Fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna

Antagandehandling



Uppsala kommun

Medverkande

Projektledning

Johanna Wiklander, stadsbyggnadssamordnare
Åsa Dahlin, enhetschef översiktsplanering

Marie Nenzén, projektledare
Johanna Andersson, bitr. projektledare

Filippa Andersson, grafisk form och kartor,
konsultstöd WSP Sverige AB

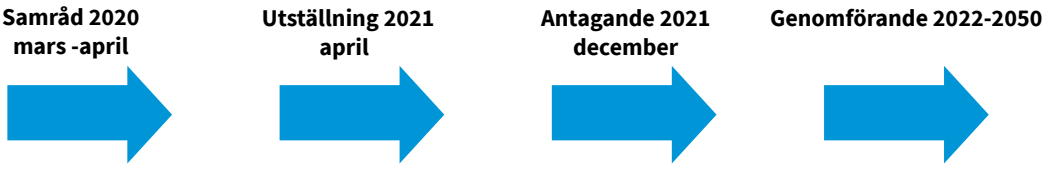
Projektgrupp

Johanna Wiklander
Marie Nenzén
Johanna Andersson
Jan Franzén
Camilla Söderquist
Ola Kahlström
Lisa Klingwall
Germund Landqvist
Svante Guterstam
Anton Bergman

Illustrationer och foton

Där inget annat anges Uppsala kommun

Planprocessen med tidplan



Sammanfattning

Den fördjupade översiktsplanens syfte är att inom det utpekade planområdet fördjupa kommunens översiktsplan från 2016. Den ska skapa förutsättningar för klimatpositiva stadsdelar som är integrerade med den övriga staden och som är trivsamma att bo och leva i. De nya stadsdelarna ska kunna fungera som modellområden för stadsbyggandet och erbjuda testbäddar för byggsektorn. Här kombineras stadsliv och social hållbarhet med grönska och rekreation.

Kommunstyrelsen gav 11 maj 2016 stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att inleda arbetet med Fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna och Uppsala Södra station. 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 markanvändning och utformning mer i detalj. Den fördjupade översiktsplanen utgör således det första steget i en omfattande planerings- och utbyggnadsprocess för att utveckla en attraktiv och hållbar stadsmiljö i de sydöstra stadsdelarna i Uppsala.

Planen ska leda till fler bostäder till Uppsalas och Stockholmsregionens växande befolkning och därmed underlätta och skapa nya förutsättningar för ett växande näringsliv.

Den fördjupade översiktsplanen syftar till en utveckling av området som uppfyller mål och inriktningar i översiktsplanen och fyrspårsavtalet (Uppsalapaketet) med staten och Region Uppsala. Mängden bostäder i avtalet anges som ett övergripande mål för området. I kommande detaljplanering och markanvisningsprocesser studeras fördelningen av bostäder och stadsdelarnas innehåll närmare.

Planen beskriver hur nya stadsdelar kopplas till befintliga. Det kapacitetsstarka kollektivtrafikstråket löper västerut över Fyrisån och binder samman de sydöstra stadsdelarna med Ultuna, Bäcklösa och Gottsunda. Slutstationen blir Uppsala central. Gång- och cykelvägnätet ska koppla ihop den nya bebyggelsen med befintliga stadsdelar, naturområden och omgivande landsbygd.

Stadsutvecklingen ska innehålla en hög grad av nytänkande till stöd för den ekologiska hållbarheten och klimatomställningen. Bebyggelse, grönska, dagvattenhantering och tekniska försörjningssystem ska skapa en resurseffektiv och klimatpositiv helhet. Innovationer ska testas och många olika aktörer ges möjlighet att samverka. Kretslopp och återvinning är viktiga ledord. Att bygga hus i trä, planera för rikligt med träd, såväl sparade som nya, använda biokol i växtbäddar och under gator är exempel på åtgärder som kan bidra till en minskad klimatbelastning. På sikt ska staden binda mer kol än vad den avger.

Planen syftar till att skapa en socialt varierad och sammanhållen stadsmiljö. I kvarteren planeras bostäder med olika boendekostnader och upplåtelseformer, i både småhus och flerbostadshus.

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 stråk av sparad natur och vatten präglar stadsmiljön som också är jämlik och tillgänglig för alla.

FN:s barnkonvention ligger till grund för Uppsala kommuns arbete. I den fördjupade översiktsplanen tydliggörs barns och ungas behov i den framtida staden inom varje tema och genom dess planeringsinriktningar säkerställs att barnperspektivet alltid finns med i planeringen för framtidens stad.

Karaktärsfull arkitektur skapar en kvalitativ livsmiljö och bidrar till besöksnäringen, näringslivets affärsverksamheter och väl gestaltade offentliga rum.

Den fördjupade översiktsplanen har följande prioriteringar för den framtida stadsmiljön:

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

Innehållsförteckning

Sammanfattning **3**
Innehållsförteckning **4**
Läsanvisning **5**
Utgångspunkter för de sydöstra stadsdelarna **6**
Inledning 7
Översiktsplan 2016 för Uppsala kommun 10
Planuppdraget 12
Hållbar samhällsutveckling 16
Sydöstra stadsdelarna – en klimatpositiv stadsmiljö 18
Planens prioriteringar – ramverk för hållbar samhällsutveckling **20**
Mark- och vattenanvändning år 2050 ..... **22**
Mark och vatten 23
Plankarta 26
Inriktning för mark och vattenanvändning 28

Block 1
Stadsmiljön som byggs

En del av Uppsala och huvudstadsregionen 32
Gator och torg 36
Bebyggelse 43
Gårdar, parker och rekreation 47
Hållbara tekniska försörjningssystem 54
Transportinfrastruktur 58

Block 2
Det som finns och utvecklas

Vatten 67
Natur 75
Kulturarv och kulturmiljö 79

Block 3
Stadsmiljöns innehåll och användning

Trafik 87
Bostäder 94
Näringsliv och arbetsplatser 96
Social och kulturell infrastruktur 100
Hälsa, trygghet och säkerhet 106

Inriktning för planens genomförande **113**

Länsstyrelsens gransningsyttrande **121**
Kommunens kommentar

Övriga handlingar
Bilaga 1, Förutsättningar
Bilaga 2, Hållbarhetsbedömning
Bilaga 3, Barnkonsekvensanalys
Bilaga 4, Särskilt utlåtande

Läsanvisning

Utgångspunkter för de sydöstra stadsdelarna

Beskrivning av förutsättningar, syfte samt planområdets geografiska läge, samt hur den fördjupade översiktsplanen utgår från gällande översiktplan (ÖP 2016). Här beskrivs också 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

I avsnittet presenteras hur planområdets mark- och vattenanvändning ska utvecklas fram till 2050. Här finns plankartan och tematiska beskrivningar. Varje tema innehåller utöver beskrivande text mål, planeringsinriktingar samt rekommendationer för fortsatt planering.

- Mål beskriver tillståndsmål som ska uppnås inom varje tema.
- Planeringsinriktningar anger hur bärande kvaliteter kan uppnås inom varje tema.
- Rekommendationer för fortsatt planering listar behov som har identifierats under arbetsprocessen.

Inriktning för planens genomförande

Planens genomförande beskriver inriktningar för genomförandets olika skeden.

Bilaga 1, Förutsättningar

- En beskrivning av Nuläge 2020
- Behov av social infrastruktur vid fullt utbyggda stadsdelar
- Sammanfattning av trafikutredning
- Riksintressen och andra nationella intressen
- Avtal avseende bostadsbyggande

Bilaga 2, Hållbarhetsbedömning

En hållbarhetsbedömning med en miljökonsekvensbeskrivning av planen. Den innehåller utöver miljökonsekvensbeskrivning också bedömning av social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet.

Bilaga 3, Barnkonsekvensanalys

En analys samt konsekvensbeskrivning för barn och unga samt rekommendationer för kommande planeringskeden.

Bilaga 4, Särskilt utlåtande

En sammanfattning av inkomna yttranden och kommunens kommentarer. Här finns också en sammanställning av de revideringar som har gjorts till antagande.

Kartor

I plankartan visas grunddragen för avsedd mark- och vattenanvändning. Användningarna syns som ytor och för varje yta definieras en användning som sedan kan preciseras vid behov. Kartan kallas även plankarta.

Övriga kartor i handlingen är illustrationer som schematiskt visar viktiga funktioner inom planområdet. Lokaliseringarna är preliminära och ska studeras vidare i detaljplan.

Under arbetet med planen har följande utredningar tagits fram:

- Kulturhistorisk förundersökning inför fördjupad översiktsplan (Uppsalamuseet 2018-06-08)
- Naturvärdesinventering sydöstra staden (Ecocom 2018-11-29)
- Fördjupad artinventering – en kompletterande NVI vid norra Lunsen i Uppsala (Ecocom 2019-10-11)
- Dagvattensystem för Sydöstra stadsdelen Uppsala (Geosigma 2019-05-20)
- Kompletterande kulturmiljöunderlag (WSP Sverige AB 2019-09-20)
- Riskutredning (WSP Sverige AB 2020-06-18)
- Buller PM (WSP Sverige AB 2020-06-03)
- Pilotstudie för indikatorer på områdesnivå (Space Scape 2020-09-02)
- Skyddszon mot Lunsen–Förslag till princip för vattenledare (Nivå Landskapsarkitektur AB 2020-09-17)
- Kartering av livsmiljöer för större vattensalamander kring Stordammen, Uppsala kommun (Ekologigruppen 2020-10-27)
- Trafikanalys (WSP Sverige AB 2020-10-29)
- Vattenflödessystem för sydöstra stadsdelen Uppsala (Geosigma 2020-11-09)
- Trafikutredning trafikplats och infartsväg, två alternativ, inom FÖP för de sydöstra stadsdelarna (WSP Sverige AB 2020-11-12)
- Övergripande utredning om hydrologi och Natura 2000 (Ekologigruppen 2019-10-27)

Utgångspunkter för de sydöstra stadsdelarna





Inledning

Den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna ska ange inriktningarna för framtidens hållbara stad, en integrerad, trivsam och klimatpositiv del av Uppsala där människor ges möjlighet att utvecklas och leva ett gott liv.

Hållbart stadsbyggande och innovationer

Uppsala är Sveriges fjärde storstadskommun med drygt 230 000 invånare, varav cirka 50 000 invånare på landsbygden. Uppsala ligger i den expanderande huvudstadsregionen och i en växande regional arbets- och utbildningsmarknad. Trycket på bostadsmarknaden och efterfrågan på mark och olika slags lokaler för arbetsplatser ökar. Uppsala både behöver och vill växa.

Uppsala kommun har höga ambitioner när det gäller hållbarhet, klimatpåverkan och en inkluderande stadsutveckling. Flera stora och nydanande projekt planeras och genomförs. Syftet är att identifiera och tillämpa innovativa lösningar med fokus på vad som är globalt hållbart. Sydöstra stadsdelarnas stora inslag av kommunal mark medger att kommunens intentioner om att skapa en social blandning av hushåll genom en variation i bostadsutbudet kan nås enklare.

För att Uppsala ska vara tryggt och attraktivt att leva, verka och vistas i ska konst och kultur vara en del av den hållbara stads- och landsbygdsutvecklingen. Vid planering av den framtida staden ska ett särskilt fokus läggas på livet i och mellan husen - alltifrån en väl gestaltad livsmiljö och kulturell infrastruktur till hur individer önskar aktivera sig på sin fria tid. I en växande kommun behövs kulturella mötesplatser för att skapa sammanhang, demokrati och inkludering i samhället. Det behövs även sociala mötesplatser som bidrar till att tillgängliggöra konst, kulturupplevelser, rekreation och idrott.

Befolkningsutveckling och bostadsbyggande

Uppsala har en hög planberedskap. På mindre än ett decennium har bostadsbyggandet närmast tredubblats och takten i befolkningsutvecklingen har höjts tydligt.

Goda förutsättningar för ett hållbart stadsbyggande skapas genom mångfald i utbud av bostäder, en variation av livsmiljöer och närhet till hållbara transporter. Dessutom finns goda förutsättningar och plats för ett breddat näringsliv. Kommunens planering siktar på att ha beredskap för ytterligare cirka 150 000 invånare och cirka 80 000 - 90 000 arbetsplatser fram till år 2050.

Bostadsbyggande ska ske i hela Uppsala kommun med en tyngdpunkt på den i översiktsplanen utpekade stadsnoden i de sydöstra stadsdelarna. Utbyggnadstakten har anpassats för att ge beredskap för en högre hastighet i befolknings- och arbetsplatsutvecklingen än vad som var utgångspunkt i översiktsplanen från 2016.

Befolkningen ökar genom såväl inflyttning som barnafödande. För att möta dagens behov av bostäder och kommande befolkningsökning behöver det tillskapas ett varierat utbud av bostäder. Hushåll med olika socioekonomi, ålder, sammansättning och i olika skeden i livet ska ges möjlighet att bo de sydöstra stadsdelarna. För att möta hushållens varierande behov och preferenser behöver utbudet av olika boendekostnader, boendeformer, hustyper och lägenhetsstorlekar variera. Det gör det enkelt att flytta lokalt när livssituationen förändras. En ökad social blandning av hushåll i närområdet kan bidra till att stärka barns möjligheter och bidrar till ökad sammanhållning.

» Planen lägger grunden för tillitsfulla och samverkande processer mellan alla aktörer «

Kommunens målsättning är att utvecklingen inom sydöstra stadsdelarna också ska skapa mervärden för intilliggande, befintliga stadsdelar. Genom att koppla samman befintliga och nya stadsdelar eller befintlig och ny bebyggelse skapas förutsättningar för ett tillskott av nya bostäder och arbetsplatser och ett mer sammanlänkat och integrerat Uppsala.

Strategiskt läge

De sydöstra stadsdelarna ligger strategiskt mellan Uppsalas centrala delar och Arlanda cirka 5 km från Uppsala centrum. Denna närhet är mycket gynnsam. Flera andra stora stadsutvecklingsprojekt planeras även i grannkommunerna. Mellan Uppsala och Stockholm planeras för närvarande bland annat 15 000 bostäder i Knivsta kommun.

Planområdets avgränsning är resultatet av en rad överväganden. Mot norr och nordost avgränsas planområdet av Sävjaån. 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. Mot sydost och söder finns kommungränsen till Knivsta och naturreservatsgränsen för Norra Lunsen. I väster gränsar planområdet i huvudsak mot naturreservatet Årike Fyris, med undantag för ett utredningsområde för ny kollektivtrafikförbindelse över Fyrisån.

Pågående planering i övriga Uppsala

Det pågår flera stora stadsutvecklingsprojekt i Uppsala. Målsättningen i kommunen är att planera för mellan 2000 till 3000 nya bostäder varje år och ge plats för 2000 arbetstillfällen.

Stadsutveckling pågår på flera platser i södra delarna av Uppsala, men även i andra delar av staden. Även de mindre orternas expansion är viktig för att skapa en hållbar och balanserad utveckling i kommunen.

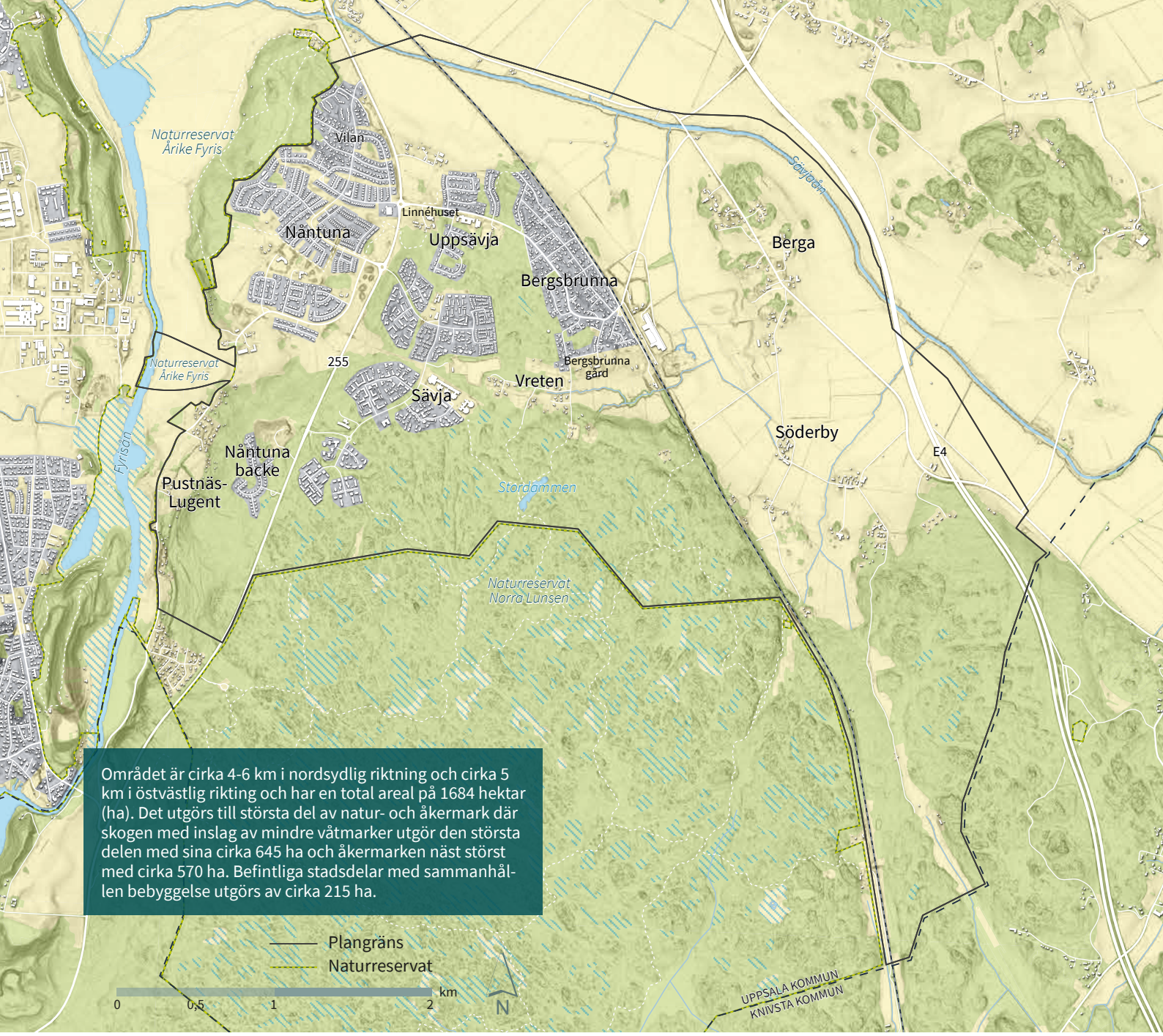
Mellankommunal samverkan

Enligt plan- och bygglagen ska hänsyn tas till mellankommunala och regionala förhållanden vid planläggning. Kommunen ska både ta hänsyn till angränsande kommuner och samverkan regionalt.

När det gäller Uppsalapaketet och de sydöstra stadsdelarna är det främst kommunerna i det så kallade ABC stråket mot Stockholm, och i synnerhet Knivsta kommun som Uppsala samverkar med. Kommunerna för dialog om samverkan i tekniska frågor som vattenförsörjning, avloppsrening och trafikfrågor i anslutning till fyrspårsavtalet med staten. Även frågor kopplat till grönstruktur, sociala och kulturella investeringar som simhall, gymnasieskola diskuteras.

Uppsala kommun ser behovet av samverkansmöjligheter med Knivsta kommun vad gäller planering av trafikplats vid E4 samt den planerade gång och cykelvägen mellan kommunerna. Planering av en kapacitetsstark kollektivtrafikförbindelse och ny tågstation kräver fortsatt samverkan ur ett storregionalt perspektiv.

Samordning och samverkan gällande mark- och vattenfrågor med angränsande kommuner kommer att behövas i den fortsatta planeringen för att uppnå en hållbar utveckling över kommungränsen.



Planområdet idag.

Planens karaktär

Utbyggnaden kommer att sträcka sig över lång tid. Många personer kommer att vara engagerade och berörda. Därför ska planen inbjuda till att många kan och vill bidra i kommande skeden. Kreativitet, kunskap och initiativ ska 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 närmare studeras i framtida detaljplaner och markanvisningar kommer justeringar och anpassningar att göras. Planen ska ge stöd till samverkan och tillit mellan alla aktörer.

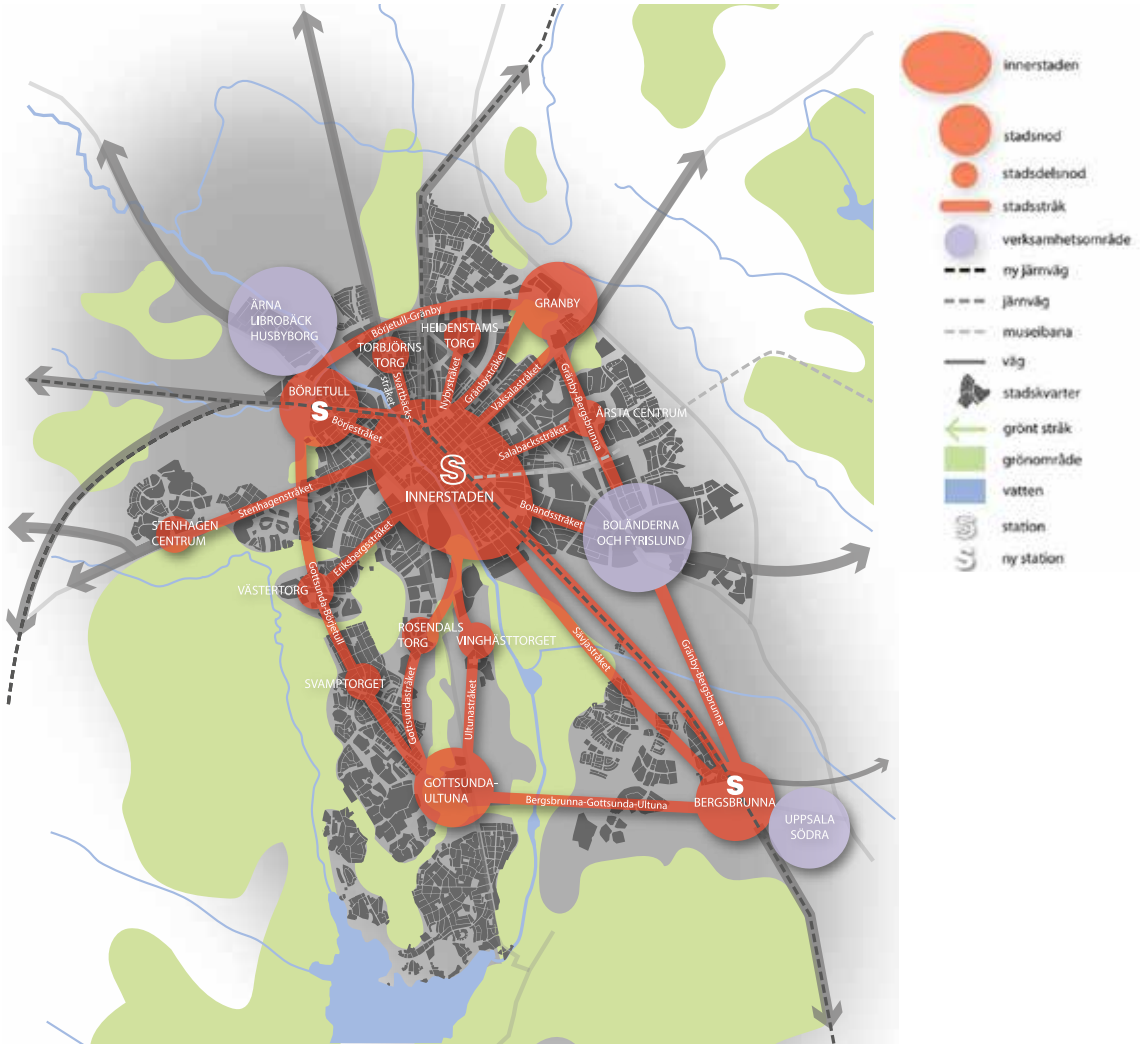
Översiktsplan 2016 för hela Uppsala kommun

Den kommunövergripande översiktsplanen från 2016 (ÖP16) är utgångspunkt för den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna. Översiktsplanen (ÖP) beskriver de fysiska förutsättningarna och sätter ramarna för var det är lämpligt att bygga. Översiktsplanen visar hur staden, landsbygderna och tätorterna kan fortsätta växa, nu och på lång sikt – ända fram till 2050.

Den visar hur Uppsala kan få plats med fler invånare och arbetsplatser, samtidigt som det skapas en god livsmiljö för människor och företag, och värnar om och förbättrar vår miljö. Det presenteras sedan i en önskad fysisk struktur för Uppsala en bit in på 2050-talet. Översiktsplan 2016 aktualitetsförklarades hösten 2020.

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



Strukturbild från ÖP 2016.
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. Ultunalänken spelar en avgörande roll i genomförandet av översiktsplanens målbild 2050.

