken mot Fyrislund och Gränby har förskjutits västerut och följer järnvägen i planförslaget för att främja jordbruket.

Jämfört med översiktsplanen leder den fördjupade översiktsplanen till viss begränsning av möjligheten till nybyggnation mellan befintliga bostadsområden inom planområdet. Några ytor till exempel Lillskogen har fått markanvändning grönområde istället för stadsbygd.

Föreslagna lokaliseringar av trafikplats och infartsväg från E4:an, som ska utredas under våren 2020, har flyttats till förmån för kultumiljövärden och hänsyn till jordbruksmarken i förhållande till föreslagna dragningar i översiktsplan 2016.

Förutsättningar för planens genomförande

Genomförande

Här kan du läsa om inriktningarna för genomförandet av den fördjupade översiktsplanen. Det handlar om hur genomförandet bör läggas upp för att uppnå planens prioriteringar. Detta kapitel är inte en formell del av översiktsplan 2016. Motivet är att genomförandestrategierna successivt behöver utvärderas och korrigeras med ledning av vunna erfarenheter, förnyade målsättningar och omvärldsförändringar.

Inriktningar

- Bidra till en balanserad kommunal ekonomi under hela utbyggnadstiden
- Kvalitetssäkert genomförande av uppsatta prioriteringar och inriktningar (istället för mål)
- Effektiva och innovativa genomförandeprocesser
- Markanvisningsprocesser som inbjuder till engagemang och initiativ
- Tillitsskapande dialog och samverkan med medborgare och övriga aktörer

Det tar tid att bygga en stad, de flesta av de mest omtyckta städerna i världen är många hundra, kanske tusentals år gamla. I detta fall växer en omfattande stadsmiljö fram under en relativt kort tid. För att kunna genomföra utbyggnaden på ett sätt som leder till en karaktärsfull och klimatpositiv stad år 2050 och som samtidigt under hela utbyggnadstiden kan erbjuda fungerande och trivsamma stadskvarter och med en kommunal ekonomi i balans krävs noggrann planering. Samtidigt är det viktigt att förbereda genomförandeprocesserna på ett sådant sätt att många aktörer ges möjlighet att bidra med sina projekt. Kreativitet, kunskap och initiativ ska stimuleras, inte hindras. Ny kunskap, nya tekniker och innovationer ska ges utrymme. Tekniska framsteg kommer att göras under utbyggnadstiden och en öppenhet mot nya oprövade lösningar ska finnas. Kommunen själv ska göra kvalitativa, transparenta och begripliga bedömningar i de markanvisningar som ska genomföras. Samverkan och tillit kommer att vara framgångsfaktorer.

Tillitsskapande dialog och samverkan
Dialog med medborgare och verksamma i kommunen är en viktig del av den fortsatta planeringen och kommande genomförandeprocesser. Kommunikationen med kommunen ska fungera smidigt och relevant information behöver vara lättillgänglig. Det ska finnas olika vägar för dialog, frågor, synpunkter och kunskapsutbyte.

Planförslag är omfattande och kan vara svårt att sätta sig in i. Dialog och information ska därför fokusera särskilt på att förenkla och förklara i klarspråk. Kommunen ska även komplettera informationen med olika typer av visualiseringar som filmer och visionsbilder. Dialogmaterial ska vid behov även översättas till andra språk.

Delar av kommunikationen sker i form av möten genom återkommande dialoger/workshops och utställningar. Särskilda satsingar bör göras för att skapa ett brett engagemang hos medborgare och verksamma i kommunen. Kanaler för att nå personer och grupper som inte har tradition av att gå på samrådsmöten ska nyttjas. Här spelar webben en stor roll och redan under samrådet kommer en 3D-modell publiceras för att underlätta förståelsen. I de kommande detaljplaneprocessserna kan sedan modellen successivt utvecklas.

Berörda aktörer ska under hela planerings- och utbyggnadsprocessen kontinuerligt hållas uppdaterade. Det ska skapas tillfällen för kunskapsutbyte och dialog med fokus på både erfarenhetsåterföring och nyskapande.

Kommunalekonomi
Planområdet är idag till största delen obebyggt där kommunen är den enskilt största markägaren. Detta ger både utmaningar och möjligheter. Utmaningarna ligger i att ny infrastruktur för transporter och teknisk försörjning behöver byggas ut över ett så stort område. Inledningsvis krävs därför stora investeringar för att börja försörja området med nödvändig infrastruktur. Möjligheterna ligger i det stora kommunala markägandet som på sikt väntas kunna ge stora försäljningsintäkter. Intäkterna kommer dock till största delen efter att de stora initiala investeringarna genomförts. Målet är att planen ska genomföras med en kommunal ekonomi i balans. Detta medför att nya arbetssätt och finansieringsmodeller ska utredas under framtagandet av planen och i dess genomförandeskede.

Exploateringsekonomi
Kostnaderna för utbyggnaden av allmänna platser i form av gator, parker och torg ska bäras av exploateringen. Extra fördyringar jämfört med andra stadsutvecklingsprojekt väntas med de stora terränganpassningar som krävs främst i planområdets östra delar. De stora nivåskillnaderna närmast järnvägsstationen behöver anpassas för att skapa tillgängliga gator och möjliggöra anslutande bebyggelse. Sprängning, schaktning och utfyllnad fördyrar dessa anläggningar. En effektiv och miljöanpassad masshantering som samordnas med bebyggelsen ska eftersträvas för att nyttja massorna lokalt och undvika kostsamma och klimatpåverkande transporter. Kostsamma ombyggnader krävs också för att omvandla väg 255 från landsväg till stadsgata. Något som också kräver att kommunen tar över ansvaret för vägen som idag ligger hos staten och Trafikverket.

Det stora kommunala markinnehavet väntas ge betydande försäljningsintäkter på sikt vilket kan ge goda ekonomiska möjligheter för genomförandet. Det kräver dock ett medvetet och aktivt arbete för att skapa affärsmöjligheter för exploatörer och i längden en vilja hos människor att bo och verka i området. I de fall utveckling sker på mark som inte ägs av kommunen tas exploateringsersättning ut av exploatörerna enligt kommunens antagna riktlinjer för exploateringsavtal. Med antagandet att markvärdena på sikt motsvarar dagens snitt inom Uppsala tätort väntas exploateringen, genom de kommunala markförsäljningarna, kunna ge ett ekonomiskt överskott för att delvis finansiera övergripande teknisk och social infrastruktur.

Kommunala investeringsbehov
Genomförandet av planen kräver en omfattande utbyggnad av övergripande infrastruktur för transporter, teknisk försörjning samt social infrastruktur. Det mesta av detta ligger på kommunen att tillhandahålla vilket medför stora investeringsbehov för kommunen.

Den kapacitetsstarka kollektivtrafiklänken i ost-västlig riktning ska enligt överenskommelsen med staten och Region Uppsala bekostas

av kommunen och Regionen. Staten har dock beslutat att ge 900 miljoner i bidrag för delar av dess genomförande. I överenskommelsen framgår även att den nya trafikplatsen vid E4:an ska bekostas av kommunen eller Regionen. Närheten till kollektivtrafik förväntas öka värdet på marken. Kostnaden för att anlägga det nya kapacitetsstarka kollektivtrafikstråket ska därför delvis också bäras av angränsande exploateringar för bostäder, handel och kontor. När kommunen är markägare går delar av intäkterna från markförsäljningen till kollektivtrafikstråket. I de fall privata markägare utvecklar sin mark kan medfinansiering till bland annat kollektivtrafiklänken tas ut genom exploateringsersättningar.

I överenskommelsen med staten och Regionen har kommunen också förbundit sig att använda innovativa lösningar för ett framtida hållbart samhälle. Ett utvecklingsprojekt för framtidens tekniska försörjningssystem ingår som syftar till resurseffektiv energiförsörjning med högt nyttjande av lokala resurser och slutna kretslopp. Det ”kretsloppsverk” som diskuteras kommer att kräva utökade ekonomiska samarbeten mellan kommun och nätägare.