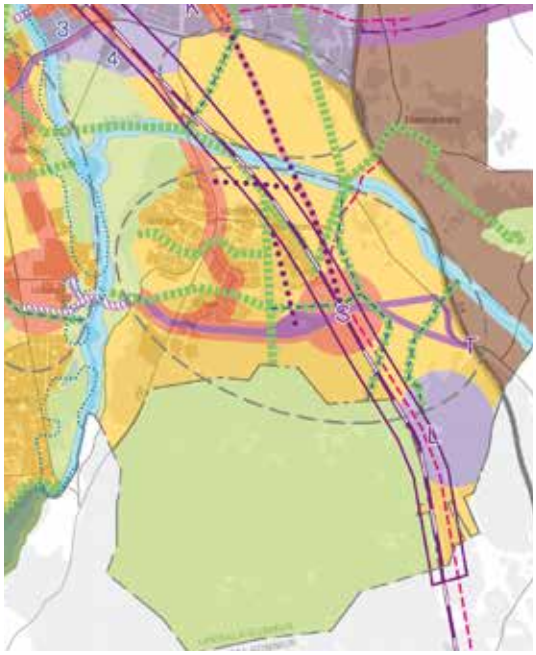
Översiktsplan 2016 prioriterar viktiga allmänna intressen inom fyra områden:

Uppsala är en drivande kraft i världen	Uppsala är en kommun för alla
Uppsala är en plats för de goda liven	Uppsala är en föregångare i ansvarsfull samhällsutveckling

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.



Utsnitt ur översiktsplan 2016, markanvändningskartan. Grå-streckad 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.

Tillkommande styrdokument

Sedan översiktsplanen antogs 2016 har ett antal nya styrdokument av betydelse för den fysiska planeringen tillkommit som påverkar Uppsala kommuns översiktsplanering.

Andra överordnade kommunala styrdokument med särskild bäring på fysisk planering:

- Riktlinjer för arbetet med Uppsala kommuns offentliga konst (Kulturnämnden 2017), Biblioteksplan för Uppsala kommun (KF 2018)
- Program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning (beslut KF 2016).
- Innerstadsstrategin (beslut KF 2016).
- Näringslivsprogram (beslut KF 2017)
- Arkitekturpolicy (beslut KF 2017)
- Landsbygdsprogram för Uppsala kommun (beslut KF 2017)
- Riktlinje för hantering av förorenade områden (beslut KS 2017)
- Policy för hållbar utveckling (beslut KF 2017)
- Miljö- och klimatprogram 2014 – 2023 (beslut KF, reviderat 2018)
- Bredbandsprogram 2018 – 2025 (beslut KF 2018)
- Riktlinjer för markanvändning inom Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde ur grundvattensynpunkt (beslut KF 2018)
- Riktlinjer för exploateringsavtal (beslut KF 2018)
- Riktlinjer för markanvisningar (beslut KF 2018)
- Energiprogram 2050 (beslut KF 2018)
- Handlingsplan för trygghet och säkerhet 2018 – 2022 (beslut KF 2018)
- Parkeringstal för Uppsala (beslut PBN 2018)
- Bostad för alla (beslut KF 2021)
- Riktlinjer för pendlarparkeringar (beslut KS 2019)
- Program för Uppsala kommuns barn- och ungdomspolitik (beslut KF 2019)
- Program för äldrevänlig kommun (beslut KF 2020)
- Kulturpolitiskt program (beslut i KF 2020)
- Riktlinje för utemiljöns yta och kvalitet vid förskola och grundskola i Uppsala kommun
- Avfallsplan för Uppsala kommun

Planuppdraget

Den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna syftar till att skapa förutsättningar 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 planområdet för den fördjupade översiktsplanen. Även en etablering av en ny järnvägsstation (Uppsala Södra) ingår i överenskommelsen.

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



Karta från avtalet med staten och regionen. 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.

Fyrspårsavtalet med staten och Region Uppsala

Regeringen tillsatte i november 2016 en samordnare för att bidra till utvecklingen av nya städer och långsiktigt hållbara stadsdelar som påtagligt kan bidra till ett ökat bostadsbyggande. Innovativa lösningar som kan bidra till goda livsmiljöer, minskad klimatpåverkan samt anpassning till ett förändrat klimat ska prioriteras. Exploateringarna ska kunna utgöra förebilder för hållbar stadsutveckling och medverka i en serie större bomässor.
En första uppgift inom regeringsuppdraget var att identifiera kommuner där det finns framtagna planer 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.
I augusti 2017 redovisandes nio områden för större samlad exploatering i sex kommuner, däribland Uppsala kommun. Förhandlingar om åtaganden och finansiering med berörda kommuner och andra berörda parter genomfördes under hösten 2017.

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. Detta är i linje med bedömning och inriktning i översiktsplanen.

Parallella processer

Parallella processer pågår till stöd för genomförandet av planen:

Vattenverksamhet
Tillstånd för Natura-2000 och vattenverksamhet kan krävas för flertalet av de kommande detaljplanerna. Frågan hanteras när förprojektering av gator och placering av bebyggelse har skett.

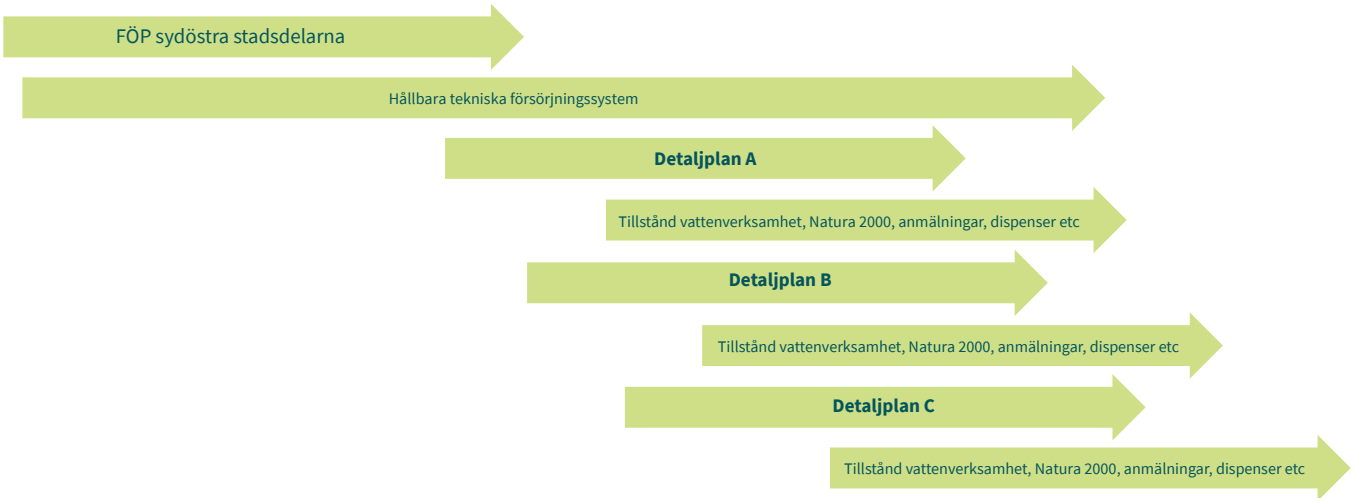
Kapacitetsstark kollektivtrafik
Ett parallellt detaljplaneprojekt gällande Uppsala spårväg pågår (i planen benämnd kapacitetsstark kollektivtrafik i väntan på slutgiltigt beslut om teknisk lösning).

Detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik var på samråd april och maj 2021.

Trafikplats vid E4:an
Tidig planering genom åtgärdsvalsstudie påbörjades 2020.

Järnvägsplan
Planprocessen för framtagande av förslag på de nya spåren, anslutningar till befintlig järnväg, järnvägsteknik, broar och väganslutningar och den nya stationen i Bergsbrunna är påbörjad. Antagande av järnvägsplanen väntas 2026.

Övertagande av väg 255
Avtal om övertagande av väg 255 planeras vara klart 2021. Övertagande sker därefter 2022.



Parallella 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. I samband med aktualitetsförklaring av översiktplanen kommer då även den fördjupade översiktsplanen att aktualitetsprövas.

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).

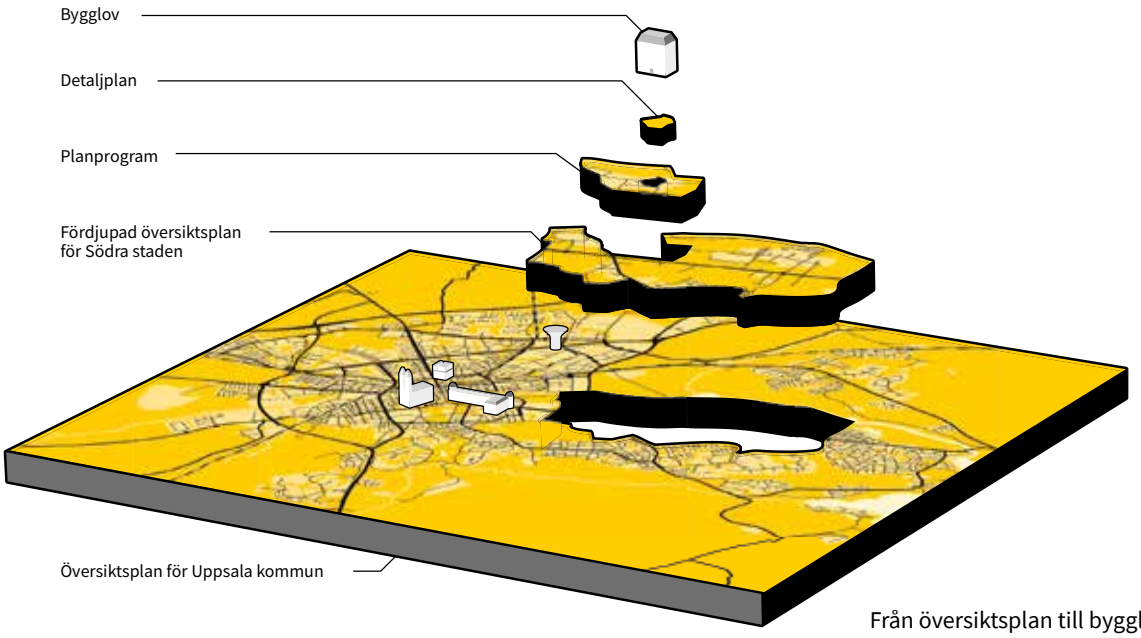
Alla översiktsplaner ska miljöbedömas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken. Planens konsekvenser ska kunna utläsas tydligt för miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter.

Strategisk miljöbedömning är en process med ett kontinuerligt och integrerat arbete kring miljöaspekter vid framtagandet och antagandet av en översiktsplan.

Till den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna har miljöbedömningen utvidgats till en hållbarhetsbedömning där även social och ekonomiska aspekter ingår. Syftet med hållbarhetsbedömning är att bidra till helhetssyn och hållbarhetsanpassning i framtagandet av den fördjupade översiktsplanen. Hållbarhetsbedömningen har skett parallellt och integrerat med arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

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.



Från översiktsplan till bygglov

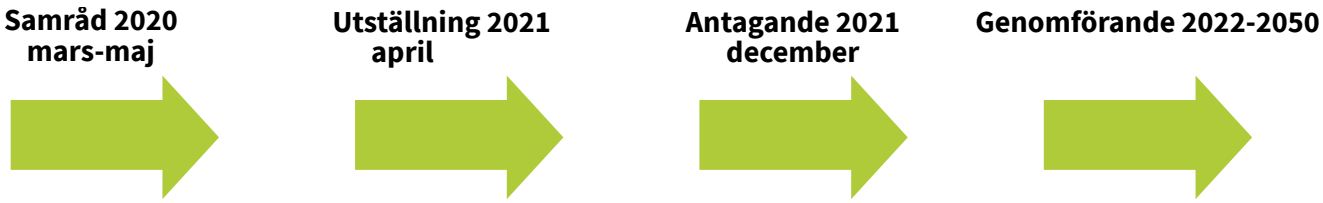
Om tidplan och process för FÖP Sydöstra stadsdelarna

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

Samråd
Samrådet är den del av planprocessen 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 leder till redovisas.

Utställning
Nästa steg i planprocessen är utställning/granskning. Då ställs den fördjupade översiktsplanen och samrådsredogörelsen ut. Berörda får då återkoppling på inlämnade synpunkter och yttranden samt 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 samhällsutveckling

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 i genomförandet av de globala målen.

I Uppsala län ska det regionala utvecklingsarbetet, utöver att koppla mot nationell och europeisk nivå, även säkerställa en utveckling i linje med Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling. Uppsala läns regionala utvecklingsstrategi har utvecklats och ska framöver även fungera som länets Agenda 2030-strategi.

FN:s konvention om barnets rättigheter

FN:s konvention om barnets rättigheter, ofta kallad Barnkonventionen, antogs av FN:s generalförsamling den 20 november 1989 och ratificerades av Sverige 1990. Den 1 januari 2020 blev konventionen svensk lag. Barnkonventionen består av 54 artiklar som enskilt och tillsammans syftar till att värna varje barns rätt till ett fullvärdigt liv, till barn räknas alla som är mellan 0–18 år.

För att än bättre kunna spegla barnets bästa i samhällsplaneringen har Uppsala kommun valt att utöver barnkonventionens grundprinciper lyfta principer om rättigheter för barn med funktionshinder, varje barns rätt till lek, fritid, kultur och vila. Arbetet med den integrerade barnkonsekvensanalysen har resulterat i planeringsinriktningar som stärker barnperspektivet i tidigt planeringsskede i de sydöstra stadsdelarna. Läs mer i bilaga 3 Integrerad barnkonsekvensanalys.

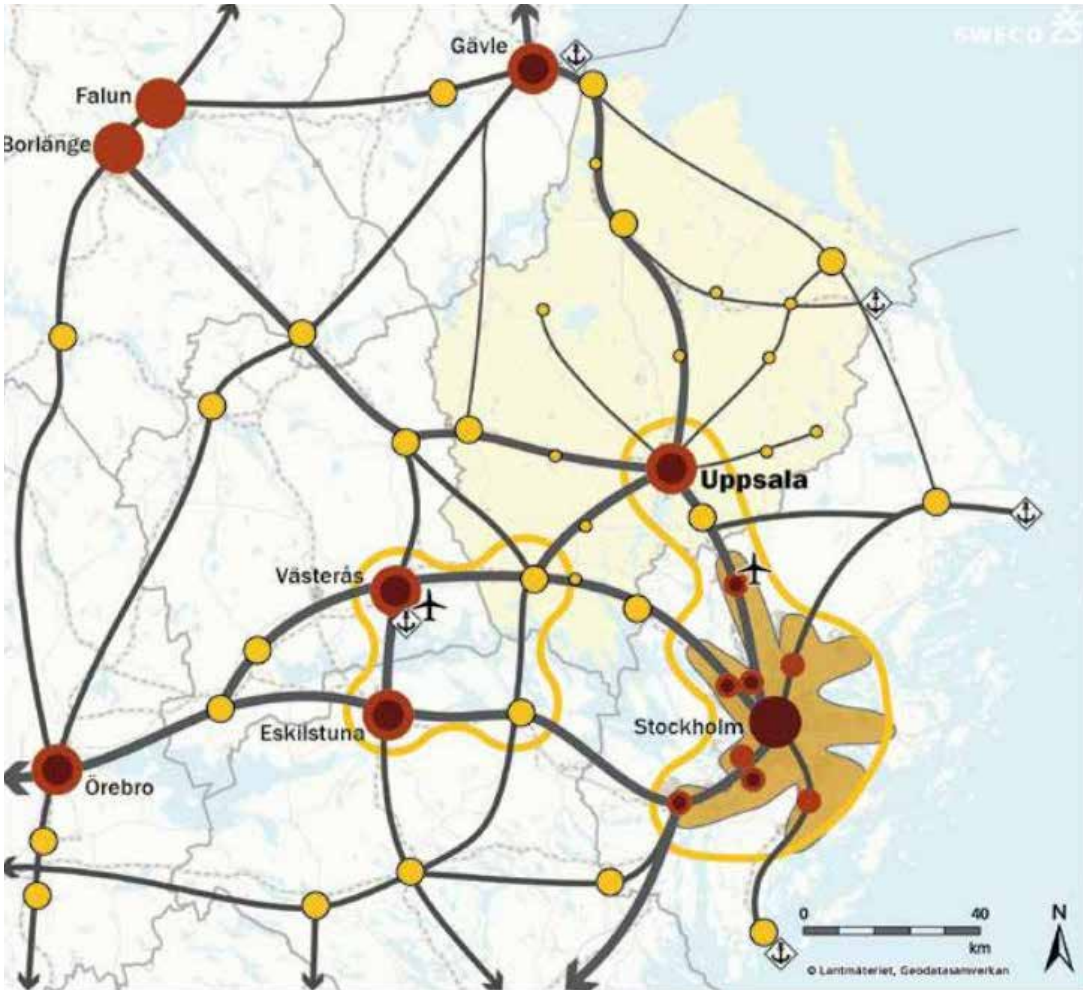
Sveriges miljömål

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål inom områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen, hållbar stadsutveckling, luftföroreningar och klimat. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen.

Storregional och regional hållbar utveckling

För att underlätta en hållbar helhetssyn på den regionala fysiska planeringen arbetas en gemensam inriktning fram för hela Östra Mellansverige, med ett sikte på 2050. ÖMS 2050 (östra mellansverige) syfte är att skapa samsyn för en samordnad planering i östra Mellansverige (ÖMS), där de storregionala utgångspunkterna för de regionala utvecklingsprocesserna och annan planering är desamma för hela östra mellansverige.

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. Regionala Utvecklingsstrategin för Uppsala län antogs av Regionfullmäktige senast i april 2021.



Regional strukturbild 2050 från den regionala utvecklingsstrategin (RUS).

Sydöstra stadsdelarna – en klimatpositiv stadsmiljö

Klimatpositiva stadsdelar– en stor utmaning och ett nödvändigt mål

Uppsala ska bli en fossilfri välfärdskommun 2030 och klimatpositivt 2050. För att kommunen ska nå dessa mål behöver takten i omställningen öka avsevärt. Mellan 2011 och 2019 har den genomsnittliga minskningen av växthusgasutsläpp i Uppsala varit -1,2 % per år men behöver accelerera till -10-14 % per år från och med 2021. Samtidigt behöver det säkerställas ett gott liv för alla kommunens invånare. För att öka takten och nå klimatmålen krävs stora förändringar i hur kommunen och kommunens invånare producerar, konsumerar, arbetar, reser och bor.

De sydöstra stadsdelarna utgör en stor del av Uppsalas utveckling och målet om en klimatpositiv stadsdel är därför en mycket viktig del i att nå klimatmålen för hela Uppsala. Här finns också stora möjligheter att testa och utveckla nya lösningar som sedan kan implementeras och skalas upp i andra delar av staden. Genomförandet av målet om en klimatpositiv utveckling är därför avgörande för hela Uppsalas klimatomställning.

Minskad klimatpåverkan från både bygg- och driftsskede

Uppsala ska vara klimatpositivt 2050 vilket sammanfaller med utbyggnadstiden inom planområdet. För att hela kommungeografin ska komma ner till negativa utsläpp 2050 behöver de sydöstra stadsdelarna gå före och visa på ambitiösa åtgärder för att bygga med låg klimatpåverkan. Det kommer innebära att allt som byggs måste ha lägre klimatpåverkan än det som byggs idag. Stadsmiljöerna behöver också ge förutsättningar för att leva med låg klimatpåverkan.

Under byggskedet kommer utsläpp främst från tillverkning av bygg- och anläggningsmaterial, men också från transporter och arbetsmaskiner på byggarbetsplatsen. Genom att bygga i trä, öka återbruk av byggmaterial, effektivisera transporten av byggmaterial genom t.ex. bygglogistikcenter och genom att använda fossilfria arbetsmaskiner kan utsläppen minskas. En effektiv användning av lokaler, t.ex. genom delning, gör också att klimatpåverkan från byggskedet minskar eftersom färre byggnader behövs. Det frigörs koldioxid när marken bereds för bebyggelse och träd tas bort, vilket behöver kompenseras genom att binda in kol i t.ex. träbyggnader och plantera nya träd.

I driftskedet, när människor flyttat in i stadsdelarna, kan utsläppen från el och uppvärmning orsaka en ökad klimatpåverkan. Det är därför centralt att bygga energieffektiva bostäder och lokaler, och att bygga ut lokal energiproduktion genom till exempel solceller på tak och fasader. De tekniska försörjningssystemen behöver integreras för att skapa cirkulära flöden av vatten, näring, avfall och energi.

Idag står lokala transporter för cirka en fjärdedel av utsläppen i Uppsala, och det är därför viktigt att genomföra kraftfulla åtgärder för att säkerställa ett hållbart resande och effektiva och godstransporter. Detta innebär att sydöstra stadsdelarna planeras för effektiva resor, gång-, cykel- och kollektivtrafik. Samordning av godstransporter, krav på fossilfria fordon och infrastruktur för elektrifiering är också viktiga insatser.

Utsläpp från konsumtion av till exempel livsmedel och varor ger en betydande klimatpåverkan. Tillitsskapande dialoger i stadsbyggnadsprocessen kan bidra till mer klimatmedvetna och engagerade invånare. Andra insatser handlar om att möjliggöra delningsekonomi och att stärka kopplingen mellan stad och land för en ökad lokal livsmedelsförsörjning.

Åtgärder behövs inom alla områden, och det är därför viktigt att klimatarbetet integreras i alla delar av genomförandet av den fördjupade översiktsplanen.

Sydöstra stadsdelarna i Uppsalas klimatfärdplan

Uppsala kommun har i samverkan med Uppsala klimatprotokoll tagit fram klimatfärdplaner inom olika fokusområden under 2019–2021. Detta arbete genomförs för att definiera hur Uppsala som samhälle gemensamt ska nå de långsiktiga klimatmålen.

För att se att de åtgärder som tas fram är tillräckliga modelleras växtgasutsläpp och energianvändning i modelleringsprogrammet LEAP, framtaget av Stockholm Environment Institute. Modelleringen bygger på data från nationella myndigheter och kommunens egna utredningar. Information om nuläget, antaganden om vad som kommer förändras och den potentiella effekten av olika åtgärder tas med i beräkningen av hur stora utsläppen kommer att vara i framtiden. Med modelleringen som stöd fokuseras arbetet på att genomdriva de åtgärder som ger stor effekt.

För att klara klimatomställningen behöver kommunen öka sin förmåga att aktivt driva innovation och tekniska systemskiften i nya organisatoriska former. Inom detta analyseras också, t.ex. behov av regeländringar och nya former för samverkan och upphandling.

Planens prioriteringar

Ramverk för hållbar samhällsutveckling

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

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

Resurseffektiv och klimatpositiv

Utbyggnaden av de nya stadsdelarna och vidareutvecklingen av de befintliga stadsdelarna sker med utgångspunkt i resurseffektivitet och målet om en klimatpositiv stad. Det utmanar alla aktörer att tänka innovativt och förutsätter nya arbetssätt i såväl planerings- och projekteringsskedet som i bygg- och förvaltningsskedet.

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 om klimatpositiva stadsdelar 2050 påverkar alla delar i samhällsbygget, från hur grävmaskinerna drivs till vilken typ av byggnadsmaterial som används samt förändrade livsstilar hos de nyinflyttade.

Inkluderande, produktiv och livskraftig

Den nya stadsmiljön är inkluderande, trygg och tillgänglig i sin utformning och till sitt innehåll. Hos invånarna ska känslan av tillhörighet vara stark. Nya och befintliga stadsdelar växer ihop till en helhet. Här känner sig såväl besökare som boende och arbetande välkomna överallt. En socialt hållbar stadsmiljö för alla oavsett bakgrund och förutsättningar. Det goda läget nära järnväg och kapacitetsstark kollektivtrafik ger en storregionala tillgänglighet som bäddar för företagens motivation att etablera sig.

Miljön 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 stadsnoden 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 lokaler för kulturverksamhet, studios, ateljéer och skollokaler skapas konst och kultur av både vuxna och barn. På gatuserveringarna utvecklas nya tankar och idéer i samtal mellan invånarna och besökare.

Livskraften uppstår ur den handlingsfrihet som kännetecknar hela skapandet av stadsmiljön. 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 den privata sektorn och den 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, förflytta sig med rullstol, jogga och springa. Livskraften utvecklas även i möten mellan människor, och stadsmiljön är utformad för att underlätta det goda livet.

Grönskande stadsmiljö med karaktärsfull arkitektur av hög kvalitet

Grönskan återfinns överallt och bidrar till trivsel, kvalitet och med ekosystemtjänster. Arkitekturen bidrar till de boendes välbefinnande och stadsdelarnas identitet genom god färg, form och materialverkan. Genom arkitekttävlingar och markanvisningstävlingar utmanas aktörerna att utmana sig, 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 Norra Lunsen och Årike Fyris nås på ett par minuter och grönområden finns i och mellan stadsdelarna. Från de högsta punkterna ser man ut över både skogs- och kulturlandskapet. Genom satsningar på stadsnära livsmedelsförsörjning finns färska grönsaker, bär, rotfrukter och baljväxter. Kultur- och jordbrukslandskapet är tillgängliga genom gång- och cykelvägar mellan åkrarna. Även inne i stadsmiljön är naturen närvarande och gör sig påmind genom dofter från grönska och vegetation och med ljud såsom fågelsång. Naturen ses som en resurs för Uppsalas invånare och används ofta av förskolor och skolor, både för undervisning och idrott. Förutsättningar för biologisk mångfald skapas och den ekologiska hållbarheten säkras.

Enkel och snabb att detaljplanelägga och bygga på ett ansvarsfullt sätt

Den fördjupade översiktsplanen har utrett förutsättningarna och villkoren för nybyggnation för att underlätta för kommande planeringsskeden. Planen bäddar också för att 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.