Kommunen har genom Uppsala vatten och avfall AB stora investeringsbehov i att förse området med vatten och avlopp liksom avfallshantering. Finansiering sker med uttag av anslutnings- och brukningsavgifter enligt taxa. Storleken på investeringarna kan innebära att taxan behöver ses över alternativt att delar av finansieringen kan komma från annat håll.

Utbyggnaden av social infrastruktur så som skolor, förskolor, lokaler för kultur och idrott samt omsorg ska samplaneras med övrig bebyggelse för att skapa möjligheter för samnyttjande och effektiv användning av ytor och lokaler. Mobilitetshubbarna är ett annat investeringsbehov som kan landa på kommunen att lösa genom Uppsala parkering AB. Finansiering sker då via parkeringsköp där exploatörer betalar för att tillgodogöra sig parkeringsplatser samt hyresintäkter från framtida brukare. Arbetssätt och affärsmodeller för marknadsaktörer att kunna tillhandahålla mobilitetshubbar ska utredas vidare.

Principer för utbyggnadsordning och etapper

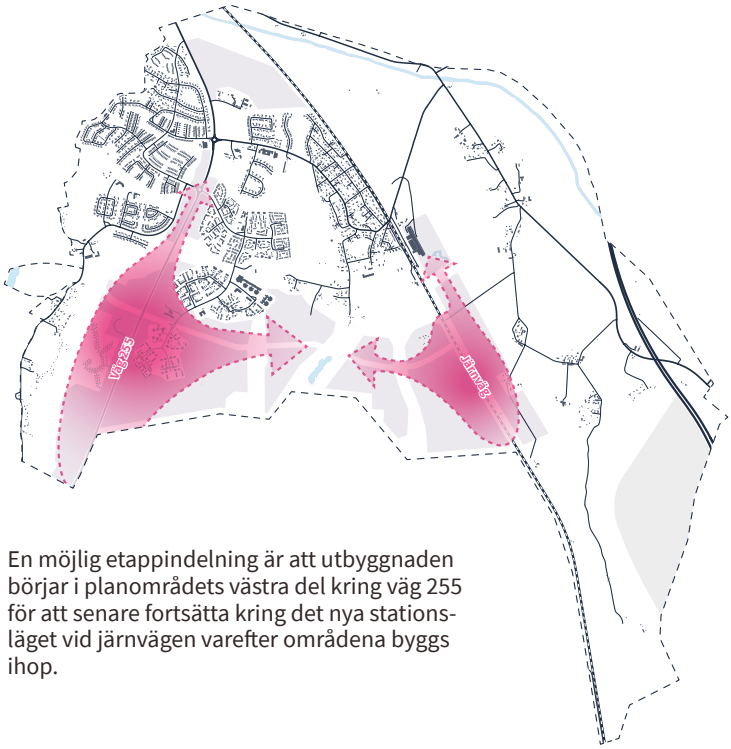
Utbyggnadsordningen och etappindelningen ska:

Säkerställa att cirka 800 bostäder per år ska kunna byggas

Genomförandet av stadsutvecklingen kommer ske under cirka 25 år. I sin helhet ska utbyggnaden vara klar år 2050 enligt fyrspårsavtalet med staten. Totalt ska ca 21 500 bostäder byggas under perioden tillsammans med 10 000 – 15 000 arbetsplatser. De 21 500 bostäderna är en del av de 33 000 bostäder som ingår i överenskommelsen med staten och regionen. Cirka 800 bostäder bör färdigställas per år från år 2025 fram till 2050 inklusive tillhörande offentlig och kommersiell service. Utbyggnadsordningen ska säkerställa att denna takt kan hållas över hela tidsperioden. Samordning med övriga pågående och planerade samhällsbyggnadsprojekt är därför avgörande för att se till den totala utbyggnadstakten per år i kommunen. Löpande uppföljningar och utvärderingar behöver därför ske.

Anpassas till utbyggnaden av ostkustbanan och järnvägsstationen

Avgörande för när vissa kvarter kan byggas ut är den takt och ordning som den övergripande transportinfrastrukturen byggs ut i. Utbyggnaden av ostkustbanan och stationen



En möjlig etappindelning är att utbyggnaden börjar i planområdets västra del kring väg 255 för att senare fortsätta kring det nya stationsläget vid järnvägen varefter områdena byggs ihop.

är beroende av Trafikverkets planeringsprocess. Ett nära samarbete kring detta är en nödvändighet. Utgångspunkten är att första sträckan men de nya spåren mellan Uppsala Central och Uppsala Södra tillsammans med den nya järnvägsstationen ska stå klart 2029. Detsamma gäller för den kapacitetsstarka kollektivtrafiklänken mellan järnvägsstationen och Ultuna. De stora höjdskillnaderna vid stationsläget komplicerar utbyggnaden och terrängmoduleringar kommer krävas innan byggnation kan påbörjas.

Stödja effektiv kollektivtrafik
Utbyggnaden ska planeras så att hållbara transporter möjliggörs redan vid inflyttningen för att motverka att ett bilberoende byggs upp och blir en vana. Utbyggnadsordningen ska också bidra till att det skapas ett bra resandeunderlag för den kapacitetsstarka kollektivtrafiken, järnvägsstationen och annan kompletterande kollektivtrafik.

Stödja näringslivets etableringar
En variation av mark för kontor och handel ska finnas och lokaliseras vid stadsnoden (runt järnvägsstationen) och längs det kapacitetsstarka kollektivtrafikstråket med fokus vid hållplatslägena.

Utbyggnadsordning ska ge förutsättningar för att etableringar kan stå färdiga så tidigt som möjligt och den ska samtidigt vara tillräckligt flexibel och kunna möta förändringar i efterfrågan och ge möjlighet för etableringar vid senare tillfällen om så krävs. I de fall mark i centrala lägen inte utvecklas i tidigt skede kan den med fördel ges en tillfällig användning.

Ge förutsättningar för ett varierat utbud av bostäder för alla
Utbyggnadsordningen ska ge möjlighet att möta efterfrågan på olika typer av bostäder i olika geografiska lägen under hela utbyggnadsperioden. För att möta marknaden och skapa förutsättningar för efterfrågan är ett aktivt arbete med kommunikationsinsatser avgörande för utbyggnaden av området under hela utbyggnadsperioden.

Möjliggöra en effektiv användning av social infrastruktur
Effektivitet och samnyttjande ska vara utgångspunkt för dimensionering av social infrastruktur i de etapper som utbyggnaden kommer att ske i. I vilken ordning kvarteren byggs ut påverkar också hur väl förskolans-, skolans, idrottens- och kultur och fritidslokaler kan nyttjas. Behovet av social infrastruktur ändras över tid i takt med att kvarter och de boende etablerar sig. Byggnaderna ska kunna rymma såväl förskoleklasser och skolklasser beroende på hur underlaget ser ut. Genom samplanering med utbyggnaden av bostäder kan den sociala infrastrukturen dimensioneras och anpassas till det behov som uppstår efter hand.

Ge stöd för samplanering av teknisk infrastruktur och försörjningssystem
Huvudstråken för teknisk infrastruktur ska samplaneras med huvudstråk för transportinfrastruktur för att möjliggöra samlade kostnadseffektiva entreprenader. I vilken ordning kvarter byggs ut påverkar när större investeringar i övergripande teknisk infrastruktur krävs. Genom en medveten planering av utbyggnadsordning kan tröskelinvesteringar styras till tidpunkter som kommunalekonomiskt och tekniskt är mest fördelaktigt.