Kopplingschema mellan översiktsplanens och den fördjupade översiktsplanens prioriteringar

Översiktsplanens 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

Mark- och vattenanvändning år 2050

Mark och vatten	**22**	
Inriktning för mark och vattenanvändning	**28**	
Plankarta	**26-27**	
En del av Uppsala och huvudstadsregionen	**34**	**Block 1** Stadsmiljön som byggs
Gator och torg	**36**	
Bebyggelse	**43**	
Gårdar, parker och rekreation	**47**	
Hållbara tekniska försörjningssystem	**54**	
Transportinfrastruktur	**58**	
Vatten	**67**	**Block 2** Det som finns och utvecklas
Natur	**75**	
Kulturarv och kulturmiljö	**79**	
Trafik	**87**	**Block 3** Stadsmiljöns innehåll och användning
Bostäder	**94**	
Näringsliv och arbetsplatser	**96**	
Social och kulturell infrastruktur	**100**	
Hälsa, trygghet och säkerhet	**106**	



Mark och vatten

Här kan du läsa om planen till den framtida användningen av mark och vatten i de sydöstra stadsdelarna år 2050. Planen utgör i huvudsak en fördjupning av översiktsplanen och anger inriktningen för kommande planering och beslut.

För varje tema finns ***mål*** och ***planeringsinriktningar***. Målen beskriver tillståndsmål inom varje tema. Planeringsinriktningarna identifierar hur målen och de bärande kvaliteterna kan uppnås inom varje tema. De ska användas i efterföljande planering. Om konflikt mellan mål uppstår ska medvetna avvägningar göras för att uppnå en hållbar utveckling.

Till varje tema finns även rubriken rekommendationer för fortsatt planering. Här sammanställs utredningsbehov som uppmärksammats under framtaget av planen. Det faktiska behovet av varje enskild utredning tas det beslut om i nästa planeringskede.

Begrepp

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

Allmänna intressen

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 vattenanvändning och miljökvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken som ska följas.

Riksintressen och andra värden

I samband med utställning lämnade länsstyrelsen ett granskningsyttrande där redovisades en bedömning av hur riksintressen och andra viktiga värden tillgodoses. Granskningsyttrandet finns bifogat till antagandehandling tillsammans med en kommentar från kommunen. Kommentaren redovisar om kommunen och länsstyrelsen har olika uppfattning och hur kommunen har kompletterat antagandehandling med hur riksintressen och andra värden ska tillgodoses.

Planen i sammanfattning

Planområdet innehåller både stadsmiljöer och natur-, åker och betesmarker. Här 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 jordbruksmark.

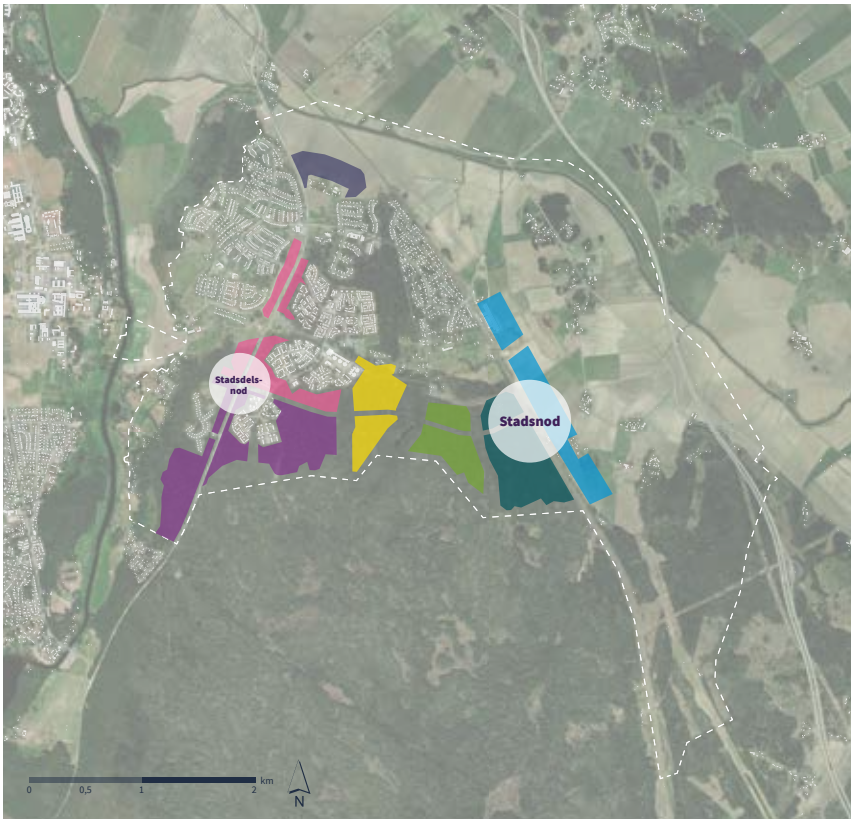
Nya och gamla stadsdelar binds samman

Den nya bebyggelsen är indelad i sju stadsdelar separerade av antingen gröna kilar och spridningsstråk eller järnvägen. De binds samman av den kapacitetsstarka kollektivtrafiken och gatunätet. Där det är möjligt kopplas de nya stadsdelarna också till södra Sävja och Bergsbrunna med gator för enbart gång- och cykel samt utryckningsfordon.

Runt den nya järnvägsstationen föreslås en stadsnod med intensivt kulturellt och kommersiellt utbud både natt och dag. I väster, där det kapacitetsstarka kollektivtrafikstråket och väg 255 möts skapas en lite mindre stadsdelsnod med huvudsakligen kulturell och kommersiell service. Utmed hela kollektivtrafikstråket föreslås verksamheter och handel i bottenvåningarna till stöd för ett rikt trottoarliv. Särskilda boenden av olika slag styrs med fördel till hållplatslägena, så även vårdcentraler, tandvård och annan service. De nya kvarteren utmed väg 255 i väster och utmed en ny gata parallellt med järnvägen i öster skapar stadsstråk.

Nytänkande kring de tekniska systemen

Alla gator har grönska och i gatorna fördröjs, renas och infiltreras dagvatten. Det är grunden i ett nytt dagvattensystem som också skapar förutsättningar för ekosystemtjänster. Ett nytt innovativt tekniskt försörjningssystem där nya lösningar för energiproduktion, energilagring, sopsortering och avloppshantering ingår i ett kretslopp. Dessa innovativa tekniska lösningar studeras i ett separat parallellt projekt. Så kallade multihubbar kan komma att spela en viktig roll i det nya sys-



Färgerna representerar olika nya stadsdelar inom FÖP-området. Detta är en illustrationskarta som exemplifierar tillämpningen av den fördjupade översiksplanens intentioner.

temet då de kan samla en rad gemensamma funktioner så som parkering, energilagring/laddning, varuutlämning, mottagning av material för återbruk/återvinning och sociala mötesplatser. Den lokala produktionen av energi syns också i stadsmiljön genom solceller på tak och fasader.

Den nya bebyggelsen

Stadsmiljön omfattar en bebyggelse som präglas av tydliga kvarter, stadsgator med grönska, torg och parker. Bebyggelsen är högst runt den nya järnvägsstationen och utmed kollektivtrafikstråket. I de övriga kvarteren varierar bebyggelsen mellan två och fem våningar. Den består av flerbostadshus, småhus och markbostäder i flerbostadshus. Med småhus menas fristående småhus, parhus, kedjehus och radhus.

Nytänkande kring användning av gaturummet

Gatorna i den nya stadsmiljön har olika trafikering beroende på var de ligger och hur många målpunkter de förbinder. Gemensamt för dem är grönskan i gaturummet. Möjlighet till sociala aktiviteter prioriteras vid utformning av gaturummen och dess möblering. I gator som har låga trafikmängder minimeras ytan för trafik och ersätts med grönska, plats för lek, samvaro och stadsodling med mera.

Genomfart för biltrafik planeras i ett öst-västlig stråk samt på väg 255 och utmed järnvägen i öster. Övriga gator trafikeras endast för angöring. Huvudcykelstråken är många och genomfart med cykel är möjlig på alla gator.

En grön stadsmiljö

Parker, gator och torg utgör tillsammans med stigar genom gröna kilar, ekologiska spridningsstråk och övriga grönområden ett system av rekreativa stråk i stadsmiljön. De knyter samman enskilda kvarter och stadsdelar med såväl Lunsen, slättlandskapet och årummen. I kvarteren som är tillräckligt stora för att rymma lek, utevistelse och grönska, sparas partier av natur. Två gemensamma stads- och odlingsparker föreslås öster om järnvägen respektive väster om väg 255. Skolor och förskolor lokaliseras med närhet till grönområden och innehåller också mycket lekvänlig grönska. Grundskolegårdar är lokaliserade och utformade för att utgöra en del av stadens målpunkter. De fungerar som större gröna lekmiljöer under skoltid men även på kvällar och helger.

Hållbara transporter prioriteras

Hållbara transportslag prioriteras i planen. 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 planen och vidare en vägförbindelse fram till den nya järnvägsstationen. Tre olika tunnelpassager under järnvägen föreslås för att koppla den östra sidan med den västra. Även den nya järnvägsstationen kommer att fungera för passage mellan den västra och den östra delen av 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 ska säkerställas i angränsande planarbeten.

Verksamhetsområde invid E4

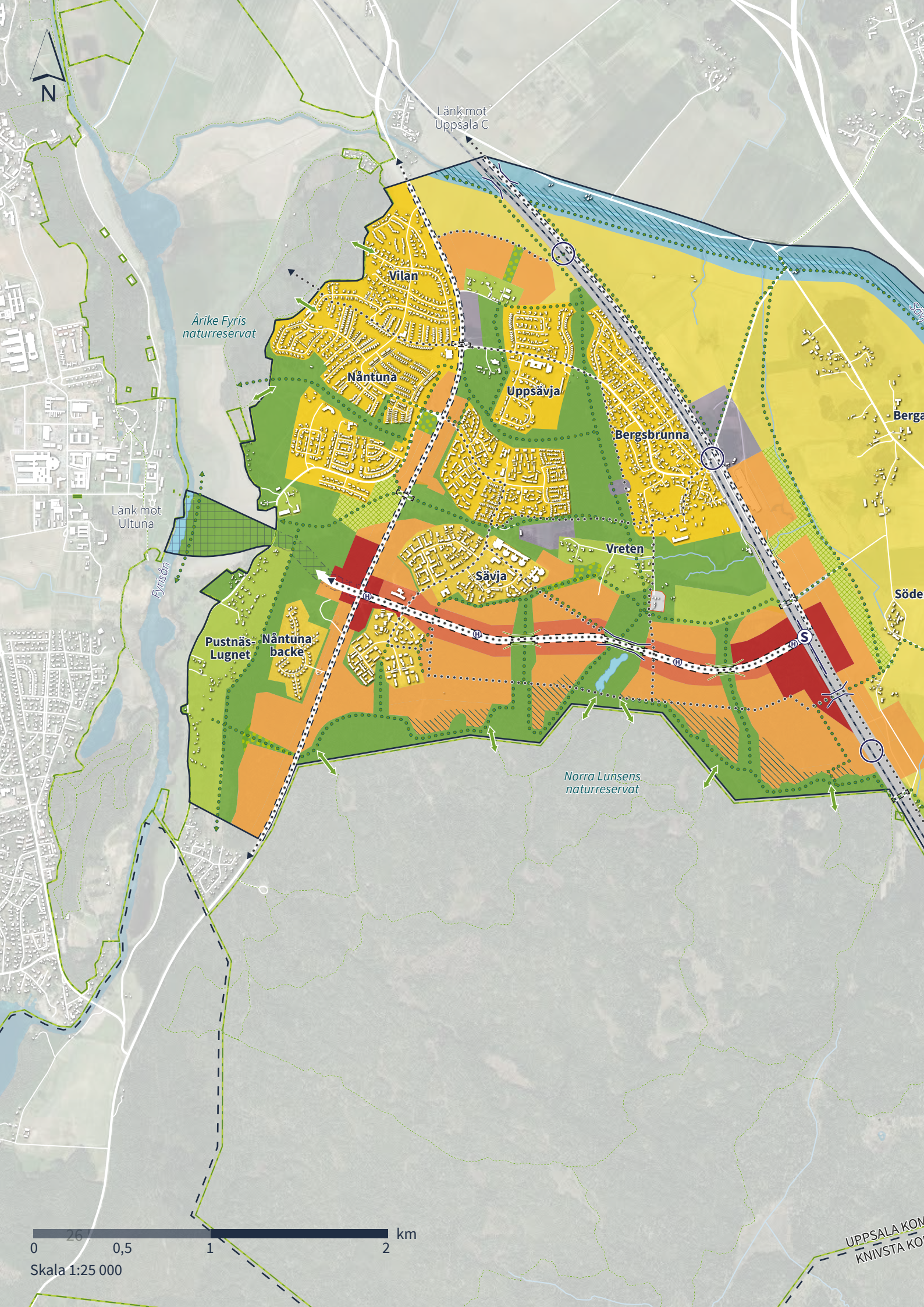
Ett utredningsområde för lättare industri, logistik och service föreslås i skogen väster om E4:an i intill den förslagna nya trafikplatsen. Ett utredningsområde för expansion söderut (Nysala) på östra sidan om järnvägen beskrivs översiktligt på plankartan.

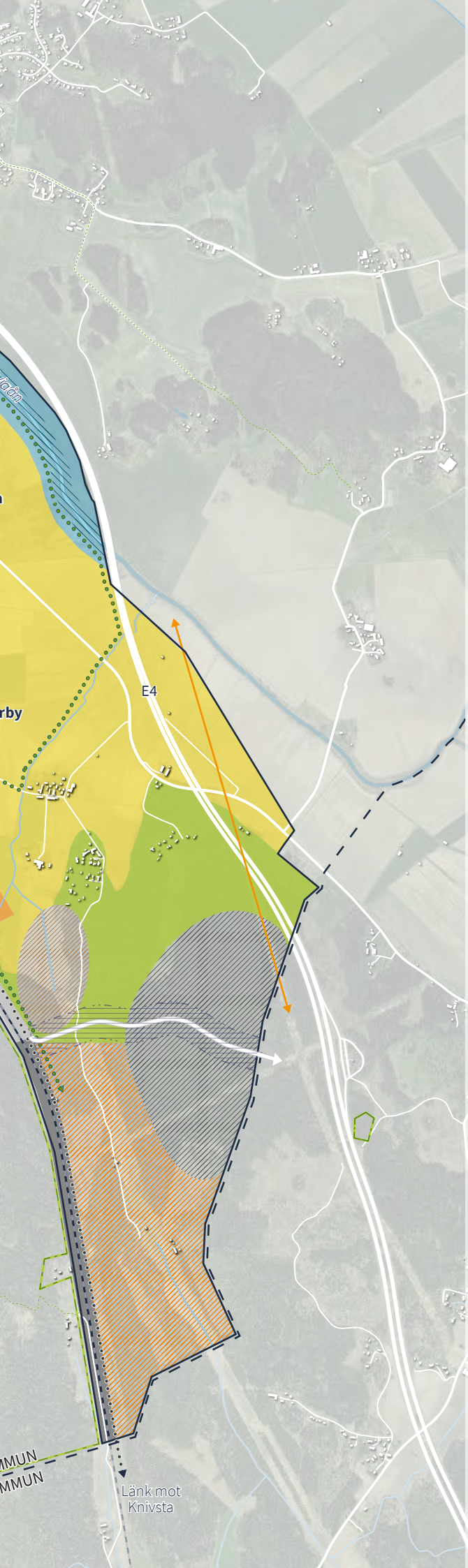
Åker- och betesmarker

På jordbruksmarken öster om järnvägen säkras stora delar av den bördiga åkermarken. Infrastruktursatsningar för gång och cykel för att tillgängliggöra jordbrukslandskapet planeras intill vägar eller diken för bevarad sammanhängande jordbruksmark.

Utbygganden sker under lång tid

För att kunna genomföra utbyggnaden på ett sätt som leder till en karaktärsfulla och klimatpositiva stadsdelar år 2050 och som dessutom kan erbjuda fungerande och trivsamma stadskvarter under hela utbyggnadstiden och med en kommunal ekonomi i balans, krävs noggrann planering. Kreativitet, kunskap och initiativ till nya tekniker och innovationer ska stimuleras. Principer för utbyggnaden beskrivs i kapitlet Genomförande.


N
Länk mot Uppsala C
Vilan
Årike Fyris naturreservat
Nåntuna
Uppsävja
Bergsbrunna
Berga
Länk mot Ultuna
Fyrisån
Vreten
Sävja
Söde
Pustnäs-Lugnet
Nåntuna backe
Norra Lunsens naturreservat
26
0
0,5
1
2
km
Skala 1:25 000
UPPSALA KOM
KNIVSTA KO



Plankarta
Mark- och vattenanvändning Sydöstra stadsdelarna

- Kommungräns
- Plangräns
- Naturreservat
- Huvudsakligen kontor, hotell och handel och andra arbetsplatser
- Huvudsakligen flerbostadshus
- Huvudsakligen bostadsbebyggelse. Småhus och flerbostadshus
- Stadsbygd
- Stadens omland/ Uppsalaslätten
- Huvudsakligen sport och fritid
- Försiktig komplettering av bostadsbebyggelse
- Stadsdelspark/ odlingspark
- Större kvarterspark
- Grönområde
- Å-stråk
- Teknisk anläggning (inbyggd)
- Järnvägsområde inkusive genomfartsgata motorfordon och huvudgata kapacitetsstark kollektivtrafik (inklusive skyddsområde). Befintlig bebyggelse undantagen
- Järnvägsområde (inklusive skyddsområde).
- Reservat för trafikförbindelse
- Utredningskorridor för infartsväg från föreslagen ny trafikplats på E4 i Knivsta (studeras i ÅVS)
- Utredningsområde inför Natura 2000-prövning
- Utredningsområde Nysala
- Utredningsområde verksamhetsområde
- Utredningsområde kommunal ridanläggning
- Kraftledning
- Grönt rörelsestråk
- Huvudgata kapacitetsstark kollektivtrafik
- Huvudgata cykelfordon
- Bro
- Marknära brokonstruktion
- Undergång gång och cykel
- Vägförbindelse under järnväg
- Järnvägsstation
- Huvudhållplats kapacitetsstark kollektivtrafik
- Entré mot naturreservat med anslutning till befintliga leder

Inriktning för mark och vattenanvändning (plankarta)

Mångfunktionell bebyggelse

Huvudsakligen kontor, hotell, handel och andra arbetsplatser

Dessa kvarter utgör stadsnod och stadsdelsnod som rymmer huvudsakligen kommersiella lokaler såsom kontor, hotell och handel samt vård. Depå ryms också inom användningen. Bostadsbebyggelse kan förekomma. Bottenvåningarna i kvarteren utformas med en tillräcklig våningshöjd för att rymma verksamheter. Plats för torg och parker ska säkerställas. Runt järnvägsstationen ska erforderliga ytor för angöring, cykelparkering, kommersiella bussar och bussar i linjetrafik finnas. Här ska också plats säkras för kultur- och sportverksamhet samt ideell sektor, exempelvis interreligöst center. Bebyggelsehöjden i stadsnoden vid stationen samt stadsdelnoden ska prövas särskilt i detaljplan.

Återfinns under tema Gator och torg, Bebyggelse, Gårdar, parker och rekreation, Hållbara tekniska försörjningssystem, Transportinfrastruktur, Bostäder, Näringsliv och arbetsplatser, Social och kulturell infrastruktur

Huvudsakligen flerbostadshus. Lokaler i bottenvåningar för offentlig och kommersiell service

Bebyggelse för huvudsakligen bostäder med bottenvåningar utformade med tillräcklig våningshöjd för verksamheter. Plats för torg och parker ska säkerställas. Cykelparkering för pendlare ska ordnas vid strategiska bytespunkter. Utmed kollektivtrafikboulevarden ska bebyggelsen upp till åtta våningar prövas.

Återfinns under tema Gator och torg, Bebyggelse, Gårdar, parker och rekreation, Hållbara tekniska försörjningssystem, Transportinfrastruktur, Bostäder, Näringsliv och arbetsplatser, Social och kulturell infrastruktur

Sammanhållen bebyggelse

Huvudsakligen bostadsbebyggelse. Småhus och flerbostadshus

I anslutning mot befintlig bebyggelse ska ny bebyggelse anpassas i skala. Skolor och förskolor placeras med fördel i lägen som gränsar mot befintlig bebyggelse. Bebyggelse i anslutning mot naturreservat Lunsen eller kulturlandskap ska anpassas i skala.

Här medges plats för skolor, förskolor, idrottslokaler och annan kommunal service. I särskilt lämpliga lägen kan lokaler för kommersiell service i bottenvångar förekomma. Torg, parker och plats för lek och annan aktivitet ska säkerställas. Flerbostadshusens byggnadshöjd ska vara högst 20 meter vilket motsvarar cirka fem våningar. Multihubbar är möjliga inom dessa ytor.

Återfinns under tema Gator och torg, Bebyggelse, Gårdar, parker och rekreation, Hållbara tekniska försörjningssystem, Bostäder, Näringsliv och arbetsplatser, Social och kulturell infrastruktur

Stadsbygd

Befintliga områden kan kompletteras med ny bebyggelse men det bör studeras vidare i planprogramsarbete eller andra typer av förstudier om större kompletteringar planeras. Lokala parker och närnatur ska värnas.

Areell näring

Stadens omland/ Uppsalaslätten

Brukandet av jordbruksmarken värnas och kan även utvecklas i riktning mot lokal livsmedelsförsörjning. Nya bostäder med koppling till jordbruket och nya byggnader ska anpassas i skala och utformning för att inte påtagligt framträda i slättlandskapet. Ytor för vattenhantering ska vid behov inrymmas.

Återfinns under tema Näringsliv och arbetsplatser, Vatten, Kulturarv och kulturmiljö

Grönområde och park

Grönområde

Grönområde ska fungera både som spridningsvägar för djur och natur samt för människors rekreation. Dessa områden ska 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. Ytor för vattenhantering ska vid behov inrymmas.

Återfinns under tema Gårdar, parker och rekreation, Vatten, Natur

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 ekologiska samband. Mycket låg exploateringsgrad.

Återfinns under tema Bebyggelse, Kulturarv och kulturmiljö

Stadsdelspark / odlingspark

Större stadsdelspark med lek- och aktivitetsytor, ordnade mötesplatser, ytor för kulturevenemang och odling samt mycket grönska och stora träd. Den östra parken utvecklas med särskilt fokus på odling. Ytor för vattenhantering ska vid behov inrymmas.

Återfinns under tema Gårdar, parker och rekreation, Vatten, Natur

Utredningsområde inför Natura 2000-prövning

Extra känsligt område i anslutning till Natura 2000-område. Bebyggelsens utbredning avgörs i Natura 2000-prövning.

Återfinns under tema Bebyggelse, Natur, Vatten

Transportinfrastruktur

Reservat för trafikförbindelse

Förbindelsen ska i första hand utformas för gång-, cykel- och kollektivtrafik, vilket också är förutsättningen i den miljökonsekvensbeskrivning som tillhör den fördjupade översiktsplanen. Planens gatusystem kan fungera även med biltrafik i denna förbindelse, om så bedöms angeläget längre fram i tiden. En sådan åtgärd kräver särskild prövning genom detaljplaneläggning och behöver föregås av ny miljöbedömning på helhetsnivå och ett ställningstagande i den kommuntäckande översiktsplanen.

Återfinns under tema Transportinfrastruktur, Vatten, Natur

Verksamheter och industri

Utredningsområde verksamhetsområde

Markanvändningen syftar till verksamhetsområde för lager och logistik, småindustri som exempelvis verkstäder och produktionslokaler av olika slag, återvinningscentral, avloppsreningsverk, ”kretsloppsverk” och solcellsanläggning mm. Avloppsreningsverk kan placeras här om lokaliseringsbeslut fattas. Vid behov kan även ny brandstation lokaliseras hit. Områdets utformning och innehåll utreds vidare i ett planprogram.

Återfinns under tema Hållbara tekniska försörjningssystem, Transport infrastruktur, Kulturarv och kulturmiljö, Näringsliv och arbetsplatser

Övriga symboler i plankartan

- Huvudsakligen sport och fritid
- Större kvarterspark
- Å-stråk
- Teknisk anläggning (inbyggd)
- Järnvägsområde inkusive huvudgata motorfordon och huvudgata kapacitetsstark kollektivtrafik (inklusive skyddsområde). Befintlig bebyggelse undantagen
- Järnvägsområde (inklusive skyddsområde).
- Utredningskorridor för infartsväg från föreslagen ny trafikplats på E4 i Knivsta (studeras i ÅVS)
- Utredningsområde Nysala
- Utredningsområde kommunal ridanläggning
- Kraftledning
- Grönt rörelsestråk
- Huvudgata kapacitetsstark kollektivtrafik
- Huvudgata cykelfordon
- Bro
- Marknära brokonstruktion
- Undergång gång och cykel
- Vägförbindelse under järnväg
- Järnvägsstation
- Huvudhållplats kapacitetsstark kollektivtrafik
- Entré mot naturreservat med anslutning till befintliga leder

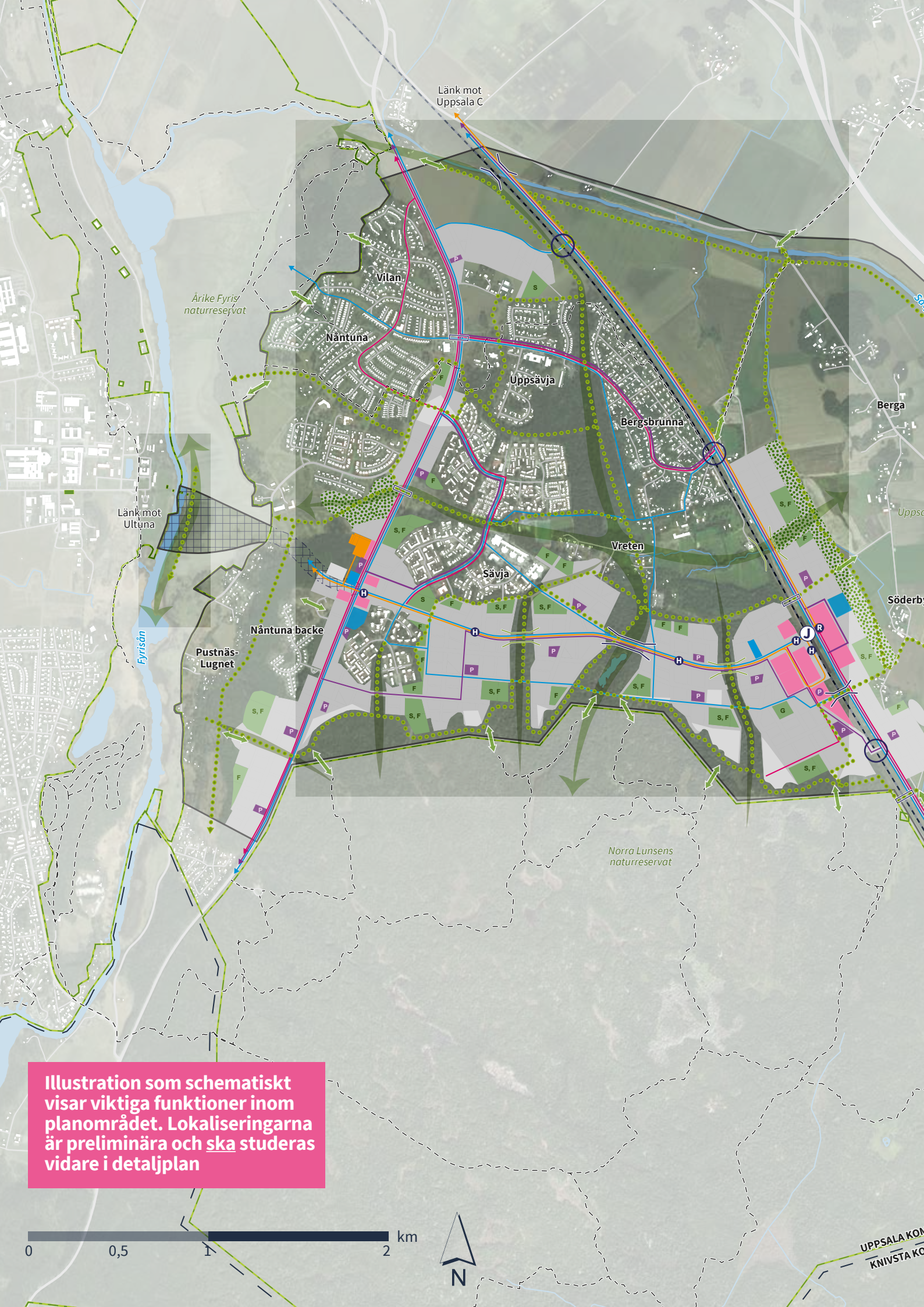
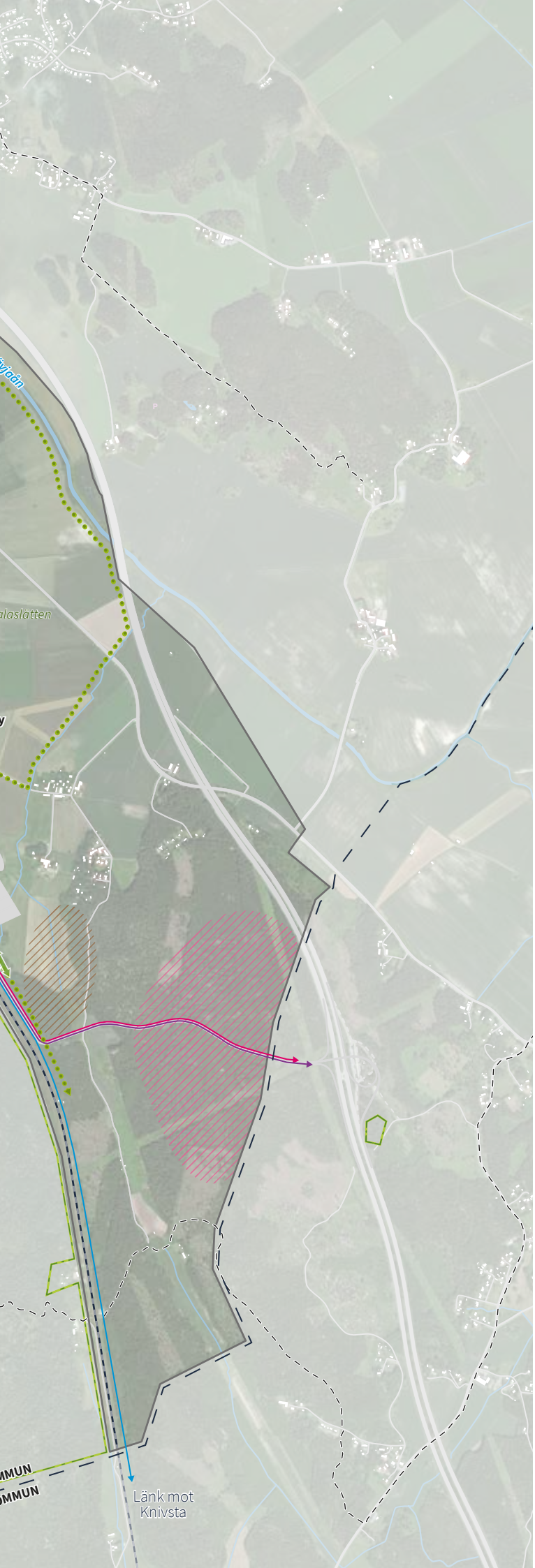


Illustration som schematiskt visar viktiga funktioner inom planområdet. Lokaliseringarna är preliminära och ska studeras vidare i detaljplan



Funktioner och flöden i sydöstra stadsdelarna

INNEHÅLL KVARTER

- Huvudsakligen kontor, hotell och handel
- Huvudsakligen bostadsbebyggelse
  (även innehållande vägar, parker, torg, sport och fritid etc)
- S, F — Skola
  ((F = förskola), (S, F = skola 1-9 och förskola), (G = gymnasium))
- P — Parkeringshus bil/ multihubb
- Social och kulturell infrastruktur
  (vård, badhus, ishall, lokaler för kulturverksamhet etc)
- Depå för kollektivtrafik
- Stadsdelspark
- Utredningsområde ridanläggning
- Utredningsområde verksamhetsområde
- Markreservat för trafikförbindelse

TRAFIKSTRUKTUR OCH KOLLEKTIVTRAFIK

- Genomfartstrafik motorfordon
- Huvudcykelstråk
- Kapacitetsstark kollektivtrafik
- Buss
- Vägförbindelse under jvg
- Undergång gång och cykel
- Bro
- Marknära brokonstruktion
- J — Järnvägsstation
- H — Hållplats kapacitetsstark kollektivtrafik
- R — Hållplats regional och kommersiell busstrafik

GRÖNT

- Entré mot natur och befintliga leder
- Befintliga leder och stigar
- Grönt rörelsestråk
- Gröna kilar mellan stadsdelar
- Spridningsvägar växter och djur

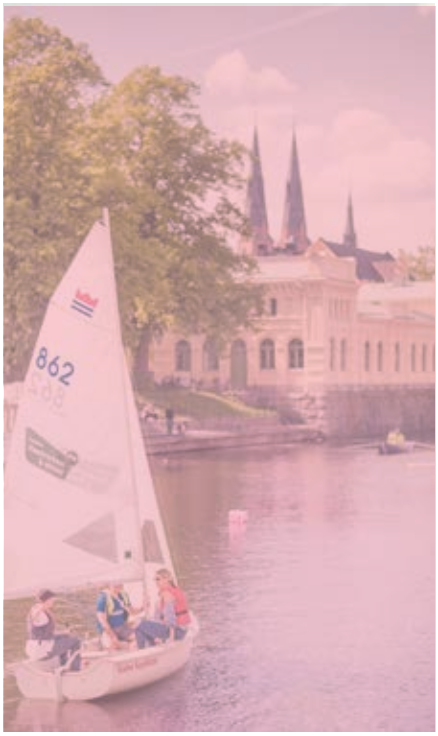
GRÄNSER

- Plangräns
- Naturreservat
- Kommungräns











Stadsmiljön som byggs

En del av Uppsala och huvudstadsregionen

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. Här syns även kopplingarna utåt och bidraget till utvecklingen i ett regionalt sammanhang.



Mål 2050

- De sydöstra stadsdelarna bidrar med utvecklingskraft till Uppsala och regionen
- De sydöstra stadsdelarna ger mervärden till både befintliga stadsdelar och hela Uppsala
- Den nya stadsmiljön upplevs tillsammans med de befintliga stadsdelarna som en helhet och som en del av Uppsala stad
- De sydöstra stadsdelarna bidrar med förstärkt tillgänglighet till kultur- och naturmiljöer
- Den nya stadsmiljön är en föregångare för innovation och hållbar samhällsbyggnad

Planeringsinriktningar

- Den nya järnvägsstationen och dess knutpunkt ska vara en resurs för hela Uppsala och regionen
- Den nya stadsmiljöns innehåll ska komplettera Uppsalas nuvarande utbud och funktioner
- Befintliga gator ska kopplas samman med den nya stadsmiljön, där det är möjligt
- Platsens värden ska tas till vara vid utformning för att bidra med identitet och historisk koppling
- Erfarenheter och lärdomar från det innovativa arbetet i de sydöstra stadsdelarna ska spridas

Se även tema Transportinfrastruktur och Näringsliv och arbetsplatser

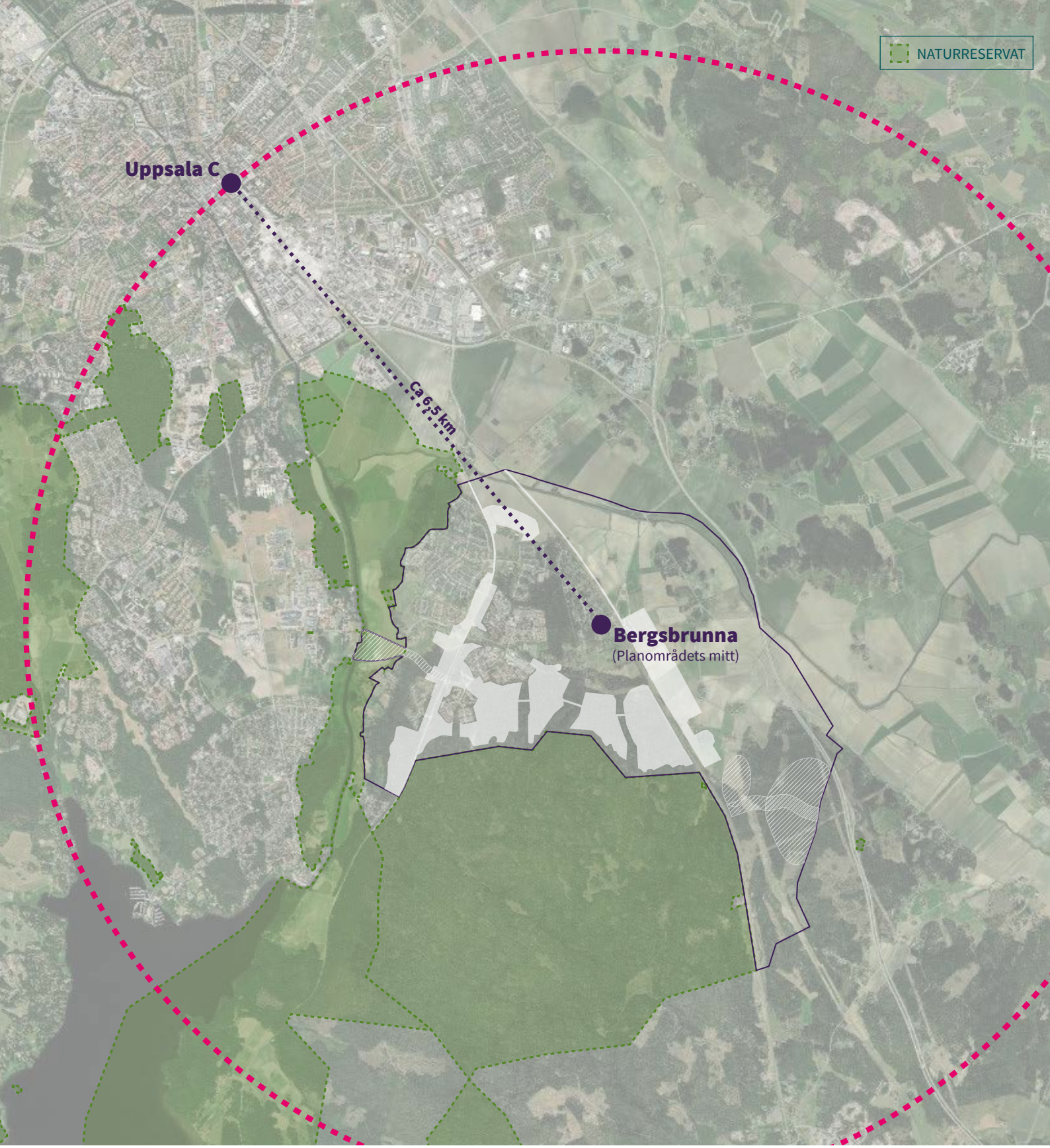
Den nya stadsmiljön inom planområdet bidrar till hela Uppsala. Stadsmiljön präglas av en karaktärsfull arkitektur i en grönskande miljö och fungerar som föregångare för hållbar stadsbyggnad. Hela Uppsala får nytta av de testbäddar som sätts upp under utbyggnadstiden.

Platsens speciella topografiska förhållanden är ett värde som tas tillvara. Höjdskillnaderna är stora mellan skogsplatån och de omgivande dalgångarna. Det skapar förutsättningar för utblickar och en varierad miljö. På detta sätt bidrar den nya stadsmiljöns med unika kvaliteter i det annars relativt flacka stadslandskapet.

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 befintliga.

En viktig 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 tillgänglighet till Årike Fyris för hela Uppsala och möjlighet till nya utblickar över Fyrisåns dalgång. Detta bidrar till upplevelsen av hur stadens olika delar hänger ihop. Bron fyller således en viktig funktion för att skapa en sammanhängande och väl integrerad stad.



Det är cirka 6,5 km fågelvägen mellan Uppsala C och Bergsbrunna.

Bidrar till hela Uppsalas utveckling

Utvecklingen i de sydöstra stadsdelarna påverkar Uppsala kommun som helhet. Ett långsiktigt effektmål är att utvecklingen av de sydöstra stadsdelarna och dess hållbara transportlänkar avlastar transportnät på andra platser så att stadens och kommunens utveckling sammantaget kan fortgå i den takt och med de intentioner som planen anger.

En ny station ”Uppsala Södra” möjliggör ytterligare växtkraft i Stockholm-Arlanda-Uppsalastråket vilket stärker Uppsala som tillväxtnod i huvudstadsregionen och bidrar till dess konkurrenskraft på den globala arenan.

Den kapacitetsstarka kollektivtrafiken stärker den sociala integrationen inom Uppsala genom att stadsdelar som idag 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 också 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 ger ett större kundunderlag i hela Uppsala både vad gäller efterfrågan på tjänster på arbetsmarknaden inom t. ex skönhetsvård, hantverkstjänster och konsulttjänster.

Ett större utbud av intressanta och stimulerande stadsmiljöer av olika karaktär kommer att skapas genom utbyggnaden av nya stadsdelar.



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.



Mål 2050

- Gator och torg, gränder, gångvägar, spänger och stigar bildar ett kontinuerligt och tillgängligt system som också kopplar de nya stadsdelarna till de befintliga
- Gator och torg bidrar med trygghet, orienterbarhet, identitet, karaktär och trivsel
- Utformning av gator och torg möter framtidens behov av förändring

Planeringsinriktningar

- Det bör finnas ett stadsdelstorg i varje stadsdel. Torg placeras utmed kollektivtrafikboulevarden samt ”stortorg” i stadsnoden och stadsdelsnoden
- Genomfartsgator och kollektivtrafikboulevarden ska utformas för att främja stadsliv och trottoarliv
- Gatusystemet kan kompletteras med gränder för ökad genhet och intima stadsrum

Utformning

- Offentlig konst bör integreras i den fysiska planeringen under hela utbyggnadstiden
- Gaturummet kan utöver allmän platsmark rymma förgårdsmark/kvartersmark
- Gator ska utformas trafiksäkert med tillgänglighet och barnperspektivet i fokus
- Det ska finnas grönska, och där så är möjligt träd, i alla gaturum
- Gator bör där topografin gör det lämpligt avslutas med platser för utblickar över omgivande landskap eller stadsmiljö.
- Biltrafik ska vara tydligt avläsbar i gaturummen för att bidra till god trafiksäkerhet
- Vid utformning av passager över gata med kapacitetsstark kollektivtrafik ska god framkomlighet säkras för både kollektivtrafik, cyklister och gående. Barriäreffekter i staden ska aktivt undvikas
- Gator och torg ska utformas tillgängligt och göra det möjligt för alla att delta i stadslivet

Gaturummets mått

- Gaturummen ska ges ett sådant mått att de kan rymma:
  - separata ytor för gång- och cykel
  - rikligt med grönska i form av såväl stora trädkronor som fördröjande, renande och infiltrerande gröna ytor
  - ytor för aktivitet, odling, möten och samvaro i lägen med liten mängd trafik
  - framtida trafikflöden
  - yta för angöring med bil vid bostadsentré
  - plats för cykelparkering på kvartersmark

Se även tema Transportinfrastruktur och Trafik

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.

Öppna, tillåtande och trygga gator

Gator ska utformas så att de känns öppna, tillåtande och välkomnande. Universell utformning ligger till grund vilket möjliggör att alla invånare kan ta del av de sydöstra stadsdelarna på lika villkor oavsett ålder och funktionsförmåga. Med universell utforming menas här att stadsmiljön och de element som finns i stadsmiljön ska designas på ett sådant sätt att att personer med funktionsnedsättning inte exkluderas. 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 skapar trygghet. En annan strategi som ger trygghet och tydlighet är att skapa gränser mellan privata gårdar och allmänna, offentliga ytor i staden. De boendes privata ytor finns inne på kvarterens gårdar. 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. Det bidrar till att det upplevs som offentligt och välkomnande för alla. 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 genhet för cyklande och gående.

Barns fria rörelse har minskat och en orsak är vårdnadshavares oro för trafikolyckor. Detta leder till en mer stillasittande ung befolkning och ökad ohälsa bland barn och unga. Genom föreslaget gatunät med olika trafikhierarkier och hastighetsdämpande åtgärder skapas rätt förutsättningar för barns rörelsefrihet under sin uppväxt.

Gatunätet är öppet mot omgivningarna för att skapa 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 bryta barriäreffekter finns gång- och cykelbroar samt passager under järnvägen, både för cykel och motorfordon. Läs mer under avsnittet Transportinfrastruktur.

Attraktiva torg

Torg ger rytm och variation i gatunätet. Med hjälp av 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 planen på ömse sidor av järnvägsstationen och i korsningen mellan väg 255 och kollektivtrafikboulevarden.



Stadsdelstorg utmed kollektivtrafikboulevarden.
Illustration: Christiaan Smits,
Nivå Landskapsarkitekter AB

» Med universell utforming menas här att stadsmiljön och de element som finns i stadsmiljön ska designas på ett sådant sätt att att personer med funktionsnedsättning inte exkluderas. «

Läs mer

Läs mer om olika typer av gator under tema Transportinfrastruktur.

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



Bild över stadsdelen öster om Stordammsstråket

Bildens huvudsyfte är att illustrera den omfattanden grönskan i gaturum, på gårdar, skolgårdar och i omgivningarna så som planen föreskriver. Den visar också preliminära lokaliseringar av skolor och förskolor, multihubbar idrottsytor och annat. Stadsdelens slutgiltiga utformning ska studeras och fördjupas i kommande detaljplaner.

0 100 m

Generösa gaturum

I planen har huvuddelen av de nya gatorna en generös bredd. Gatunätet ska fungera under många hundra år och ett generöst mått skapar flexibilitet för förändring t. ex. ökade hushöjder utan att nämnvärt påverka sol- och dagsljusförsörjningen. Den generella gatusektionens mått utgår från de sedvanliga gatufunktionerna, det vill säga separerade filer för bil- och cykeltrafik i båda riktningarna, möbleringszon för grönska, hantering av dagvatten och ytvatten, 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.

Det kontinuerliga gatunätet och den generella bredden på gaturummen ger möjligheter att nyttja gator på olika sätt över tid, både på kort och lång sikt. Systemet är därmed robust och flexibelt.

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 Bebyggelse.

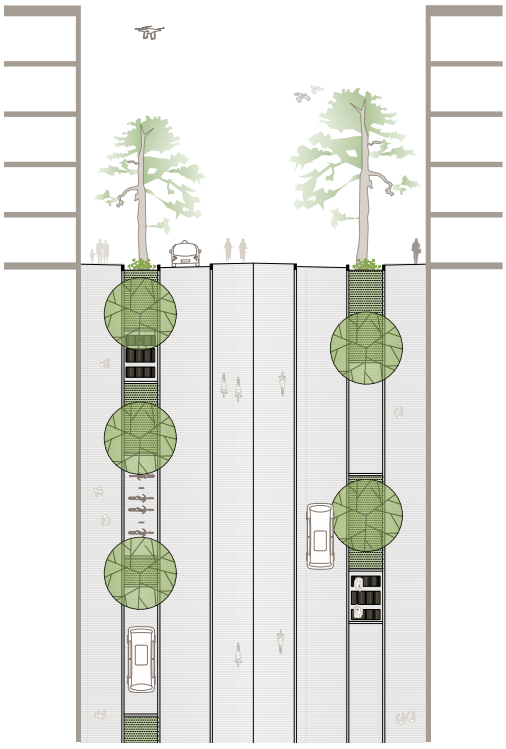


Exempel på förgårdsmark som kopplar till gatumiljön.
Fotograf: Nina Wittlöv Löfving

» Uteserveringar, torgförsäljning och möjlighet till scenframträdanden «



Exempel på gränd.



Här visas exempel på enmöjlig utformning av gaturum där alla trafikslag är separerade från varandra.

Gatusektion: Christiaan Smits,
Nivå Lanskapsarkitektur AB

Exempel på möjliga utformningar av olika typer av gaturum

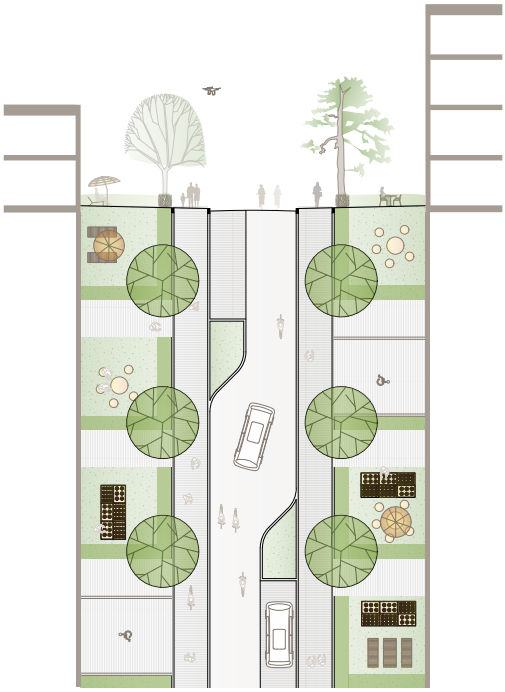


Illustration som visar exempel på gaturum som är enkelriktat samt med en viss privatisering av det breda gaturummet med förgårdsmark. Denna gatutyp kan användas där det planeras markbostäder i flerfamiljshusens bottenvåningar.

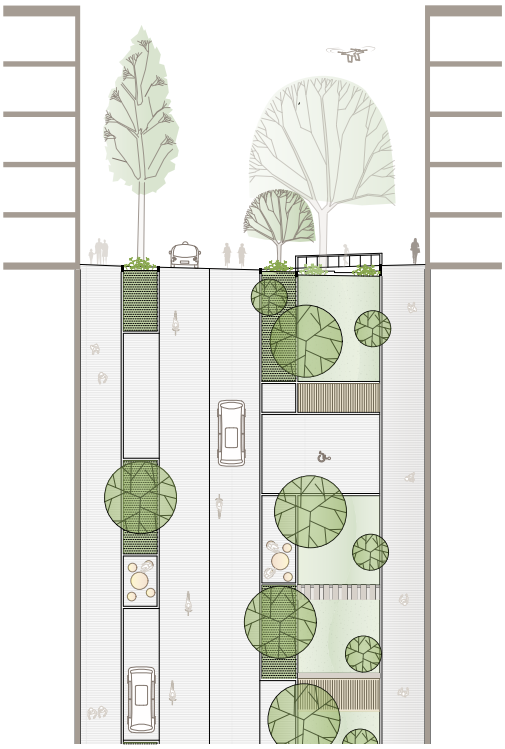


Illustration som visar exempel på gaturum med blandtrafik där den gröna zonen är sidolagd.