Principer för indelning av detaljplaner
Planläggningen ska göras med utgångspunkt i större generella detaljplaner som kan vara giltiga över tid
Planläggningen ska göras med utgångspunkt i större generella detaljplaner som kan vara giltiga över tid. Målsättningen är att det ska vara möjligt att gå direkt på detaljplaneprocesser i FÖP: ens nya stadskvarter. Om komplettering av befintliga stadsdelar önskas bör dessa föregås av detaljplaneprogram i nära dialog med de boende. Sådana kompletteringar ingår inte i förslagets utbyggnadsordning.

Planläggningen ska göras i god tid
En annan målsättning är att detaljplaneringen ska ligga ett antal år före tänkt byggstart för att inte tidsbrist ska uppstå och för att undvika risken att en plan blir försenad av ev problem som kan dyka upp. Det innebär att flera detaljplaner inleds parallellt inledningsvis för att bygga upp denna reserv. De första detaljplanerna bör initieras redan under 2021.

Övergripande utredningsbehov
För att en bra helhet ska kunna säkerställas bör strukturella och övergripande frågor som gator, parker, vattenhantering och tekniska

försörjningssystem utredas för större områden. Även lokalisering av förskolor, skolor, idrott och kultur bör ses i ett större sammanhang. Detta kommer kräva framtagande av övergripande utredningar och samplanering mellan detaljplanerna som tas fram.

Dialog med spårvägsprojektet sker kontinuerligt under framtagandet av denna fördjupade översiktsplan. Samordning av systemhandlingar för allmän plats i den nya stadsmiljön och motsvarande för den kapacitetsstarka kollektivtrafiken är en central det i denna samordning.

I befintliga bebyggelseområden inom planområdet bör prövning av förändringar i detaljplan föregås av planprogram, förstudier eller liknande.

Fortsatt övrig planering

Tillfälligt nyttjande av mark och platsskapande aktiviteter

Genom att tillfälligt använda marken för till exempel tillfälliga bostäder, pendlarparkering och pop up-butiker kan kvarter ges ett innehåll och en rörelse av människor som skapar platsen innan den färdigställs. Andra platsskapande aktiviteter i form av evenemang och liknande kan med fördel kombineras med den övriga utbyggnaden för att ytterligare ”sätta området på kartan”.

Ta hänsyn till och väg in möjligheten att använda naturresurser lokalt

Den varierande terrängen kräver att terränganpassningar görs i form av schaktning och utfyllnad i vissa delar av området för att skapa möjligheter för sammanhållen stadsbygd. I den mån det går ska utbyggnadsordningen stödja en naturresurshantering där schaktmassor kan nyttjas lokalt inom området för att minimera transporter till och från området. Inför utställningsskedet ska masshantering utredas. Även möjligheten att använda träd som tas ned inom planområdet ska studeras.

Effektiv samordning mellan stora byggprojekt

Genomförandet ska organiseras i ett fåtal större projekt med effektiv och kvalitetssäkrad samordning.

För ett ansvarsfullt genomförande krävs god samordning av såväl projektering och byggande. Under byggtiden kommer t. ex. behov av tillfälliga bygglogistiska lösningar i form av logistikcenter, bergkrossar och liknande finnas.

Skapa förutsättningar en effektiv bygglogistik med minimal omgivningspåverkan under hela utbyggnadstiden

Som de sydöstra stadsdelarna är planerade idag finns endast ett fåtal naturliga infartsvägar lämpliga för byggtransporter. En viktig förutsättning för att möjliggöra utbyggnaden av stationsläget är den nya trafikplatsen vid E4:an. Om den permanenta trafikplatsen inte hunnit anläggas kan en tillfällig byggväg behöva anläggas för att ge möjlighet till transporter. Oavsett var transporter tas in bör en eller flera bygglogistikcentraler etableras för att samordna transporterna ytterligare för att minska belastningen på befintliga vägar och gator. I vilken ordning kvarter byggs ut påverkar hur och var bygglogistiken kan lösas. Och i vissa fall styr möjligheten till bygglogistik var utbyggnaden kan ske. Planering för utbyggnad av verksamhetsområdet bör ingå i denna planering.

Utbyggnaden ska planeras på ett sådant sätt att störande byggarbeten kan undvikas i de kvarter och stadsdelar som blir färdiga efter hand. Både befintliga bostadskvarter och de nya som skapas ska i största möjliga mån upplevas som ”färdiga” miljöer att bo och vistas i.

Kommunen är huvudman för alla allmän platsmark som är av stort allmänt intresse

Kommunen ska vara huvudman för alla gator samt annan allmän platsmark som torg, parker och grön- och naturkvarter som är av stort allmänt intresse. Att kommunen är huvudman för allmän platsmark innebär att kommunen

ansvarar för att detta byggs ut och underhålls. Kommunen behöver inte vara huvudman för allmänna platser som inte är av stort allmänt intressen. Frågan om huvudmannaskap ska avgöras när detaljplaner upprättas.

Totalförsvarets höjdbegränsning
Då de kvarter som pekas ut lämpliga för bebyggelse inte ligger inom Lantmäteriets tolkning av samlad bebyggelse gäller totalförsvarets begränsning i byggnadshöjd om maximalt 20 meter. För att skapa den täthet som krävs för en modern stadsbebyggelse behöver den frågan hanteras under kommande skeden. En högre täthet behövs främst vid stations- och hållplatslägena samt längs med den kapacitetsstarka kollektivtrafiklänken och i dess korsning med väg 255.

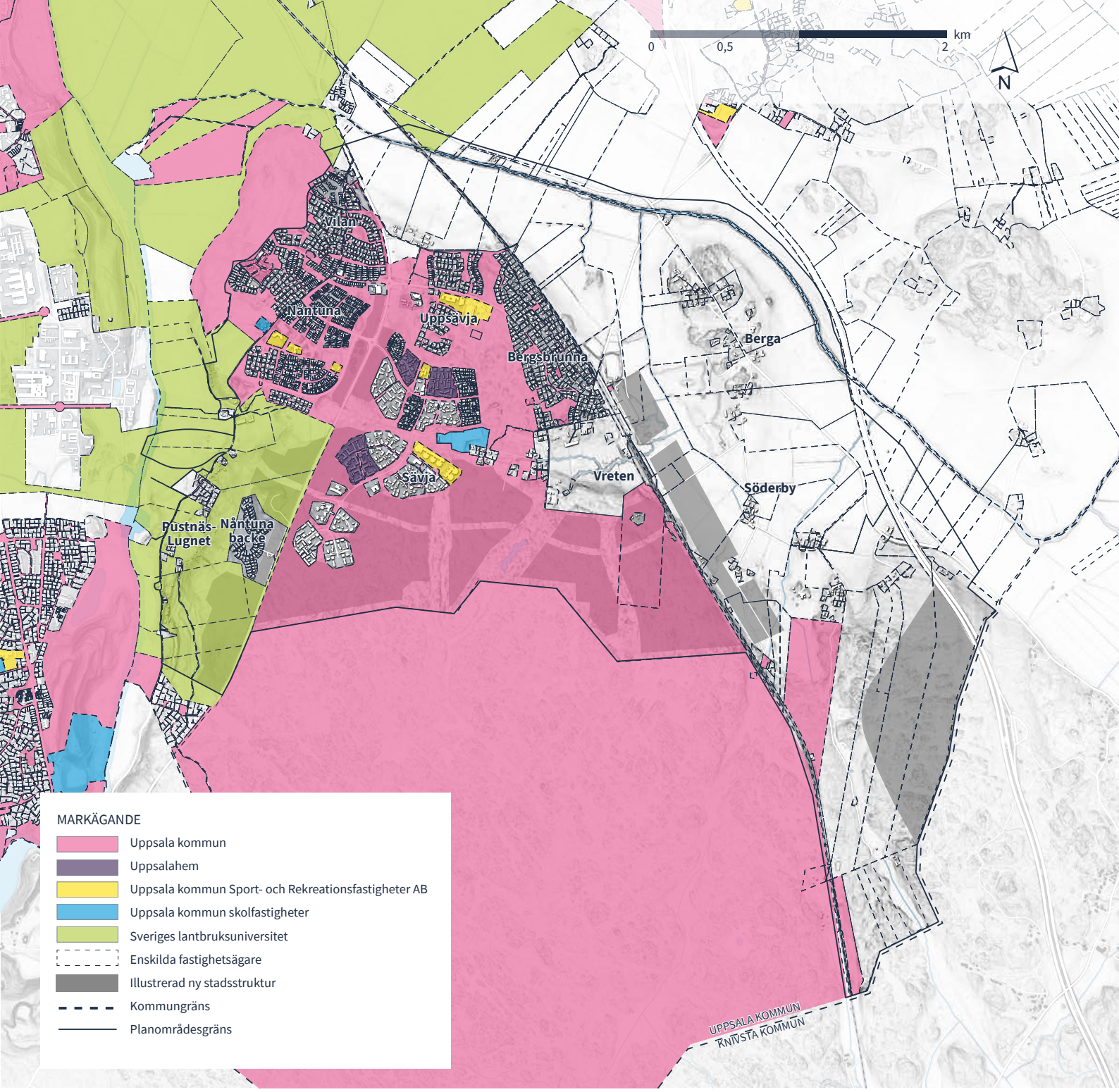
Arkitekttävling om den nya järnvägsstationen och dess omgivningar
Ett av målen är att de Sydöstra stadsdelarna ska vara ett besöksmål för sin stadsbyggnad och sin arkitektur. Den nya järnvägsstationen och dess omgivningar är en viktig offentlig plats och dess utformning av stor betydelse för alla de människor som kommer att passera där. Möjligheten att genomföra en arkitekttävling tillsammans med Trafikverket ska undersökas vidare efter samrådet.