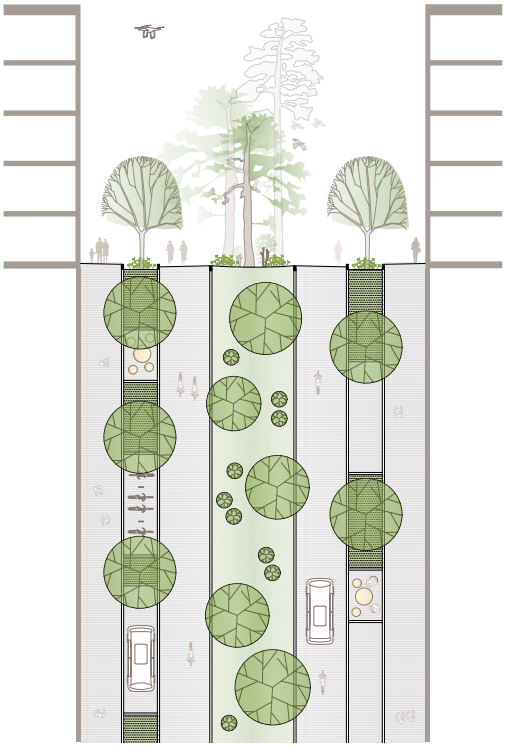


Illustration som visar exempel på gaturum för blandad trafik, möbleringszon på ömse sidor av gatan med angöringsparkering, möjlig cykelparkering, bänkar mm. I mitten av gatan en grön zon för biologisk mångfald och ekosystemtjänster.

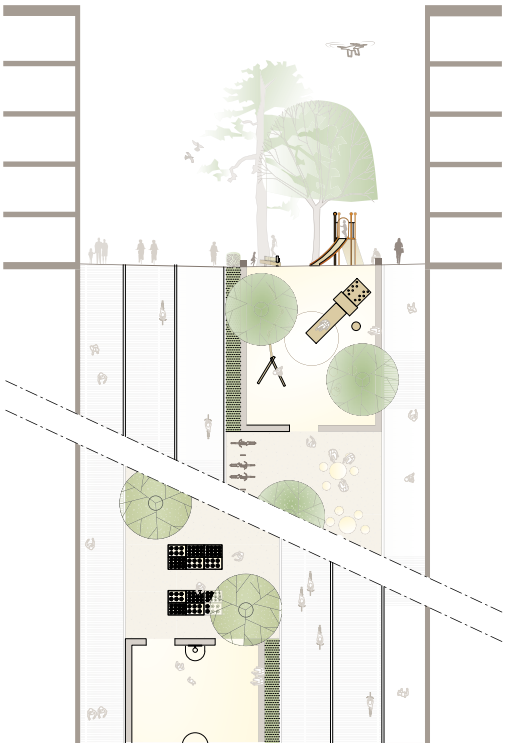


Illustration som visar exempel på hur grönska och sociala aktiviteter kan ordnas i gaturum med väldigt få trafikrörelser.

Gatusektioner: Christiaan Smits, Nivå Lanskapsarkitektur AB

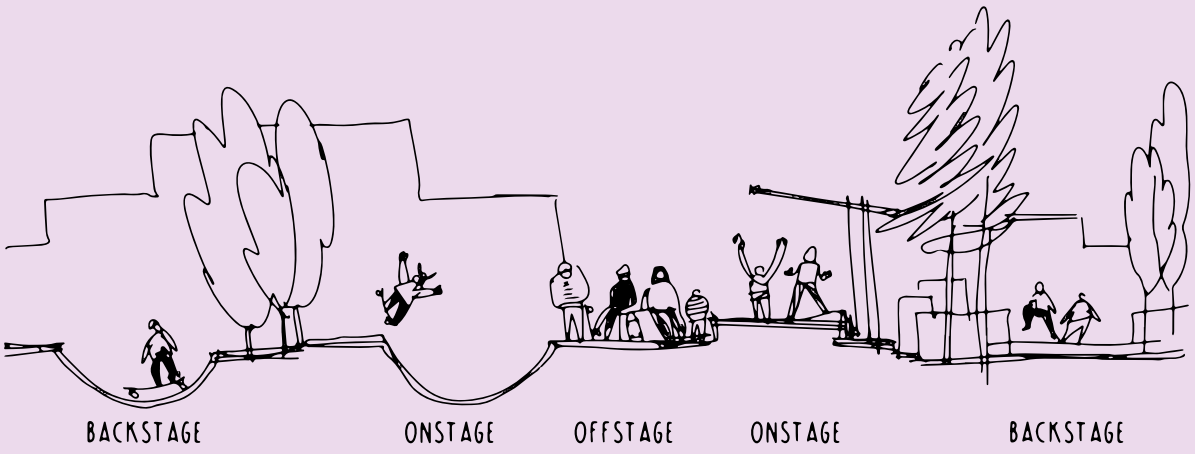
Stadsrummen är också barnens

Barnen utgör inte en homogen grupp, de växer och utvecklas i olika riktningar. Olika åldersgrupper har olika förutsättningar och behov. Yngre barn och barn i förskoleåldern är ofta helt beroende av att föräldrarna tar dem till en park eller går ut på den egna gården. Barn i lågstadiet får oftast en större frihet att röra sig i stadsrummen tex cykla till en kompis, leka ute själva i det närliggande området osv. De är fortfarande beroende av vuxna då det kommer till att ta sig till utflyktsmål. Under mellanstadiet ges barn oftast ytterligare frihet, kanske att de åker till skolan och aktiviteter själva och rör sig fritt i stadsdelen. När barnen sakta utvecklas från barn till ungdomar växer också deras rörelsefrihet och rörelsemönster ytterligare.

Barn använder således stadsrummen (gator, parker, skolgårdar, torg mm) på olika sätt med växande ålder men också utifrån personlighetstyp. Vissa barn vill synas och ta plats, andra barn vill iaktta och ibland delta. Vissa barn vill helst enbart observera. Dessa olika sätt att ta för sig av en plats / ett rum liknas oftast vid en scen och barn är on-stage, back-stage och off-stage. Hur individen förhåller sig till en plats är även olika över dygnets timmar, årstider och sinnesstämningen för stunden. Detta behov är något som den nya stadsmiljön ska kunna möta. Detta kan ske genom en jämn fördelning av varierande platser så som lekplatser, aktivitetstråk, aktivitetsparker, platser att bara hänga på, idrottsanläggningar och möteslokaler.

Hur långt det är till barns och ungas mest självklara platser i en stad eller en stadsdel brukar kallas för närhetsprincipen. Principen tar hänsyn till hur långt barn och unga kan röra sig självständigt beräknat från en gånghastighet av fem till sju kilometer i timmen. Med tanke på att förskolebarn tar sig ungefär 200 meter på fem minuter och skolbarn i årskurs 4–9 kommer 300 meter på fem minuter så finns det ett stort behov av att planera in vardagsnära platser så som kollektivtrafik, bostadsnära torg, mindre parker, platser för spontanidrott mm i de sydöstra stadsdelarna.

Grundskolor ska placeras för att bli attraktiva platser och målpunkter i staden även utanför skoltid. Närhet eller samnyttjande av skolornas lokaler för kultur, idrott och friluftsliv är exempel på hur grundskolor kan bidra till gemensamma lokala mötesplatser.



Bilden visar att olika åldersgrupper och individer har olika behov av att synas, höras och vara aktiva.

Källa: Barnkonsekvensanalys av Fördjupade översiktsplanen för de Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna. Landskapslaget AB.

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

Offentlig konst

Konst har en unik förmåga att ge platser nya dimensioner, stimulera till samtal, bryta invanda mönster, skapa debatt och engagera människor. Inte minst visar samtida forskning på betydelsen av konst för individen och samhället. Likaså är helhetssynen på gestaltningen av vår gemensamma livsmiljö av central betydelse. Genom att utgå från platsens kulturarv och konstens, arkitekturens, formens och designens möjligheter att skapa tillgängliga, inbjudande och tillåtande miljöer så kan attraktiva mötesplatser ta form. Mötesplatser som signalerar aktivitet, kreativitet, som bjuder in till medskapande och ger utrymme för olika kulturella uttryck och upplevelser, både inom- och utomhus. Runt dessa platser bör också beredas rum för aktörer inom de kreativa näringarna för att skapa ett växlande, kreativt kulturliv som bidrar till det goda och hållbara livet för de som bor verkar och besöker platsen.

Konstsatsning i de sydöstra stadsdelarna

I de sydöstra stadsdelarna bör offentlig konst vara en integrerad del i den fysiska planeringen genom hela stadsutvecklingsprojektet. Innovativa processer bör testas och pilotprojekt genomföras utifrån samma krav på innovation och nytänkande som all annan utbyggnad inom planområdet. Konstprogrammet bör identifiera olika arbetssätt i olika etapper under den långa utbyggnadstiden. Konstnärliga upplevelser blir tillgängliga för alla. Det innebär att offentlig konst lyfts in i i styrdokument och planer för området samt att kommande konstprogram för området implementeras. Konstprogrammet bör också anpassas till en kommande ansökan om Kulturhuvudstadsår 2029.

Konstprogrammet

Konstprogrammet för området är det styrdokument som ligger till grund för arbetet med offentlig konst. Det arbetas förnärvarande fram på Kulturförvaltningen. Offentlig konst kan också ingå som en uppgift i kommande arkitekt- och markanvisningstävlingar och konstprogrammet blir en del av tävlingsprogrammet i stort. Den offentliga konsten kan utifrån sådana förutsättningar verka för en helhetsgestaltning av hög kvalitet i livsmiljöerna.

Konstprojekt

Arbetet med att skapa offentlig konst sker alltid i någon form av samverkan med invånare. Det sker genom konstnärliga förstudier och dialogarbeten, tillfälliga konstprojekt samt platsspecifika permanenta konstverk. Offentlig konst planeras också för institutioner såsom skolor, förskolor och idrottshallar samt bibliotek och andra lokaler för kultur.



Offentlig konst i Lissabon. Foto: Aino Virta, WSP

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, det vill säga en stadsmiljö som binder mer koldioxid än den släpper ut. Här kan du också läsa om hur bebyggelsens präglas aven grönskande och karaktärsfull arkitektur och hur genomförandet kan ske på ett ansvarfullt sätt.



Mål 2050

- Bebyggelsen bidrar till en trygg och trivsam stadsmiljö
- Bebyggelsen är varierad inom en sammanhållen gestaltad helhet
- Arkitekturen har hög kvalité och bidrar till en karaktärsfull stadsbebyggelse som är ett besöksmål i sig
- I anslutning till befintlig bebyggelse eller värdefulla kultur- eller naturmiljöer är bebyggelsen anpassad i utformning och skala
- Bebyggelsen byggs resurseffektivt, klimatpositivt och ger förutsättningar för en hållbar livsstil

Planeringsinriktningar

Stadmiljön

- Byggnader ska i huvudsak placeras vid gata för att väl avgränsade gaturum ska skapas
- Entréer ska i huvudsak placeras mot gata för att bidra med trivsel och trygghet till gaturummet
- Bostadshus ska ha utgång till bostadsgård
- Väl gestaltad förgårdsmark där det är lämpligt samt uteplatser och balkonger ska bidra till ett levande gaturum
- Byggnader längs med kollektivtrafikboulevarden, i stadsnod och stadsdelsnod samt utmed delar av genomfartsgatorna bör förberedas för verksamheter i bottenvåningen
- Skol- och förskolebyggnader samt större idrottsanläggningar bör utformas som fristående byggnader eller samplaneras och placeras på egna tomter

Gestaltning och arkitektur

- Variation av bebyggelsetyper, såsom småhus och flerbostadshus ska finnas inom grupp av angränsande kvarter för att bidra till trygga och attraktiva stadsmiljöer.
- Byggnader för offentligt finansierade verksamheter ska bidra med hög kvalitet och identitet
- Multihubbar och andra tekniska byggnader ska utformas så att de tillför kvalitéer i stads- och landskapsbilden
- Byggnadshöjder ska tillåta god solbelysning på gårdar. Rikligt med dagsljus bör prioriteras, såväl i lägenheter som i stadsrum

Anpassning mot befintligt

- Ny bebyggelse i anslutning till befintlig bostadsbebyggelse ska anpassas i skala och karaktär
- Skol- och förskoletomter bör placeras i anslutning till befintliga bostadsområden och/eller grönområden
- Ny bebyggelse i anslutning mot naturreservatet Lunsen samt mot kulturlandskap ska anpassas i skala och utformning
- Vid bebyggelse som påverkar kulturhistoriskt värdefulla miljöer och siktlinjer inom områden av riksintresse för kulturmiljö ska särskild hänsyn tas och kulturmiljöanalyser bör tas fram
- Trädridåer ska sparas eller tillskapas framför bebyggelse i synliga lägen från slätten av hänsyn till riksintressen för kulturmiljö
- Försvarsmakten ska vara ständig samrådspart vid planläggning av höga objekt inom riksintresse för totalförsvaret

Resurseffektivt och klimatpositivt byggande

- Byggande ska bidra till att klimatmålen nås, exempelvis genom användning av kolbindande byggnadsmaterial
- Byggnader bör byggas utan källarvåning, med undantag i lägen där utfyllnad är aktuellt

Se även tema Gator och torg, Gårdar, parker och rekreation, Kulturarv och kulturmiljö, Bostäder, Näringsliv och arbetsplatser, Social och kulturell infrastruktur.

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



Innerstadens färger som utgångspunkt för färgsättning.



Exempel på flerfamiljshus i trä.

» Med småhus menas fristående småhus, parhus, kedjehus och radhus. «

Om stadsbyggnad

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

BEGREPP

Med markbostad i flerbostadshus menas en bostad i huset med egen ingång från markplan.

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 inom kvarteren varieras. Alla hustyper är möjliga: lamellhus, punkthus, småhus eller hus organiserade runt trapphus och/eller loftgångar.

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

För att skapa en social variation bör det inom kvarteren finnas en blandning av småhus och flerbostads. Fördelningen prövas i detaljplaneskedet för att säkerställa att målet om antalet bostäder nås.

För att skapa förutsättning för klassiska stadskvaliteter bör bebyggelse utmed gator med genomfartstrafik och kollektivtrafik planeras som sammanbyggda kvarter och i särskilt gynnsamma lägen med lokaler i bottenvåningarna. Med en sådan planering skapas även möjlighet till bullerskyddade bostäder. Kvarteren kan även ha en mer uppbruten bebyggelse där det bedöms lämpligt. Det ger också handlingsutrymme för olika byggaktörer att bidra till en stimulerande och trivsam variation i stadsmiljön. Kvarteren bör vara rimligt rätvinkliga för att ge stöd för goda lägenhetslösningar och rationellt byggande. Terräng och andra förutsättningar kan användas för att skapa intressanta stadsrum som kompletterar den rätvinkliga strukturen.

Bebyggelsen är högst i stadsnoden vid den nya stationen. Utmed kollektivtrafikboulevarden prövas bebyggelse upp till åtta våningar. I övriga kvarter är de mellan två och fem våningar. För delar av området bör bebyggelse kunna uppföras till över 20 meters byggnadshöjd. Detta kräver medgivande av Försvarsmakten eller att det föregås av att lägre, sammanhållen bebyggelse planlagts, etablerats och kartfästs i lantmäteriets översiktskarta. På sistnämnda sätt kan högre bebyggelse upp till 45 meter på sikt uppföras



Exempel på växtklädd fasad.

i enlighet med regelverket. Försvarsmakten är ständig samrådspart vid planläggning för höga objekt.

Kvarteren består av flerbostadshus, småhus och markbostäder i flerbostadshus. Med småhus menas fristående småhus, parhus, kedjehus och radhus. Byggnader för offentlig verksamhet bidrar med samhällsnärvaro i stadsrummet. Omsorgsfullt utformade byggnader signalerar ett samhälle som bryr sig om alla invånare. 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 dessutom till att skolgårdarnas friytor blir mer användbara och överblickbara.

Dagsljus, sol och skugga

I de sydöstra stadsdelarna ska dagsljus, sol och skugga vara centrala kvaliteter som ger miljön karaktär. Då förskolegårdar och skolgårdar planeras är detta kvaliteter som ligger till grund för placering av tomter och huskroppar. Solen skapar också förutsättning för grönskan som spelar en viktig roll i den nya stadsmiljöns karaktär och funktion. Grönskan ger skugga och ett bättre lokalklimat varma sommardagar. Se vidare tema Parker och rekreationsområden.

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 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 med mera. Arkitekturen berikar vardagen för alla som bor och verkar i ett område men kan också spela en aktiv roll för besöksnäringen. Uppsalas arkitekturpolicy ska vara underlag för styrning av bebyggelsens utformning. Offentliga byggnader, så som skolbyggnader och så kallade multihubbar, bör till exempel utformas med arkitektonisk kvalité. 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.







Exempel på olika typer av bebyggelse.
Illustration överst, BrunnbergForshed Arkitekter.
Foto i mitten, 2BK Arkitekter
Foto nederst,Siegel Arkitekter

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.

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



Illustrationen visar exempel på möjlig gatutyp med förgårdsmark. I fonden syns en grön kil.
Se typsektioner på sid 42-43 under kapitel *Gator och torg*.
wwIllustration: Christiaan Smits, Nivå Lanskapsarkitektur AB

BEGREPP

En *testbädd* är ett pilotprojekt som utforskar nya ideér i syfte att lösa ett problem i mindre skala. I det här fallet kan det handla om nya byggnadstekniker eller bilfria zoner. En testbädd kan leda till nya innovationer eller praxis etc.

Innovation och testbäddar

Krav och förväntningar på den nya bebyggelsen i de sydöstra stadsdelarna är höga när det gäller innovation och testbäddar av olika slag. Stadsmiljön ska vara klimatpositiv när allt står klart runt år 2050. Det innebär att stadsmiljön som helhet ska binda mer koldioxid än den avger. Det påverkar det mesta som sker i stadsdelen under såväl utbyggnadstiden som under hela det långa förvaltningsskedet. Markanvändning och materialanvändning ska vara resurseffektiv, jordens ändliga resurser ska inte förbrukas mer än absolut nödvändigt. Detta påverkar både byggandet, materialvalen och energieffektiviteten under hela förvaltningsskedet. Det ställer också krav på att lokaler utformas så generella som möjligt för att förhindra resursslösande ombyggnader av kontorshus, bostadshusens kök, mm. De byggnadsmaterial som används ska i största möjligaste mån kunna binda och lagra koldioxid. Idag är det huvudsakligen trä som kan mellanlagra kol, i en nära framtid kommer fler material att finnas.

Gårdar, parker och rekreation

Här kan du läsa om hur gårdar, parker och grönytor bidrar till en inkluderande och grönskande stadsmiljö nära naturen och det omgivande landskapet.



Mål 2050

- De sydöstra stadsdelarna är välförsedda med variationsrika och lättillgängliga gröna miljöer
- Tillgången till naturreservaten är god via gröna kilar, stråk och gator
- Den grönskande stadsmiljön stimulerar till vistelse, rörelse och odling
- Stadsmiljöns grönytor och gröna gator bidrar med ekosystemtjänster och skapar biologiska samband med omgivande natur
- Kollektivtrafiken tillgängliggör de omgivande naturreservaten och kulturlandskapet

Planeringsinriktningar

Rekreationsområden

- De gröna kilarna och Stordammstråket ska tillgängliggöras och slitage förebyggas genom spänger och stigar.
- Det ska finnas lekmiljöer och ytor för spontanidrott intill de gröna kilarna och spridningsstråken.
- Förskolor ska ha nära till naturmiljöer eller grönytor
- Det ska finnas tydliga entréer till omgivande natur- och kulturlandskap.
- Rörelsestråket längs med gränsen mot Lunsen ska planeras, utformas och kunna förvaltas utan att påverka den gröna buffertzonen mot Lunsens Natura 2000
- Rekreativa värden ska långsiktigt skyddas och utvecklas

Parker

- Parker ska ha ett variera och kompletterande innehåll på stadsdelsnivå
- Det bör finnas minst en kvarterspark i varje ny stadsdel
- Parker och rekreationsområden ska i den mån det är möjligt utformas för allas möjlighet att delta i aktiviteter
- I parker ska det finnas plats för rörelse och motion för alla åldrar, såväl äldre som barn
- Odlingslotter och stadsodling som möjliggör lokal livsmedelsproduktion, försörjningsberedskap och social samvaro ska tillskapas inom området

Stadsmiljö

- Naturmiljöer så som hällmarker och befintliga träd ska bevaras i stadsmiljön och på bostadsgårdar där det är möjligt
- Stadsmiljön ska inbjuda till vistelse genom offentlig möblering så som sittplatser för vila
- Gröna rörelsestråk genom stadsmiljön ska koppla samman naturområden och parker.
- De gröna rörelsestråken bör lokaliseras i befintlig naturmark där så är möjligt och tillkommande grönska anpassas till omgivande natur.
- Växtval i gröna rörelsestråk, parker, skolgårdar och gator ska gynna biologiska samband
- Biokol eller annat material med motsvarande egenskaper ska användas för att skapa grönskande och hållbara växtbäddar samt för att binda kol

Bostadsgårdar

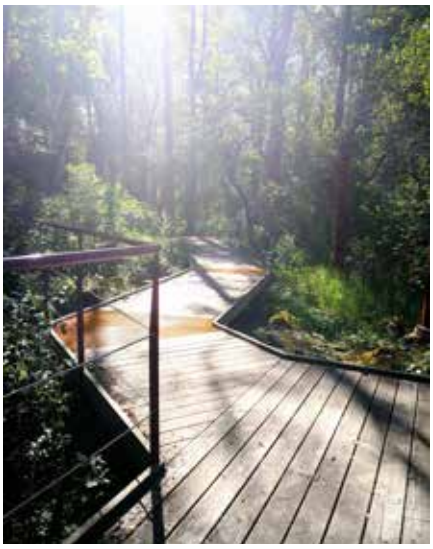
- Bostadsgårdar ska utformas på ett sätt som gör att funktioner för lek, rekreation och samvaro inom kvarteret prioriteras
- Bostadsgårdar ska vara tydligt inramade eller avgränsade för att bidra till trygghet, kvartersgemenskap och social samvaro
- Bostadsgårdar bör innehålla värdeskapande grönska för rekreation, reglerande ekosystemtjänster och biologisk mångfald
- Odlingsmöjligheter ska tillskapas lokalt på bostadsgårdar, takterrasser, balkonger eller närliggande parkmark

Rekommendationer för fortsatt planering

- Plan för nya och befintliga motionsspår, leder, ridstigar och utegym inom planområdet bör tas fram
- Plan för större och mindre lekplatser samt spontanidrott bör tas fram
- En lokaliseringsutredning för stadsodling/ fritidsodling (odlingslotter, pallkragar eller andra lämpliga former) bör tas fram
- Utredningar kopplat till utbyggnad av ytor och lokaler för idrott och fritid kan lyftas in i kommande lokalförsörjningsplaner

Se även Tema Gator och torg, Natur och Social och kulturell infrastruktur





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

Läs mer

Läs mer under avsnittet Natur.

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 svalka till stadsrummen. Grönskan renar luften och ger även stadsmiljön karaktär och identitet.

Ett system av gröna miljöer

Läs mer

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

Planen visar ett system av gröna kilar, spridningsstråk, parker och grönområden. Även de privata gårdarna, skolgårdarna och de gröna gatorna ingår i systemet. Alla gator övergår i stråk och stigar när de når fram till skogen eller kulturlandskapet. I vissa lägen hindrar topografin framkomligheten och där avslutas gatan med en utsiktsplats. Intill den gröna buffertzonen mot reservatsgränsen löper en enkel stig som tillgängliggör Lunsen och samtidigt bildar en gräns till privata tomter. Viktigt för rekreationen är också det föreslagna gröna rörelsestråket utmed Sävjaån.

» Fågelsång, blomsterprakt och årstidsväxlingar «

Den utbyggda kollektivtrafiken blir ett viktigt instrument för att öka tillgängligheten till naturreservaten och det omgivande kulturlandskapet. Lägen för kollektivtrafikens hållplatser och skyltning underlättar tillgängligheten till dem.

Naturmiljö

Värdefulla träd och berghällar är karaktärsskapande värden som bidrar till stadsmiljöns identitet. Tallen har särskilt goda förutsättningar att klara omställningen till en stadsmiljö. Utvalda delar av naturmiljön såsom hällmarker och värdefulla men friska tallar bör därför sparas som karaktärsskapande element. Det kan innebära att gatunät och kvartersstrukturer behöver anpassas efter dessa miljöer i vidareutvecklingen av planen i detaljplaneskedet. Det ska dock ske inom ramen för idén om ett kontinuerligt gatusystem och efter säkerställande av angivet antal lägenheter. Även parker, skol- och förskoletomter är möjliga platser för att inrymma naturpartier. Biologiska samband tillskapas genom medvetna växtval i parker och gaturum för att stärka kopplingen till omgivande natur. Variation och mångfald kan adderas genom att även plantera lövträd.

Hagmarker och ängar är också viktiga karaktärer att värna inom planområdet. De kan göras tillgängliga genom stråk och stigar emellan hagarna i dalgångarna. Ett rekreativt rörelsestråk mellan Årike Fyris i väster och de öppna åkrarna i öster ska utvecklas.

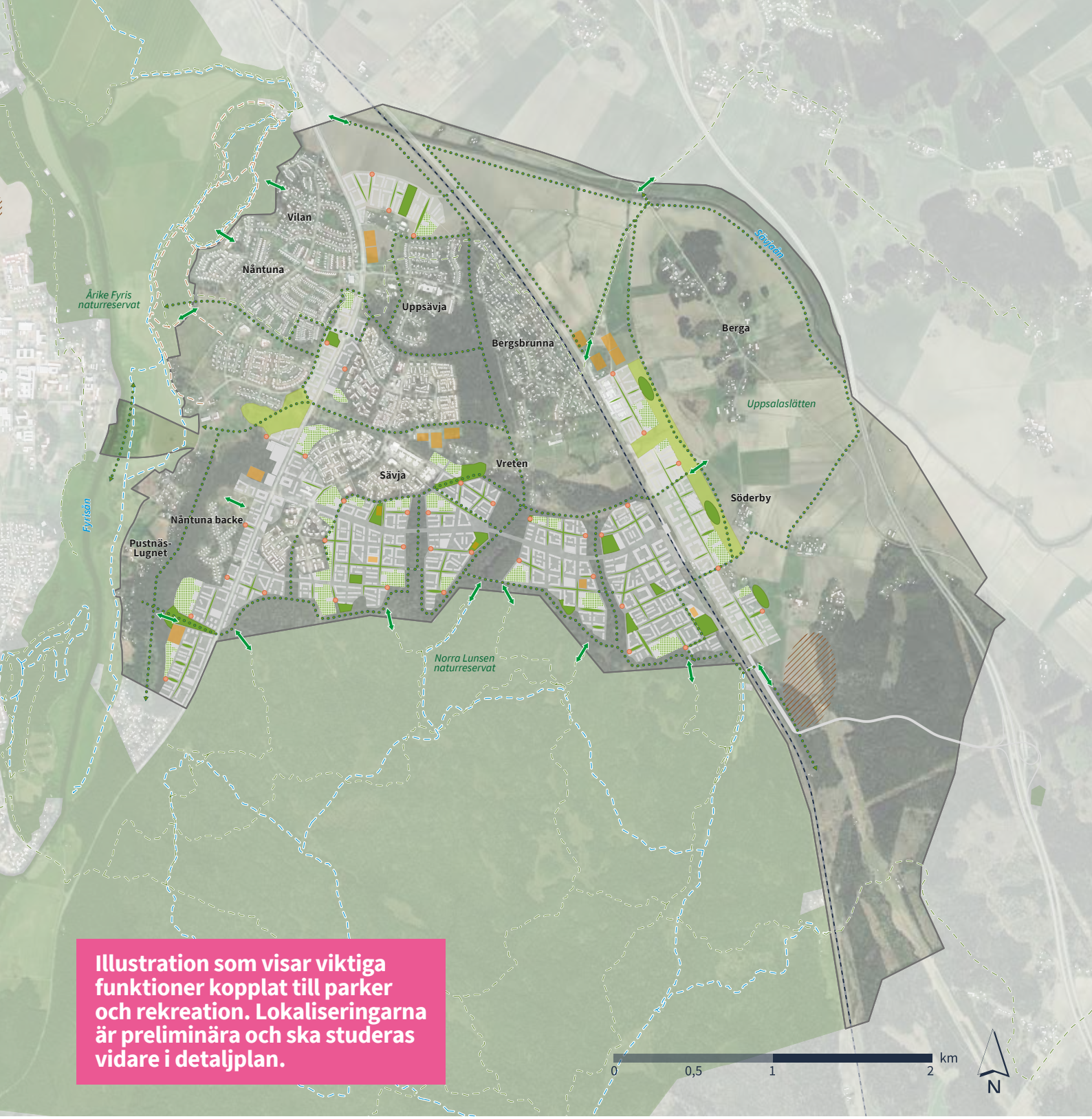


Illustration som visar viktiga funktioner kopplat till parker och rekreation. Lokaliseringarna är preliminära och ska studeras vidare i detaljplan.

GÅRDAR, PARKER OCH REKREATION

- Stadsdelspark/odlingspark
- Kvarterspark
- Mindre park eller lekplats
- Gröna skol- och förskolegårdar
- Sport- och fritidsytor
- Utredningsområde kommunal ridanläggning
- Naturreservat
- Extra gröna gator
- Gröna rörelsestråk
- Befintliga stigar och leder
- Befintliga ridstigar
- Befintliga skidspår
- Entré mot natur och befintliga leder
- Plangräns

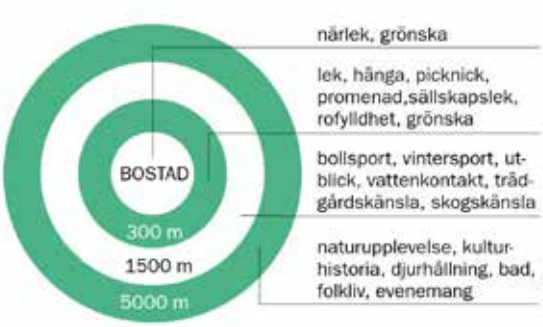
Tre gröna kilar

Tre gröna kilar och ett större spridningsstråk sträcker sig i nord-sydlig riktning från Lunsen genom stadsmiljön. Målsättningen är att naturen i de gröna kilarna ska bevaras. De ligger i naturliga sänkor och passager ska iordningsställas som upphöjda spänger eller bryggor för en hög tillgänglighet till och över kilarna. I kilarnas längdriktning finns också spänger som skyddar naturmarken från slitage och erbjuder god tillgänglighet för alla. Kilarna fyller en viktig funktion genom att leda markvatten från Lunsen till Sävjaån och Fyrisån. Tack vare höjdskillnaden kan naturstråken och kilarna också fungera som uppsamlingsytor för regn från omgivande natur.

Stordammen med omgivande natur bevaras som en bredare korridor genom staden, där dess funktion som spridningsstråk för växter och djur ska värnas. Den är idag ett omtyckt utflyktsmål och dess funktion som närnatur för dagens och framtidens invånare ska stärkas. Även genom detta gröna stråk ska spänger ordnas till skydd för naturmarken enligt ovan. Anläggningar i Stordammsstråket ska göras med stor hänsyn till naturen och utan att försämra förutsättningarna för prioriterade arter och naturtyper.

Gröna kilar och spridningsstråk kantas av en zon där bilar, cyklar och gående samsas i ömsesidig respekt och med låga hastigheter. Zonen säkerställer att stadens dagvatten inte når spridningsstråk och gröna kilar. Denna zon ska också fyllas med funktioner för lek och rörelse på lämpliga ställen.

Några parkstråk med liknande funktion som de tre kilarna genomkorsar delar av den nya stadsmiljön. De långsträckta smala parkmiljöerna planeras utifrån en dubbelfunktion med ytor som kan vattenfyllas vid skyfall.



TILLGÅNGSMÅL. Sociotopsnurran visar vilket det största avståndet bör vara från bostaden till de olika sociotopvärdena.

Bild från Parkprogram för Uppsala.

Grönska för ett bättre klimat

De gröna miljöerna svalkar staden genom trädkronornas skugga och genom gatornas utformning tillförs svalkande vind med naturens dofter och ljud. Grönska i de sparade kilarna, stråken, parker, gaturum och inne i kvarteren dämpar stadens buller och förbättrar luftkvalitén. Alla gator och bostadsgårdar har träd och de bör planteras med en blandning av barr- och olika lövträd för variation och motståndskraft mot klimatförändringar och sjukdomar. Alla växtbäddar förses med biokol eller motsvarande för en hållbar och välmående grönska.

Odling

Odling kan ske på flera olika sätt i de sydöstra stadsdelarna. Utöver lokal matproduktion finns även andra vinster kopplade till odling i stadsmiljön. Det kan stärka sociala värden såsom kvartersgemenskap och mötesplatser i närmiljön. Odling kan bidra med grönska, blomning, bär och ätbara växter, variation och biologisk mångfald, samt öka förståelsen för hur mat kan produceras.

Odling kan ske på bostadsgården, i trädgården, på takterrasser samt i gaturum där det



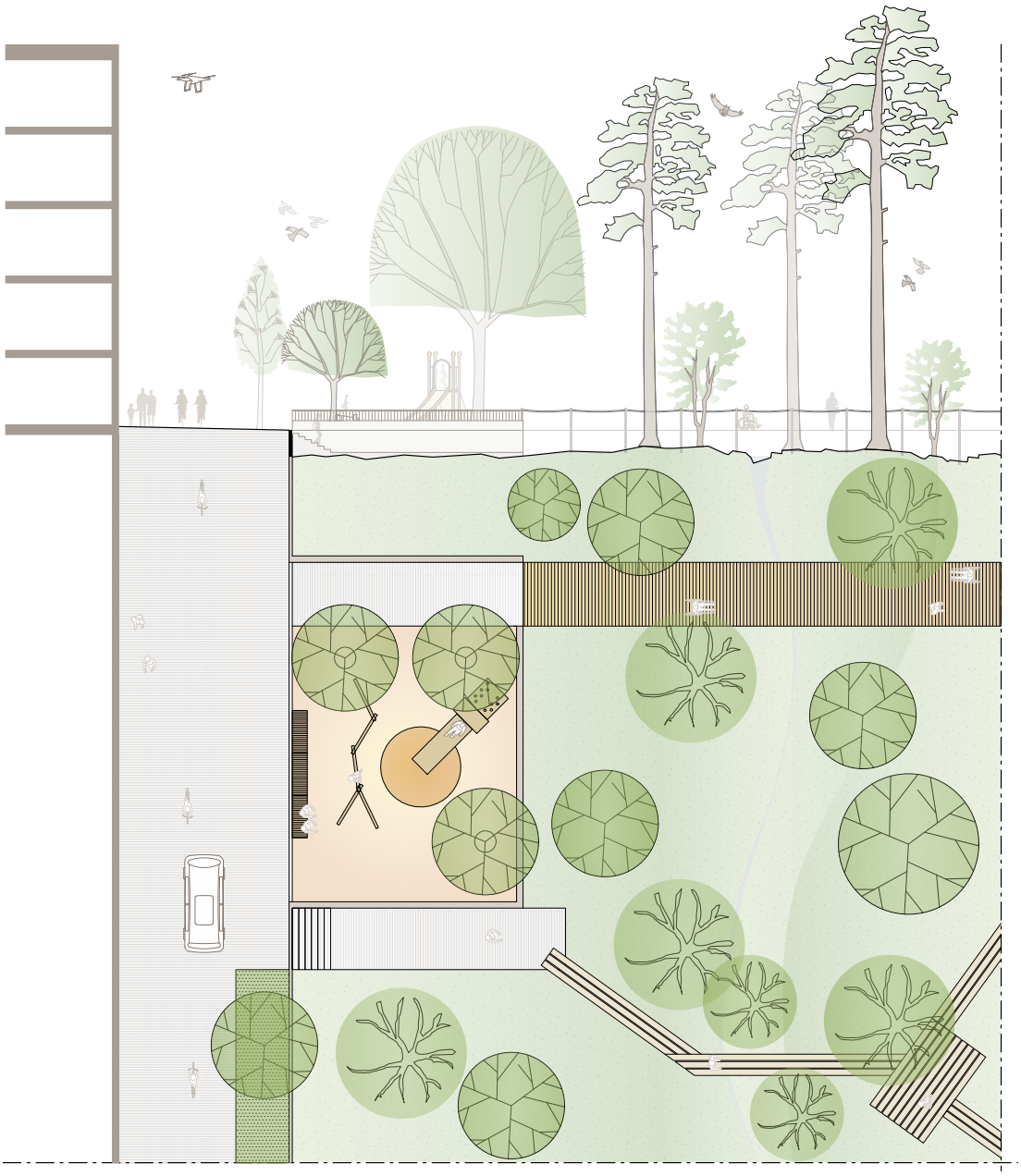
Sektion genom den östra gröna kilen.
Sektion: Christiaan Smits, Nivå Lanskapsarkitektur AB

finns plats för möten och lite trafik förekommer. Kvartersparker eller takodling på multihubbar är också möjligt. Större ytor för stadsodling/andelsodling/odlingslotter kan rymmas i stadsdelsparkerna, framförallt i parken öster om järnvägen som vänder sig mot slättens odlingslandskap. Lokal livsmedelsproduktion kan också förekomma mot omgivande jordbruk, detta beskrivs vidare i tema Näringsliv och arbetsplatser.

Olika typer av parker

Utbudet av parker ska följa Uppsala kommuns tillgänglighetsmål för sociotopvärden. I de nya stadsdelarna återfinns minst en kvarterspark i varje stadsdel. Kvartersparkerna bör beroende på förutsättningarna på platsen och läget i stadsmiljön ges olika karaktär. Parkerna lokaliseras också så att ett varierat utbud återfinns på stadsdelsnivå samtidigt som de är placerade så att de i alla delar av stadsmiljön upplevs som nära och tillgängliga.

Två stora stadsdelsparker föreslås i planen, 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. Mellan den östra parken och åkermarken återskapas den brynzon som historiskt sett dominerat



Här visas hur gaturummet utmed gröna kilar och spridningsstråket kan utformas.
Gatusektion: Christiaan Smits, Nivå Lanskapsarkitektur AB

övergången mellan slätten och skogsmarken. Brynzonen skyddar parken mot slättens vind och skapar förutsättningar för biologisk mångfald och spridningssamband i odlingslandskapet.

Parkernas ljudmiljöer ska studeras vidare i kommande planeringsskeden. Stadsparkerna i planen vänder sig bort från de största ljudkällorna, och i övriga rekreativa rum i planen skapas och värnas tillgång till tysta områden som erbjuder återhämtning och rekreation.

Stråk, sittplatser och målpunkter utvecklas för olika aktiviteter och målgrupper i bevarade och omgivande grönområden. Särskilt små skogsdungar och icke iordningställda ytor i bostadsnära lägen, vilka är av stor betydelse för barns spontana lek, rörelse och motoriska utveckling beaktas.

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.

Motion och gröna rörelsestråk

Parker och rekreationsområden är naturliga platser för rörelse och aktivitet. Gröna rörelsestråk kopplar samman naturområden och parker. I stråken ska vegetationen anpassas efter karaktär på omgivande natur och där så är möjligt ska befintlig natur bevaras. Motionsspår inne i stadsmiljön kan med fördel förläggas i de extra gröna gatorna, utmed Stordammstråket och de gröna kilarna. I passager mellan nya och befintliga stadsdelar kan de kombineras med gång och cykelstråk. På så sätt kan den gemensamma belysningen nyttjas under årets mörkare månader och över dygnets alla timmar. Utegym uppmuntrar möten över generationsgränser och kan erbjuda aktivitet för både barn, vuxna och äldre. Genom att kombinera olika aktiviteter för olika åldrar i områden med högt besökstryck så ökar känslan av trygghet.

Gröna rörelsestråk föreslås även anläggas öster om järnvägen, för att tillgängliggöra jordbrukslandskapet. Stråken placeras dikt an befintlig infrastruktur- såsom diken och vägar för att inte försvåra jordbruket. Stråken bör utformas och skötas med ökad biologisk mångfald i åtanke.

Ett promenadstråk i öst-västlig riktning utgör en avgränsning mellan stadsmiljön, de privata tomterna och Lunsens orörda skogsmiljö. Promenadstråket längs Lunsen ska förläggas utanför den gröna buffertzonen mot Natura 2000 området och planeras med största hänsyn till dess värden i såväl anläggande som förvaltning.

Skolgårdar och förskolegårdar

Väl tilltagna gröna skol-och förskolegårdar med odlingar skapar tillsammans med parkerna ett sammanhängande grönt stråk i öst-västlig riktning genom stadsmiljön. Stråkets gröna karaktär förstärks av gröna, sociala gator som löper förbi. Skolgårdarna är en del av stadsmiljön och är trygga platser för aktivitet, spontanidrott, lek och rekreation på kvällar och helger. Skolgårdarna utgör viktiga miljöer som efter skoltid är en del av stadens gemensamma rekreativa rum.

Då barn och unga är extra känsliga för ljud ska samtliga förskolor eller grundskolor ha lägre eller lika med 50 dBA som gäller för delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet. Förskole - och skolgårdarna ska även ha god luftkvalitet , goda sol- och skuggförhållande där skuggningen främst utgörs av grönska. Kommunens riktlinje för utemiljöns yta och kvalitet vid förskolor och grundskolor är i sammanhanget viktiga styrande dokument i nästa planeringsskede.

Bostadsgårdar

Inne på gårdarna finns en blandning av sparad natur och anlagda gröna gårdsmiljöer. Gårdsmiljöer utformas med omsorg och för att ge vistelsevärden för alla. Barnens perspektiv beaktas och gårdarna erbjuder småbarnslek. Gårdarna ska ha goda sol- och skuggförhållanden i en grönskande miljö. Grönskan är robust och bidrar till att skapa rumslighet och trivsel. Förgårdsmarken och öppningar mellan de olika husen ska bidra med grönska till gatumiljön. Bostadsgårdar för seniorboenden och särskilda boenden ska bygga på universell utformning och utformas i enlighet med de boendes behov.



Illustration av gatutyp med blandtrafik där den gröna zonen är sidolagd.
Illustration: Christiaan Smits, Nivå Lanskapsarkitektur AB

Hållbara tekniska försörjningssystem

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



Mål 2050

- Stadsmiljön är klimatpositiv med stöd av innovativa tekniska försörjningsystem
- Den tekniska försörjningen är resurseffektiv och skapar kretslopp
- De tekniska försörjningsystemen är flexibla och införlivar nya framtida tekniska och affärsmässiga lösningar

Planeringsinriktningar

- Avlopp- och avfallssystem ska kopplas till energiproduktion samt materialåtervinning
- All planering för avfallshantering ska utgå från avfallstrappan där åtgärder rangordnas enligt följande: förebygga, återanvända, materialåtervinna, energiåtervinna, deponera
- Energisystemet ska hantera variationer i effektbehov
- Vatten- och avloppsystemet ska hushålla med rent vatten och bidra till utvinning av näringsämnen
- Energiförsörjningen ska byggas på cirkulära processer och lokal produktion
- Den digitala infrastrukturen bör samplaneras med övriga energi- och försörjningssystem
- Samarbete med närliggande lantbruk bör eftersträvas för att bidra till lokala kretslopp
- Dagvatten på tak, mark och gator bör används direkt, eller efter rening för ändamål såsom för hushållet, verksamheter, bevattning och natur
- Flera funktioner till stöd för hållbara tekniska försörjningssystem bör finnas lokalt och samlas i så kallade multihubbar. Det kan gälla exempelvis laddpunkter, elproduktion genom solceller, kollektiv energilagring, lokaler för återbruk/återvinning

Se även tema Gator och torg, Bebyggelse, Transportinfrastruktur, Vatten, Trafik, Näringsliv och arbetsplatser, Hälsa, trygghet och Säkerhet.

Läs mer

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

Den stadsutvecklingsprocess som pågår i de sydöstra stadsdelarna ska uppfylla nödvändiga och utmanande krav för långsiktig hållbarhet och klimatpositivitet, det vill säga 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 och Region Uppsala uppmanar till nya innovativa lösningar, testbäddar och andra utvecklingsprojekt. Avtalet med stat och region 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 kretsloppssystem 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 ännu mer 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. I balansen mellan centrala och lokala lösningar ska både möjligheten att delta i utvecklingen och känna ägarskap finnas för de boende.

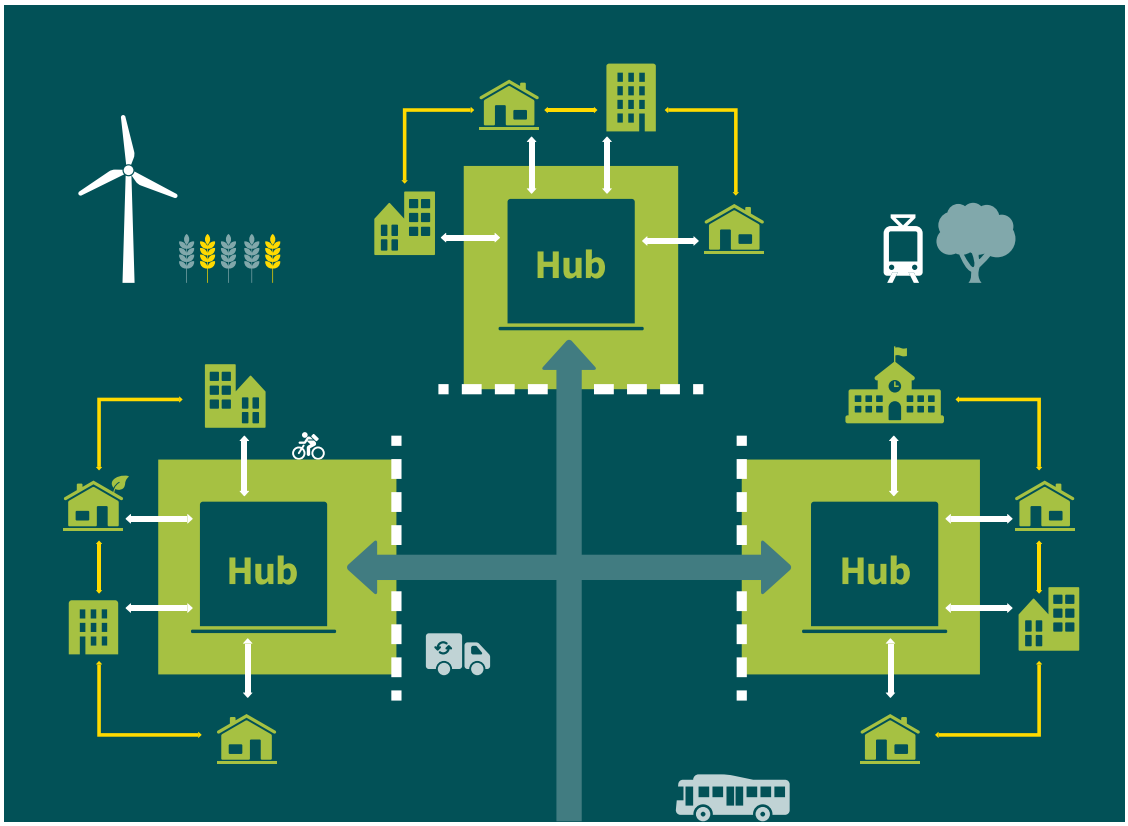
I arbetet med att utveckla de sydöstra stadsdelarnas tekniska försörjning behöver nya lösningar prövas och ansvar för olika delar klargöras för att helheten ska fungera. Innovation inom tekniska system behöver inte bara vara ny teknik utan kan handla om beteendeinnovationer, t.ex. inom affärsmodeller, regelverk och normer.

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.

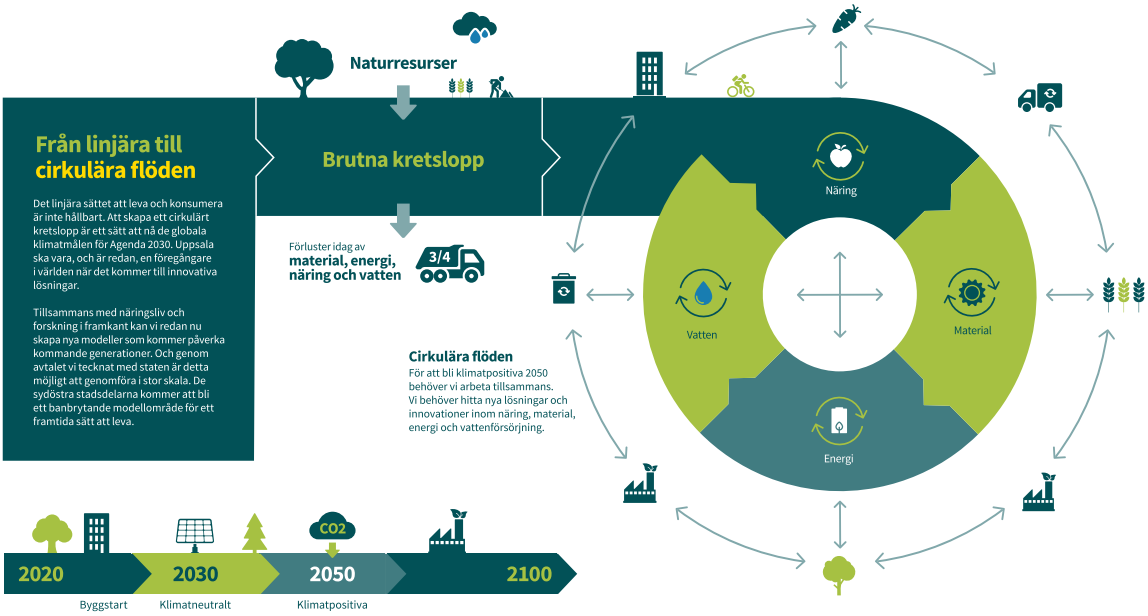
Vi kommunicerar allt mer digitalt och samtidigt digitaliseras alla tekniska produkter och system, inklusive de tekniska försörjningssystemen.

För att möta det snabbt växande behovet i samhället skapas förutsättningar för digital infrastruktur i de Sydöstra stadsdelarna, där lösningar från olika marknadsaktörer kan rymmas. En samordnad digital och teknisk infrastruktur bidrar till ett mindre behov av ledningsläggningar.

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



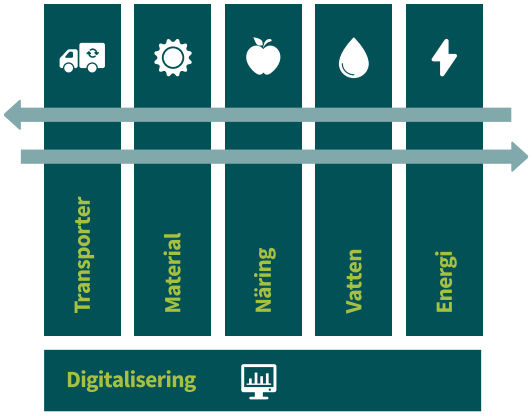
Projektets syfte är att skapa ett resurseffektivt energi- och kretsloppssystem i de sydöstra stadsdelarna med möjlighet att bidra till intilliggande stadsutvecklingsprojekt. Detta genom att driva en innovationsprocess med bland annat marknadsaktörer för att ta fram alternativ för affärsmodeller/ekonomiska upplägg, teknisk försörjning på systemnivå, att korskoppla system som historiskt är åtskilda belysas (till exempel genom att lagra el som gas för framtida användning som drivmedel). Alternativen ska utvärderas i avseende på hållbarhetskriterier, genomförandeaspekter och kostnads-nyttoanalys.