Utredningar till stöd för genomförandet
1. Uppsalas färgpalett, kartläggning av innerstadens färger
2. Friköp cykelparkering, utredning
3. Framtidens varulogistik
4. Övertagande av väg 255
5. Järnvägsplan
6. ÅVS om trafikplats E4
7. Fördjupad studie av verksamhetsområdet
8. Lokalförsörjningsplan med sikte på 2050
9. Massbalansräkning (till utställningsskedet)
10. Lokaliseringsutredning depå (till utställningsskedet)

Markanvisningar
Uppsala kommun har under flera år arbetat aktivt med att tilldela kommunägd mark genom markanvisningar. En markanvisning innebär en ensamrätt för en byggaktör att under en begränsad tidsperiod och med vissa i förväg angivna förutsättningar arbeta med att utveckla ett projekt inom ett avgränsat kommunägt markområde med målsättning att förvärva och bebygga marken. I de fall mark som inte ägs av kommunen ska utvecklas har kommunen antagna riktlinjer för exploateringsavtal som ska följas.

Uppsalamodellen för markanvisningar
Uppsala kommun har antagna riktlinjer för markanvisningar beslutade under 2018, Riktlinjer för markanvisningar i Uppsala kommun. Parallellt med riktlinjerna har en mer ingående beskrivning av Uppsalamodellen för markanvisningar tagits fram. Som huvudregel tillämpar Uppsala kommun konkurrensutsättning vid markanvisning för bostäder. Detta kan ske genom exempelvis större markanvisningstävlingar, konkurrensförfaranden med enklare intresseanmälningar eller tävlingar i en mindre krets utvalda byggaktörer. I undantagsfall kan kommunen besluta att anvisa mark utan något föregående konkurrensförfarande. Målet med markanvisningar är att uppnå kvaliteter och hållbarhet i stadsbyggandet, etablera god samhällsservice samt skapa en variation i ägande- och upplåtelseformer, hustyper, lägenhetsstorlekar och prisbilder.