Det linjära sättet att leva och konsumera är inte hållbart. Att skapa ett cirkulärt kretslopp är ett sätt att nå de globala klimatmålen för Agenda 2030. Uppsala ska vara, och är redan, en föregångare i världen när det kommer till innovativa lösningar. Tillsammans med näringsliv och forskning i framkant kan kommunen redan nu skapa nya modeller som kommer påverka kommande generationer. Och genom avtalet som har tecknats med stat och region är detta möjligt att genomföra i stor skala. De sydöstra stadsdelarna kommer att bli ett banbrytande modellområde för ett framtida sätt att leva.

Multihubbar

De multihubbar som planeras för att rymma parkering och ett flertal andra lokala funktioner blir också infrastrukturhubbar. Här ryms funktioner och lokaler till stöd för hållbara tekniska försörjningssystem. Det kan gälla exempelvis laddpunkter, elproduktion genom solceller, kollektiv energilagring eller multikulvert. Multihubbar beskrivs ytterligare under tema Trafik och tema Social och kulturell infrastruktur.



Byggnader och gemenskaper

Byggnader och boende har stort inflytande och påverkan på systemet. Det finns många sätt som byggnader kan bidra till den klimatpositiva utvecklingen, några exempel är genom att kolinlagring i huskroppen, byggas med giftfria material, producera eller lagra solenergi eller vara flexibla i hur man använder effekt, och regnvattensamling. Boende kan äga och vara engagerade i utveckling av systemet i sina hemkvarter genom energigemenskaper eller föreningar. Dessa grupper ser till att utvecklingen och förvaltning av systemet blir både hållbart och gynnsamt för det lokala samhället. Då framtida infrastruktur kan komma att behöva vara uppdelade per lägenhet 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 (som drivmedel)
- värme och 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 ökar kapacitetsbehovet 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.

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.

Under 2020 genomfördes en marknadsdialog och 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. Flera intressanta idéer fördes fram. En del frågor har bearbetats vidare i särskilda utredningar, andra kommer behöva föras in i genomförandeskedet.

Den kunskap som inhämtats under processen utgör underlag till möjliga testbäddar och tekniklösningar inom FÖP området.

Transportinfrastruktur

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

Mål 2050

- Transportinfrastrukturen med broförbindelse, kapacitetsstark kollektivtrafik och nytt stationsläge vid järnvägen ger god tillgänglighet till hela Uppsala kommun och regionen
- Den nya järnvägsstationen i de sydöstra stadsdelarna avlastar Uppsala Central och stärker Uppsalas regionala tillgänglighet
- Den nya stadsmiljön erbjuder förutsättningar för ett hållbart trafiksystem
- Bytespunkter för såväl människor som gods är tillgängliga och effektiva
- Broförbindelsen över Fyrisån påverkar inte Uppsalaåsens grundvattenförekomst
- Broar inom planområdet har hög arkitektonisk kvalitet

Planeringsinriktningar

Gatuinfrastruktur

- Gång- och cykeltrafik ska separeras från övriga trafikslag på kollektivtrafikboulevard, genomfartsgator och infartsväg
- På gator med låga hastigheter och med få bilar kan cykling ske i blandtrafik
- Gångtrafik ska separeras på alla gator som inte är gångfartsområden
- Separata körfält för kollektivtrafiken ska säkras i kollektivtrafikboulevarden, väg 255 och den nya gatan öster om järnvägsspåren
- Kollektivtrafikens hållplatser ska nås via gena gång- och cykeltrafikstråk
- Vid utformning av järnvägsanläggning för fyrspår ska effektiv markanvändning uppnås genom att genomfartsgatan öster om järnvägen anläggs inom järnvägens skyddszon
- Omlastningscentral för varor och gods bör lokaliseras till verksamhetsområdet

Kollektivtrafik och bytespunkter

- Bytespunkter ska utformas på ett för alla resenärer tillgängligt sätt och bidra till så korta bytestider som möjligt
- Kollektivtrafiksystem och bytespunkter, speciellt vid passager under och över väg eller järnväg, ska utformas med särskilt fokus på trygghet
- Hållplats och bytespunkt för kapacitetsstark kollektivtrafik bör lokaliseras inom 800 meter från alla nya bostäder och större målpunkter
- Hållplats och bytespunkt för buss bör lokaliseras inom 400 meter från alla nya bostäder och större målpunkter

Broar och planskilda korsningar

- Broförbindelsen över Fyrisån ska planeras för gång, cykel och kollektivtrafik i separata utrymmen
- Utryckningsfordon ska kunna köra på bron över Fyrisån
- Trafikförbindelsen över Fyrisån ska bidra till korta restider
- Skyddsåtgärder ska vidtas vid anläggning och drift av bron över Fyrisån för att inte påverka riksintresse för naturvård Ultuna källa eller vattenförande skikt som kan ha förbindelse med källan
- Skyddsåtgärder ska vidtas för att inte påverka riksintresse för dricksvattenförsörjning vid anläggning och drift av bron över Fyrisån
- Bullerdämpande åtgärder ska vidtas i samband med anläggande och drift av bron över Fyrisån med hänsyn till riksintresse för friluftsliv
- Friluftslivets framkomlighet på Fyrisån och längs Fyrisåns stränder ska värnas med hänsyn till värden i riksintresse för friluftsliv och riksintresse för rörligt friluftsliv
- Vid utformning och placering av broförbindelse ska särskild hänsyn tas till de öppna vyerna och säkerställa den visuella kopplingen mot staden av hänsyn till riksintresse för Uppsala stad
- Brons utformning ska ge gående möjlighet till utblickar över Fyrisån
- Broarna inom planområdet ska utformas med särskilt hög arkitektonisk kvalitet och med hänsyn till natur- och kulturmiljö
- Korsningar mellan transportinfrastruktur och spridningskorridorer ska utformas så att de främjar ekologiska funktioner
- Under marknära broar ska regnvatten kunna passera vid skyfall och utformningen ska möjliggöra spridningsväg för groddjur

Depå

- Depåanläggning ska utformas yteffektivitet med hög arkitektonisk kvalitet och anpassas till omgivande bebyggelse och landskap
- Depåanläggningen och dess omgivning ska utformas med särskilt fokus på trygghet
- Depåanläggningen bör placeras på lägsta lämpliga marknivå. Placering och utformning ska anpassas efter terrängen och visuell påverkan på riksintresse för kulturmiljö Uppsala stad

Se även tema En del av Uppsala och huvudstadsregionen, gator och torg, kulturarv och kulturmiljö, Trafik, Näringsliv och arbetsplatser, Hälsa, trygghet och säkerhet

Transportinfrastruktur för ett hållbart trafiksystem

Planen visar 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 där det är möjligt och i första hand med förbindelser för gång, cykel samt utryckningsfordon. En ny bro över Fyrisån sammanbinder de sydöstra stadsdelarna med de södra stadsdelarna.

Trafiksystemet inom planområdet

Utvecklingen av de sydöstra stadsdelarna bygger på fyrspårsavtalets satsningar på transportinfrastrukturen i Uppsala. Till dessa adderas en grupp större transportinfrastrukturinvesteringar lokalt i området.
Det handlar om:

- Ett nytt gatunät för de nya stadsdelarna. Gatunätet kopplar mot det befintliga främst genom gång- och cykelvägar.
- Ombyggnation av väg 255 till stadsgata
- En ny väg längs järnvägens östra sida som leder vidare mot Fyrislund och i förlängningen Gränby
- Passager under järnvägen för motorfordon och cykel
- Passager under järnvägen för enbart cykel och gång
- Cykelförbindelse till centrala Uppsala och Knivsta.
- Flera broar

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 planen är utpekade gator genom den nya stadsmiljön. Dessa gator har separata kollektiv- och cykelfält, och framkomligheten är prioriterad.

Infartsväg
Är den väg som förbinder stadsdelen med ny trafikplats på E4. Har separat cykelfält.

Stadsgator
Stadsgator finns i huvudsak i två olika typer, dels breda gator som motsvarar funktionskrav i tema Gator och torg och gäller för merparten av gatorna. Trafiken på dem varierar i hastighetsbegränsning, tillåtna fordon och utformning beroende på läge i gatunätet. Den andra förekommande typen är smalare och föreslås i sådana lägen där endast ett kvartersdjup ska försörjas med angöring.

Gåfartsområden
Dessa ytor återfinns utmed gröna kilar och spridningsstråket utmed Stordammen. Dessa ytor ska vara tillräckligt breda för utryckningsfordon. Kant mot natur ska vara specialutformad för att fånga upp dagvatten vid kraftiga regn.

Gränder
Gränderna är gaturum bestående av fyra meter körbana och förgårdsmark på var sida. De löper genom de större kvarteren och bidrar till att skapa ett gent och finmaskigt gång- och cykelnät. Gränderna är enkelriktade för biltrafik men inte för cykel.

En ny järnvägsstation

Planen 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 att vända tåg bör inte heller uteslutas.

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

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

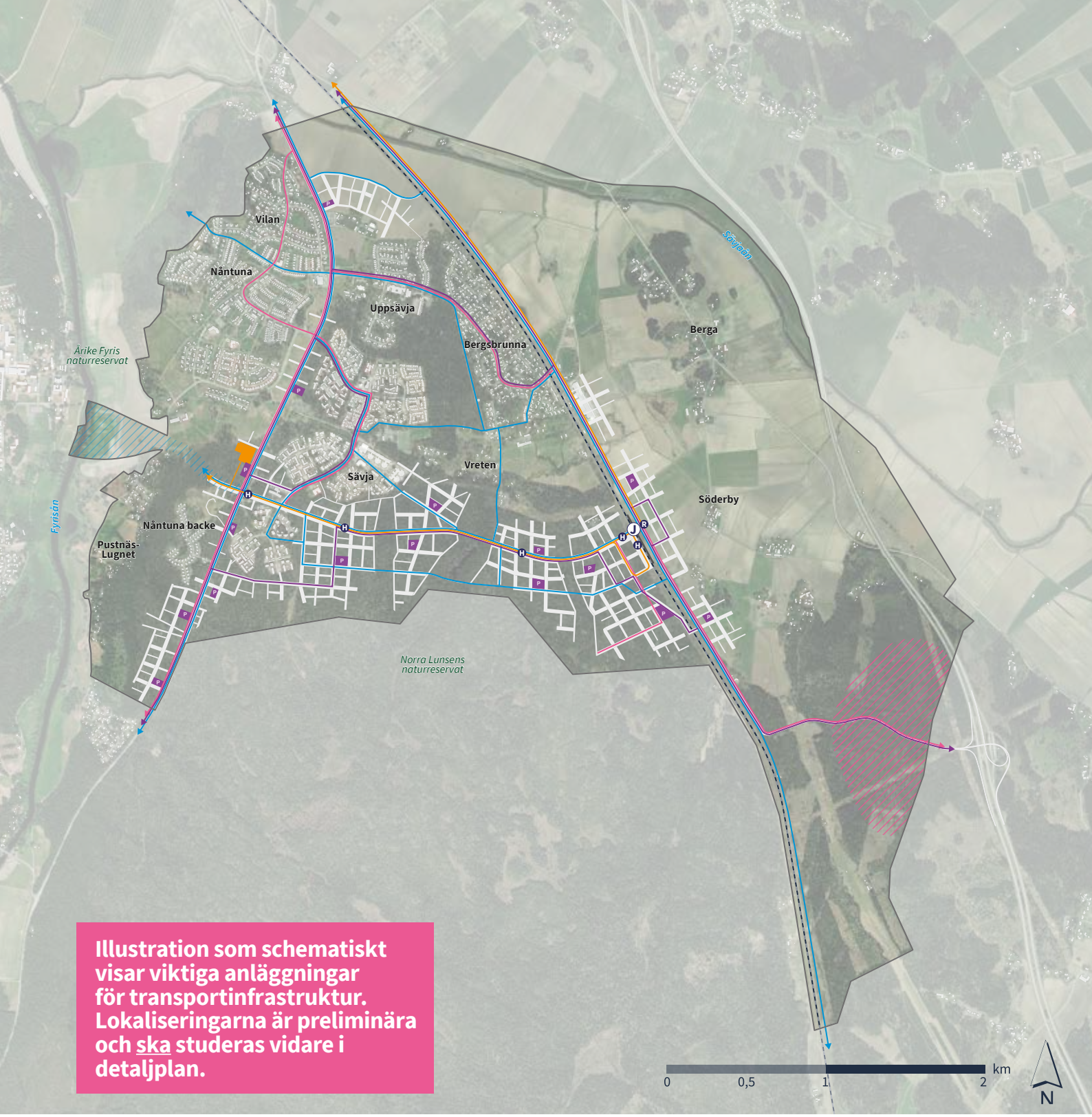


Illustration som schematiskt visar viktiga anläggningar för transportinfrastruktur. Lokaliseringarna är preliminära och ska studeras vidare i detaljplan.

TRANSPORTINFRASTRUKTUR

- Genomfartstrafik motorfordon
- Huvudcykelstråk
- Buss
- Kapacitetsstark kollektivtrafik
- Plangräns
- Depå för kollektivtrafik
- Multihubb (parkeringshus bil)
- Järnvägsstation
- Hållplats kapacitetsstark kollektivtrafik
- Hållplats regional och kommersiell busstrafik
- Utredningsområde verksamhetsområde
- Markreservat för trafikförbindelse

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. Nästa steg i planeringen är den järnvägsplan som Trafikverket påbörjade under hösten 2020. Där utreds samtliga förutsättningar som krävs för att kunna gå vidare i steget därefter, det vill säga projektering inför byggstart.

I planen karta över markanvändning är ett 100 meter brett stråk reserverat för järnvägsområde, vilket bedöms rymma både befintliga och nya spår samt 30 meter skyddsområde på var sida. Delar av sträckan används som gata i planen. Exakt utbredning av skyddsområde och behov av riskreducerande åtgärder utreds i detaljplaneskede.

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 annan kollektivtrafik, cykel och tåg kan ske snabbt. Kollektivtrafikens hållplatser, på båda sidor om järnvägen föreslås så långt möjligt integreras med stationen. De höjdskillnader som finns intill stationsområdet innebär att vissa byten mellan trafikslag behöver ske vertikalt med hissar och trappor.

Cykeltrafikens direktaccess är lika viktigt som kollektivtrafikens. Ett stort och lättillgängligt cykelgarage illustreras i planen i direkt anslutning till stationen för minst 7000 platser. Det motsvarar ett p-tal på cirka 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. Siffrorna baseras på relativt grova antaganden. Eftersom utbyggnadstiden för området är lång behöver beredskap finnas för att utreda/ompröva behoven för att 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 kommersiella busslinjer.

» Väg 255 byggs om till boulevard «

Tillgängligt för alla

Alla ska ges goda förutsättningar att välja kollektivtrafik till och från och inom området. Utformningen av bytespunkter ska därför ske med särskild hänsyn till personer med funktionsnedsättning. Även personer som reser med barnvagn eller bagage, samt äldre gynnas av sådana åtgärder.

Planskilda korsningar under järnvägen

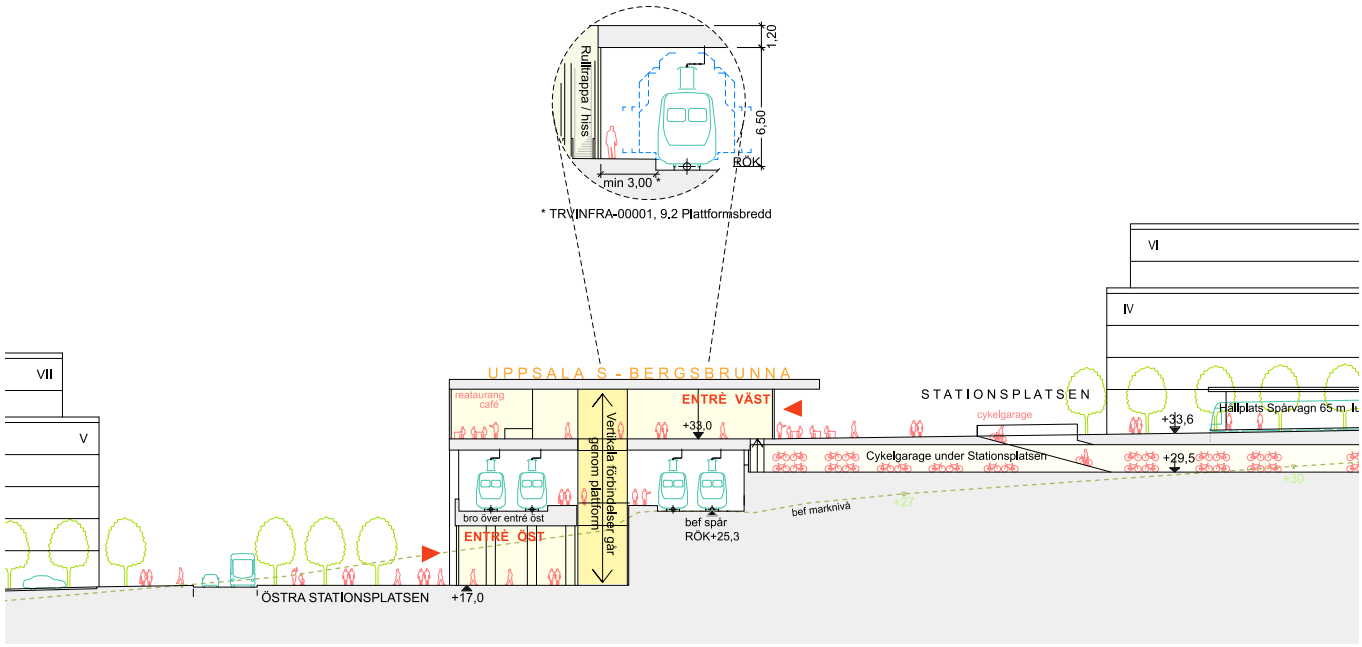
Planen visar tre planskilda korsningar under och över järnvägen för blandtrafik. Minst två av dessa bör dimensioneras för utryckningsfordon, tillika godstransporter. Befintlig plankorsning i Bergsbrunna byggs om eller ersätts på annan plats enligt den skyldighet Trafikverket har att ersätta plankorsningar. För att uppnå god kvalitet i framkomlighet och tillgänglighet vid passager under eller över vägar och järnväg ska det senast i detaljplaneskedet säkerställas att det finns tillräckliga utrymmen för ramper.

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

Eftersom anslutningen till trafikplatsen vid E4 planeras att färdigställas innan järnvägen byggs ut till fyra spår behöver kommunens och Trafikverkets arbeten med detaljplan och järnvägsplan synkroniseras så att kraven för väg respektive järnväg tillgodoses.

Kapacitetsstark kollektivtrafik

Ryggraden i kollektivtrafikförsörjningen utgörs av en snabb och turtät kollektivtrafikförbindelse från järnvägsstationen med en linje via Gottsunda-Ultuna stadsnod, och



Princip/exempel på trafikflöden runt den nya järnvägsstationen.Observera att detta är tidiga programskisser som inte motsvarar exakt hur det kommer bli utan anger en princip. Bilden är tagen ur programskiss för stationsområdet, White Arkitekter

en annan via Ulleråker. Båda linjerna angör Uppsala Central. Busstrafik kompletterar detta kapacitetsstarka kollektivtrafikstråk för att skapa ett sammanhållet system med god tillgänglighet.

I planen redovisas en ny gata längs järnvägen på vilken en kapacitetsstark kollektivtrafik (bussförbindelse) mellan den nya järnvägsstationen och Gränby (via Boländerna och Fyrislund) kan gå. Fram till dess att den nya gatan längs järnvägen byggts ut söder om dagens plankorsning i Bergsbrunna kan kollektivtrafiken gå på befintligt vägnät på slätten (gamla Norrtäljevägen). Ytterligare en kompletterande bussförbindelse förslås på väg 255 mot Uppsala C. På väg 255 förväntas även regionbussar mellan Uppsala C och Knivsta trafikera.

Depå

Regionen planerar en depå inom planområdet till stöd för den nya kapacitetsstarka kollektivtrafiken. Depåns utformning och funktion utreds separat. Föreslagen plats ligger nordväst om korsningspunkten mellan den kapacitetsstarka kollektivtrafikens sträckning och väg 255. Denna placering ställer höga krav på utförande och utformning av flera anledningar. Skyddsåtgärder för skydd av grundvatten kan komma att krävas då lokaliseringen ligger inom yttre skyddszon för vattentäckt. Platsen är också känslig ur ett stadsbyggnadsperspektiv och kan komma att ha högt kommersiellt värde. Depåanläggningen ska utformas med
hög arkitektonisk kvalitet och den ska vara mycket yteffektiv. Eftersom en depåanläggning behöver anläggas med stora plana ytor ger platsens naturliga höjdskillnader särskilda utmaningar. Stor vikt ska läggas vid hur anläggningen ansluter mot omgivningen. Trygghetsfrågan ska särskilt beaktas och anläggningen ska också synliggöra verksamheten för både barn och vuxna. Kommunen bör ställa höga krav på utformningen i detaljplaneskedet.

I detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik studeras den angränsade korsningspunkten mellan den kapacitetsstarka kollektivtrafiken och väg 255. Utformningen behöver ge möjlighet till mycket god framkomlighet för både kollektivtrafiken i öst-västlig riktning och trafik längs väg 255.

Hållplatser

Hållplats för den kapacitetsstarka kollektivtrafiken planeras inom 800 meter från alla bostäder (förutsätter spårväg) och större målpunkter. När kollektivtrafiken utgörs av busstrafik gäller 400 meter. Inom planområdet föreslås fyra hållplatser för den öst-västliga kollektivtrafiklänken varav en integreras

med järnvägsstationen. 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 testbädd 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.

Broförbindelse över Fyrisån

En broförbindelse är nödvändig för genomförandet av både översiktsplanens intentioner och fyrspårsavtalet med staten och Region Uppsala. Den är en viktig förutsättning för att möjliggöra en kapacitetsstark kollektivtrafikförsörjning av de sydöstra stadsdelarna. Syftet är också att koppla ihop stadens södra delar med varandra och att ge de sydvästra stadsdelarna tillgång till den nya järnvägsstationen vid Bergsbrunna.

Frågan är förberedd både i Översiktsplanen från 2016 och naturreservatsbestämmelserna för Årike Fyris. I översiktsplanen (ÖP 2016) visas en smal korridor för broförbindelse som motsvarar en sträckning i den södra delen av markreservatet för trafikförbindelse som visas i den fördjupade översiktsplanens plan för mark- och vattenanvändning. I reservatsbestämelserna för Årike Fyris anges en zon för en möjlig broförbindelse som omfattar hela markreservatet för trafikförbindelse i den fördjupade översiktsplanen. Under 2015 utreddes ett förslag till ny förbindelse över Fyrisån, som ett underlag till arbetet med översiktsplanen. I utredningen studerades dels olika lägen för bron, alternativ utformning, trafikering på bron samt om andra lösningar än en bro skulle vara möjlig. Ytterligare fördjupning av olika lägen studerades i förstudien Ultunalänken 2019. Vid utformning av bro ska samordning med Sjöfartsverket ske så att Fyrisån som farled inte begränsas mer än vad befintliga broar redan idag begränsar.

Området har höga natur- och kulturvärden och ligger inom Årike Fyris naturreservat. Området omfattas av riksintresse för kulturmiljövården Uppsala stad, Uppsalaåsens dricksvattenanläggningar och riksintresse för friluftsliv. Ultuna källa utgör riksintresse för naturvård. Området ligger inom vattenskyddsområde. Riskanalys för Uppsala- och Vattholmaåsen visar att området berör ytor som har hög eller extrem känslighet ur grundvattensynpunkt. Fyrisån som vattenförekomst omfattas av ramdirektivet för vatten som reglerar vattenkvalitet men även morfologi och naturlighet. Fyrisåns dalgång omfattas av landskapsbildskydd med särskild tillståndsprövning. I översiktsplanen anges att en bro ska utformas med särskilt hög arkitektonisk kvalitet och hänsyn till natur- och kulturmiljö.

På grund av denna känslighet samt ambitionen att hålla nere tillväxten av biltrafik generellt i staden ska förbindelsen i första hand utformas för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Teknisk utveckling och nya mobilitetslösningar förväntas på sikt kraftigt minska biltrafikens miljö- och klimatpåverkan, olycksrisker och utrymmesbehov samt möjliggöra en effektiv styrning av trafikflöden och hastigheter. En komplettering med sådan fossilfri biltrafik bör därför kunna ske längre fram i tiden om så bedöms angeläget. Det behöver föregås av ett ställningstagande i den kommuntäckande översiktsplanen och kräver prövning genom detaljplaneläggning med mera.

Bron kan utformas som en högbro med seglingsbar höjd under eller som en öppningsbar

Läs mer

Läs mer under tema Trafik

lågbro. Lokalisering och utformning samt konsekvenser för natur- och kulturvärden och risk för påverkan på grundvatten kommer att utredas vidare inom detaljplanearbetet. Nödvändiga tillstånd hanteras inom detaljplanearbetet. Processerna för den fördjupade översiktsplanen och detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik löper parallellt vilket framgår i inledningen, avsnittet planuppdraget.

Det är av stor vikt att den bro som byggs ges höga arkitektoniska värden och medger minsta möjliga inverkan på rörligt friluftsliv och att naturreservatets syfte kan säkras.