Kommunen markanvisar med olika inriktning och syften för att på en helhetsnivå uppnå den fördjupade översiktsplanens prioriteringar och inriktningar
Markanvisningarna används för att uppnå den fördjupade översiktsplanens prioriteringar och inriktningar. Det innebär att den bebyggda miljön som en helhet ska samverka för måluppfyllelsen. Markanvisningar kommer utformas med olika fokus för att möta olika delar av marknaden och olika behov i stadsmiljön. Vissa markanvisningar kommer styra mot alla prioriteringar och inriktningar medan andra kommer fokusera på en eller några för att säkra en genomförbarhet.



Markägoförhållanden. Kommunen äger cirka 60 procent av den yta som är aktuell för den nya stadsbebyggelsen (industri- och logistikområdet oräknat). Staten äger 20 procent genom Sveriges lantbruksuniversitet (SLU). Resterande mark är i privat ägo. Kommunen inleder nu samtal med samtliga privata och offentliga markägare.

Kommunen genomför markanvisningar för att möjliggöra olika bostadstyper, upplåtelseformer, prisklasser och boendeformer
Markanvisningar av hela kvarter genomförs som en huvudprincip. Kvarteren kan dock variera i storlek. Inom dessa kvarter ska en variation av bostäder tillskapas för att uppnå målet om bostäder för alla och för att skapa en varierad stadsmiljö. Grunden är att varje kvarter ska innehålla en variation av bostadstyper, upplåtelseformer, prisklasser och boendeformer. Merparten av kvarteren ska innehålla en andel prisrimliga bostäder.

För att säkerställa genomförande oavsett konjunktur kan det bli aktuellt att koppla flera markanvisningar över tid till en och samma tilldelning. Då kan löfte om fler markanvisningar längre fram i tiden ges för att ge byggaktören en möjlighet till att långsiktigt verka på platsen. Det ger också möjlighet för byggaktören att sprida sin risk samtidigt som det möjliggör byggnation även vid ett mindre gynnsamt marknadsläge.

Kommunen markanvisar för att skapa förutsättningar för etablering av näringsliv och arbetsplatser
Den viktigaste huvudprincipen är att tilldelningar vid järnvägsstationen Uppsala södra hålls i tillräcklig storlek för att ge aktörer möjlighet att uppnå förvaltningsvolym och skapa möjligheter för klusterbildning. Det kan bli aktuellt med en stor markanvisning till en aktör, eller flera aktörer i ett konsortium, för att skapa incitament till en större samlad etablering av kontor. Markanvisningar utanför kvarteren närmast stationsläget ska innehålla arbetsplatser där det lokalt kan finnas en marknad för det. Detta gäller främst korsningen mellan riksväg 255 och utmed det kapacitetsstarka kollektivtrafikstråket.

I det föreslagna verksamhetsområdet är huvudprincipen snarare att skapa fler tilldelningar i varierande storlek för att möta den efterfrågan på verksamhetslokaler som finns.

Kommunen markanvisar för att skapa kvalitet i den byggda miljön samt ett klimatpositivt byggande
Markanvisningar används för att skapa möjligheter för en god kvalitet i den byggda miljön genom att uppmuntra till en genomtänkt gestaltning av bebyggelsen. Markanvisningarna ska även ge förutsättningar för ett klimatpositivt byggande på helheten inom området för den fördjupade översiktsplanen. Hållbara byggnadstekniker och klimatpositiva byggnadsmaterial premieras.

Markägoförhållanden
Planområdet innefattar både befintliga bebyggelsekvarter, skogs- och jordbruksmark. De delar som pekas ut för ändrad markanvändning där den stora utbyggnaden kommer ske ägs av ett antal olika markägare där Uppsala kommun är den enskilt största. Kommunens markägande vid tidpunkten för denna handling framgår av kartan markägande. Kommunen avser att föra förhandlingar med övriga markägare med marker som kan vara av strategiskt intresse för genomförandet av den fördjupade översiktsplanen

Fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna

Samrådshandling

Uppsala kommun