Andra broar i planen

Planens gröna kilar och spridningsstråket invid Stordammen korsas av gata och kapacitetsstark kollektivtrafik. Dessa passager ska utformas som olika typer av broar. Särskilda krav ställs på bron över Stordammens spridningsstråk. Den ska utformas så att den möjliggör spridning och passage för groddjur, fåglar och fladdermöss och Natura 2000-området Lunsens ingående arter. Höjden ska också möjliggöra passage för större djur. Stordammsstråket är också ett rekreativt stråk med längsgående stigar och spänger vilket ställer ytterligare krav på utformningen.

Således ska både brohöjden och brospannets bredd bidra till den ekologiska funktionen och att den rekreativa funktionen kan bibehållas i stråket.

Bron blir ett viktigt arkitektoniskt objekt i stadsmiljön och ska därför gestaltas omsorgsfullt, den kan med fördel byggas i trä. Belysning uppe på bron ska anpassas till skogsmiljön med lågt placerade och avbländade ljuskällor. Även andra detaljer ska utformas med stor omsorg och ambition. Det gäller t.ex. brofästena som nere i stråket ska anpassas till den omgivande naturmiljön och uppe i gatumiljön ska anpassas till dess urbana karaktär.

Passager över de gröna kilarna kan utformas mer marknära. Under dessa ska regnvatten kunna passera vid skyfall och utformningen ska möjliggöra en spridningsväg för groddjur. Passagernas påverkan på arter och naturmiljö ska begränsas genom storlek, utformning och genomtänkt belysning. Två andra viktiga passager behöver studeras i den fortsatta processen. Det handlar om det öst-västliga spridningsstråkets korsning med väg 255 och med järnvägen. Dessa passager behöver studeras tillsammans med dag- och markvatten hanteringen samt i anslutning till utveckling av väg 255 till stadsgata. Även längs detta stråk ska passagerna utformas utifrån rekreativa och biologiska värden.

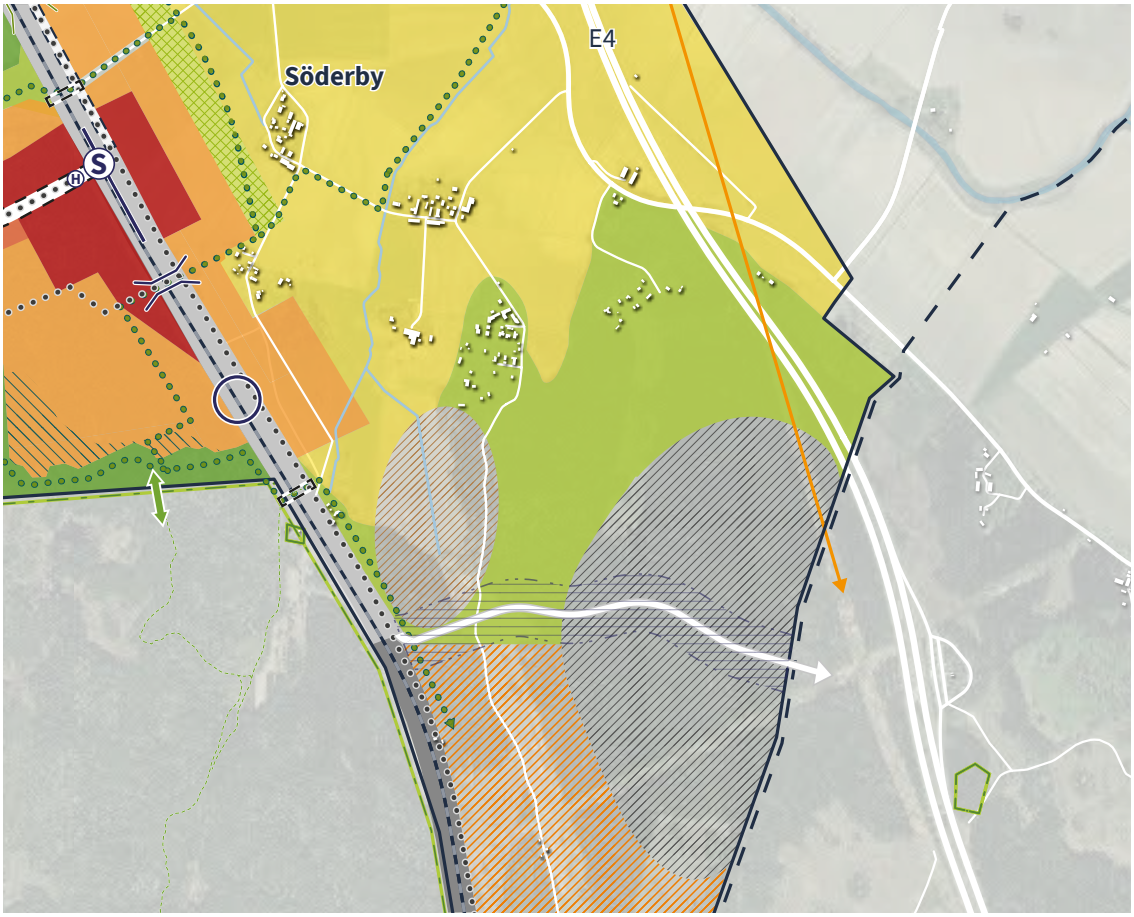


Spridningsstråk i öst-västlig riktning korsar väg 255 samt järnvägen.

Trafikplats E4 med väganslutningar

Lokalisering av trafikplats vid E4:an och infartsvägen till stadsnoden i de sydöstra stadsdelarna och järnvägsstationen redovisades i samrådshandling som två alternativa sträckningar. Till utställningshandling valdes ett av alternativen (den södra sträckningen) utifrån tekniska förutsättningar, samrådshandlingens hållbarhetsbedömning utifrån kulturmiljö och brukande av jordbruksmark, samt att majoriteten av yttrandena i samrådsskede förordade det valda alternativet. Lokaliseringen ska ses som en viljeyttring från Uppsala kommuns sida. Frågan kommer att diskuteras och beslutas inom ramen för Trafikverkets åtgärdsvalstudie. Detta är med andra ord en viljeyttring från en part av flera i denna process.

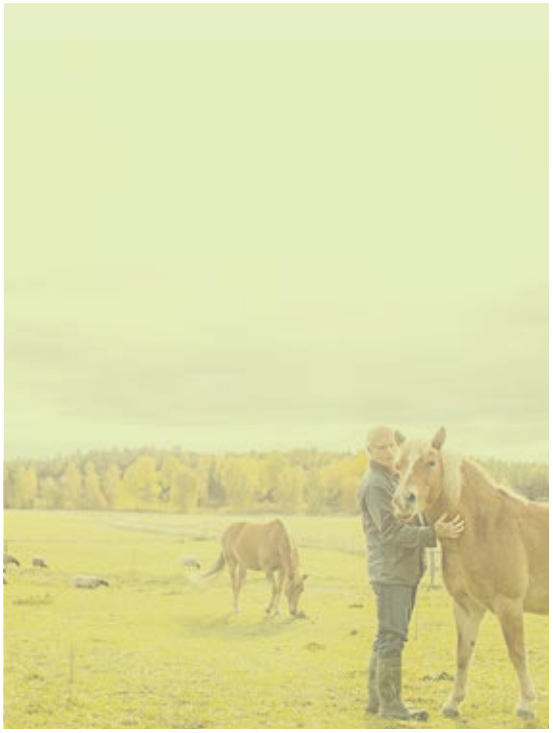
Det fortsatta arbetet med trafikplatser vid E4 kommer att ske i samarbete med Trafikverket i en så kallad åtgärdsvalsstudie. Därefter kan arbetet med en vägplan påbörjas. I åtgärdsvalsstudien utreds fler behov i det statliga vägnätet i anslutning till planerade utbyggnader i såväl Uppsala som Knivsta kommuner. När det gäller behov av tillgänglighet till E4 handlar det om de utbyggnader Knivsta kommun planerar i Alsike, liksom behoven av tillgänglighet mellan de sydöstra stadsdelarna och Alsike.



Vit pil markerar väganslutning mot E4:an. Det fortsatta arbetet med trafikplatsen vid E4 kommer sedan att ske i samarbete med Trafikverket i en så kallad åtgärdsvalsstudie.











Det som finns och utvecklas

Vatten

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



Mål 2050

- Grundvattnet och miljökvalitén i Sävjaån och Fyrisån värnas
- Dagvatten är en väsentlig del i vattenhushållningen
- Vatten bidrar med ekosystemtjänster

Planeringsinriktningar

Natura 2000

- Hydrologiska och geohydrologiska förutsättningar ska utredas angående risk för påverkan mot Natura 2000-områdena Lunsen och Sävjaån
- Lösningar i syfte att bevara hydrologin ska planeras, utformas och kunna förvaltas utan att påverka hänsynsområde för Natura 2000

Dagvattenhantering

- Ytor för rening och hantering av dagvatten för nya och befintliga bebyggelseområden ska säkerställas på helhet för planområdet i samråd med VA-huvudman och samordnas med respektive detaljplaneprojekt
- Ytvatten ska separeras från dagvatten genom höjdsättning och formgivning.
- Ytor för hantering av dagvatten ska utformas med syftet att stärka biologisk mångfald
- Vatten ska tas tillvara för bevattning av grönska för att motverka värmeöar och för att bidra till ett behagligt stadsklimat
- Alla gator ska rymma möjlighet till fördröjning, rening och infiltration (FRI) av dagvatten
- Lokal åtgärdsplan för Sävjaån utifrån miljökvalitetsnormer ska vara en förutsättning och ska också ange lämpliga områden för kompensationsåtgärder för påverkan på status

Skyfallshantering

- Ytor för hantering av skyfall (100-årsregn) ska säkerställas på helhet för planområdet i samråd med VA-huvudman och samordnas med respektive detaljplaneprojekt
- Höjdsättningen i stadsdelarna ska möjliggöra att gröna kilar, spridningskorridorer och lämpliga parkstråk fungerar som fördröjningszon för dag- och ytvatten vid kraftiga regn

Synligt vatten i staden

- Vid utformning av allmän platsmark ska rent vatten tas tillvara för trivsel och rekreation
- Vattnets kretslopp ska pedagogiskt och informativt synliggöras i stadsmiljön

Rekommendationer för fortsatt planering

- Ta fram principer för hantering av vatten under byggtid och för hur markarbeten kan anpassas för att minska risk för avvattning och läckage av smutsat vatten

Se även tema Gator och torg, Gårdar, parker och rekreation, Hållbara tekniska försörjningssystem och Natur

Vatten har en framträdande roll

Vatten är en förutsättning för allt liv på jorden, för människors hälsa och en hållbar utveckling. Vatten är skyddat på flera olika sätt och i en fortsatt planering finns ett stort ansvar att inte försämra vattenkvalitén i stadens yt- och grundvatten.

Vatten präglar idag stora delar av planområdet, inte i form av stora sjöar och stränder utan på ett mer lågmält sätt. I skogsområdet finns små våtmarker, en damm, kärr, bäckar och diken och utmed planområdets gränser rinner Fyrisån och Sävjån. I en ny stadsmiljö behövs vatten för stadens olika behov, till växtlighet i gaturum, till naturstråken, för att visa vattnets kretslopp och för trivsel och rekreation. Strukturer för hantering av dagvatten och skyfall kan också nyttjas för sociala aktiviteter. En framtida stadsmiljö måste också förberedas för klimatförändringar med extrema väder med kraftigare regn och längre torra perioder där vatten kan bli en bristvara.

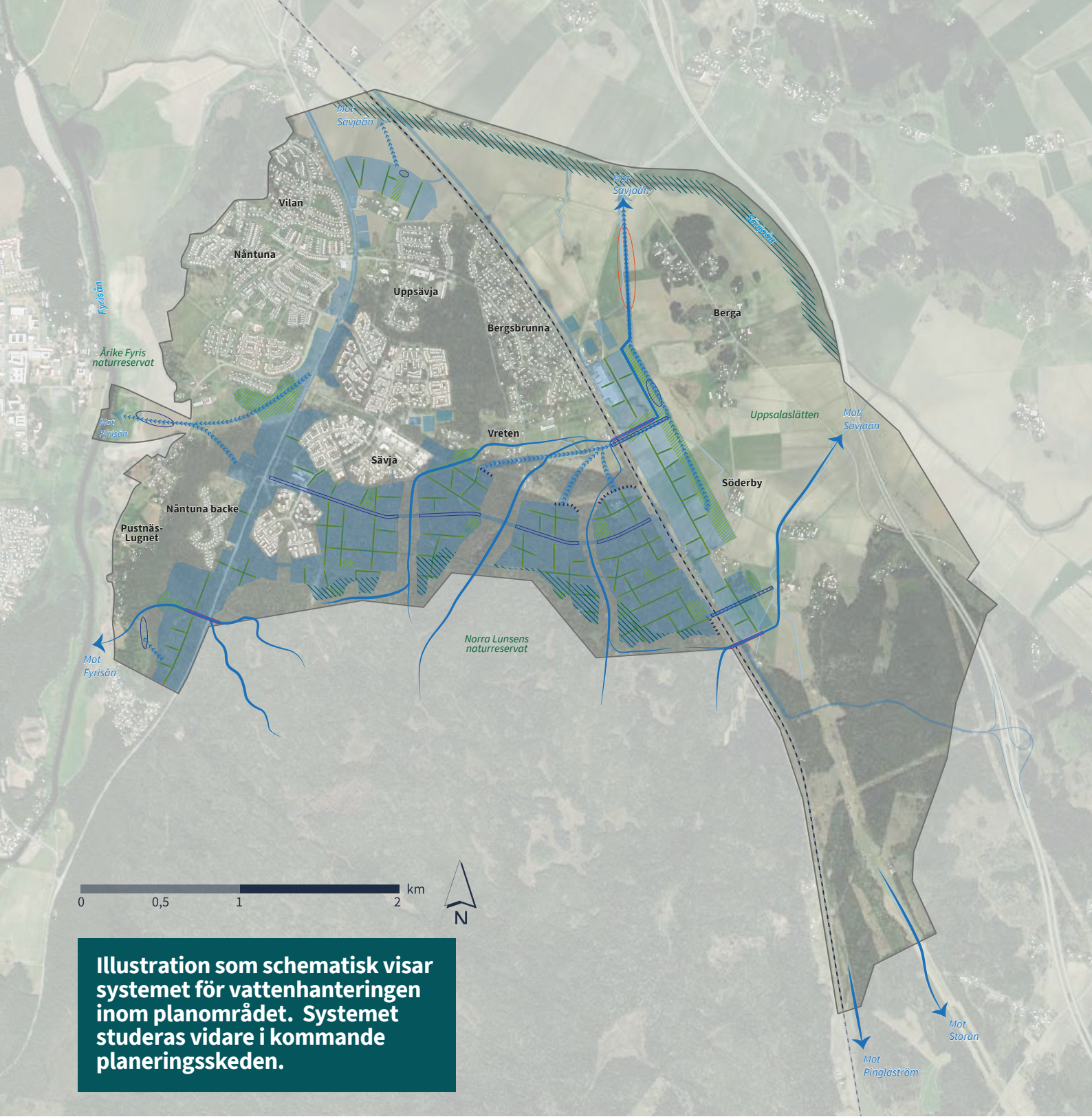


Illustration som schematisk visar systemet för vattenhanteringen inom planområdet. Systemet studeras vidare i kommande planeringsskeden.

VATTEN

Dagvatten från ny stadsmiljö

- FRI-systemets omhändertagande av dagvatten (fördröjande, renande och infiltrerande)
- Utflöde för FRI-systemets överskottsvatten (schematisk illustrerat)
- Infiltrerande anlagda parker
- Gator med mycket grönska (som därmed är extra infiltrerande)
- Dagvattenkulvert
- Reservoar för skyfallsvatten

Markvatten

- Markvatten från bl. a Lunsen (schematisk illustrerat)
- Markvattenkulvert

Renande slutsteg

- Yta för hantering av dagvatten
- Hantering av vatten

Hänsyn Natura 2000

- Utredningsområde inför Natura 2000-prövning (Föreslagen bebyggelsegräns kan komma att förändras norrut)

Planens fyra typmiljöer för vatten

Planen visar fyra typmiljöer som utgår från vattnet som en resurs;

- gröna kilar och Stordammens spridningssamband
- gaturummen
- parker, torg och gårdar
- slättlandskapets åar

I Stordammens gröna kil bevaras fuktiga biotoper och spridningsvägar för växter och djur. Här kan stora mängder regnvatten fångas in och bromsas vid kraftiga regn. Den andra typmiljön är gaturummen med plats för infiltrationsbäddar med grönska och andra anläggningar för lokalt omhändertagande av dagvatten. Den tredje typmiljön är stadens parker, torg och gårdar där rent vatten pedagogiskt kan synliggöras och med dagvatten där särskilda växtbäddar ger hållbara trädplanteringar och därmed ett behagligare lokalklimat. Den fjärde typmiljön är Sävjaån och Fyrisån som möts i odlingslandskapet i Årike Fyris. Åarna tar emot yt- och dagvatten från planområdet. När vattnet har nått fram till åarna ska vattnet vara rent och inte försämra den kvalité som gör att vi kan bada, fiska och dricka vattnet.

Från Lunsen till Fyrisån

Regnvatten och snösmältning fyller låga partier i Norra Lunsen och bildar våtmarker av olika slag. Vatten rör sig sakta från högre delar i Lunsen ner över naturreservatsgränsen och följer lägre partier ner mot planområdet. Inom planområdet följer vattnet lågpunkter och fördelas i naturstråk och vidare till Sävjaån och Fyrisån. Olika åtgärder för att skydda vatten, leda vatten, dränera vatten och fylla igen sänkor kommer att krävas för att bygga en stadsmiljö och för att värna livsmiljöer för djur och växter. Allt ska planeras utifrån hänsyn till värden i vattenmiljöer uppströms och nedströms.

En översiktlig vattenutredning har genomförts som beskriver förutsättningarna för ett framtida flödessystem, Lunsens hydrologiska och geohydrologiska förutsättningar, riskanalys för planen ur grundvattensynpunkt samt en beskrivning av hela vattenflödessystemet och dagvattensystemet.

Naturvärden i Fyrisån och Sävjaån

Fyrisåns hela sträckning har naturvärdesklass 1 med ett högt art- och biotopvärde. I mader och vassområden finns viktiga lek- och uppväxtområden för fisk. Åtgärder som utförs inom Fyrisåns dalgång ska planeras med hänsyn till åfårans form, de naturliga svämzoner och vattendragets möjlighet till att forma landskapet.

Inom planområdets markreservat för trafikförbindelse över Fyrisån är fåran relativt opåverkad av rätning och muddring och därför extra skyddsvärd. Låga konstruktioner och bankar riskerar särskilt att påverka naturvärden då störningen kommer närmare vattenområdet. Även spridningssamband i strandparti och i vattenområde kan försvagas vid en olämplig utformning. Det finns begränsad information kring limniska värden vid föreslaget broområde vid Fyrisån. Inför prövning av vattenverksamhet ska förekomster av arter samt livsmiljöer för fisk och bottenfauna utredas vidare.

Läs mer

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

BEGREPP

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

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

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



Schematisk illustration över växtbädd i gatan i genomskärning, en central del i FRI-systemet. Källa: Modifierad från Levande gaturum – en handbok i Blågröngrå system (2019). Illustration: Martin Vysoký, Hanna Centervall, Susanne Sixtensson edge

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

» I kommande processer ska varje detaljplan genom sin dagvatten-utredning visa hur Miljökvalitets-normerna följs «

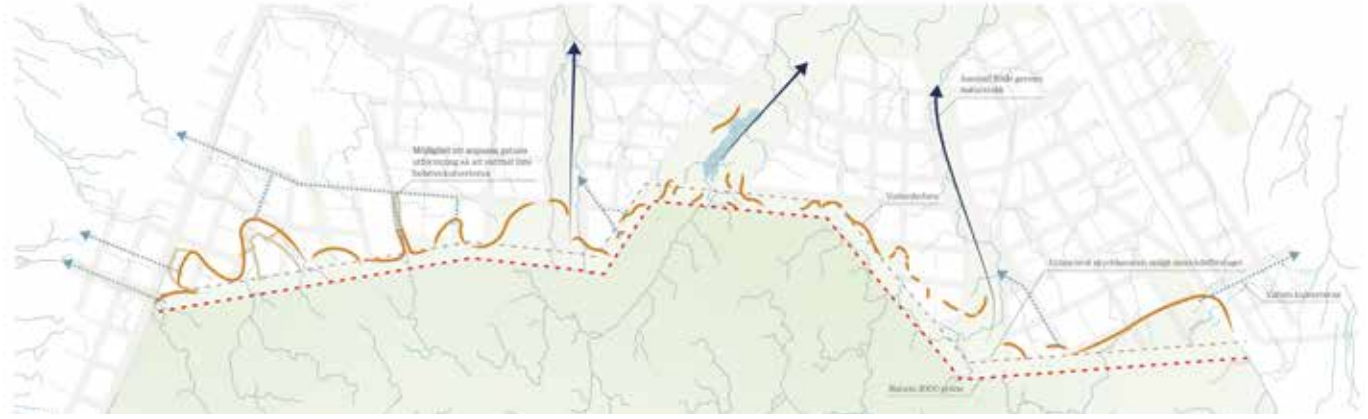
Sävjaån har naturvärdesklass 2 med högsta artskyddsklass). Åfåran är påverkad av uträtning och jordbruksverksamhet. Sävjaån är en lekplats för ett flertal fiskar bl.a. habitatarten asp. I ån finns även utter och äkta målarmussla. Sävjaån är ett Natura 2000-område där verksamheter eller åtgärder inte får, varken var för sig eller i kombination med andra projekt, försämra ekologiska värden. Anläggningar inom Sävjaåns vattenområde ska planeras med hänsyn till dessa värden.

Hänsynsområde Natura 2000

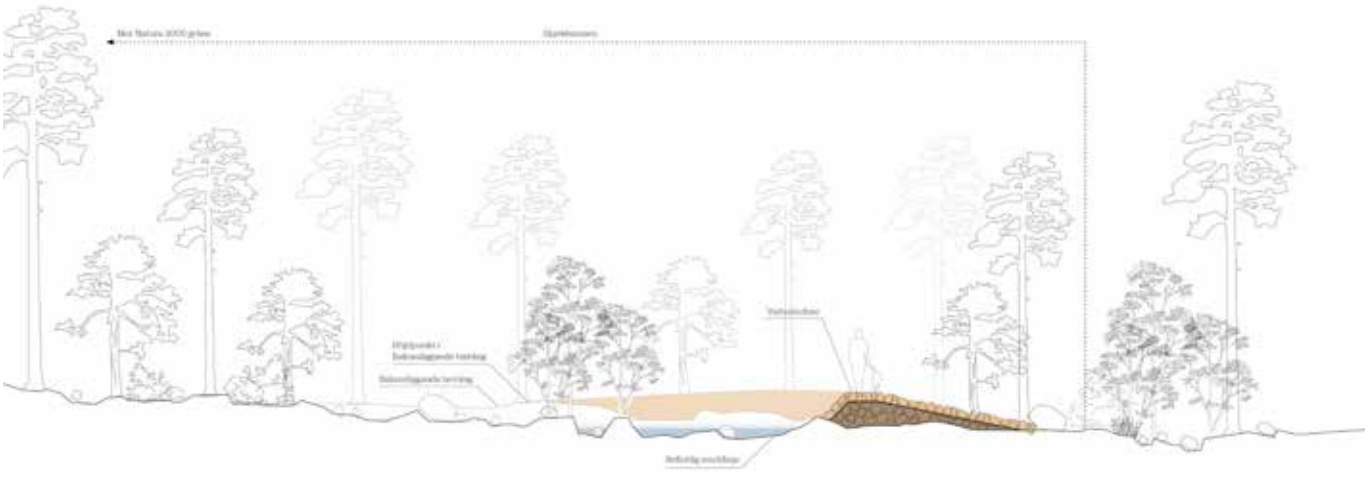
Hänsynsområdet är framtaget utifrån naturtyper och hydrologi med målsättningen att åstadkomma en väl fungerande stadsmiljö. Den fördjupade översiktsplanen visar huvuddragen för kommande detaljplanering där tillstånd för vattenverksamhet och tillstånd för Natura 2000 fordrar en teknisk nivå som inte kan redovisas på översiktlig nivå. Utredningar kommer att göras i ett senare skede för delområden eller enskilda detaljplaner. Se bilaga 1 Förutsättningar för utbredning Natura 2000-områden.



Hänsynsområde framtaget utifrån naturtyper och hydrologi (röd streckad linje). Ekologigruppen AB



Förslag till vattenledare, del av utredning ”skyddzon” mot Lunsen. Förslag till princip för vattenledare.



Illustrerande exempel på utformning av vattenledare. Nivå Landskapsarkitekter AB.

Ett dagvattensystem för framtiden

Planens inriktning är att bygga en dagvattenlösning för framtiden som långsiktigt och hållbart nyttjar dagvattnet genom hushållning. I en helhetssyn på vatten ingår dagvatten som en viktig del där yteffektiv teknik och en öppenhet för nytänkande är ett krav, dels för att hantera rening av alltmer komplexa föroreningar och dels för att lagra och infiltrera vatten med cirkulära metoder. För att klara framtidens krav på dagvattenhantering ska ett infiltrerande dagvattensystem utvecklas ; FRI – fördröjning, rening och infiltration. 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.

Dagvattensystemets tre nivåer

Kvartersmarken utgör dagvattensystemets första nivå. Dagvatten som bildas inom fastigheten, på kvartersmarken, ska i första skedet omhändertas lokalt, inom de enskilda kvarteren. Den största delen av utjämning och rening sker därmed närmast källan. Detta uppnås antingen genom infiltration, avdunstning, nedbrytning av mikroorganismer och växtupptag eller samlas in för att begränsa färskvattenkonsumtionen. Dagvattnet kan då användas till bl.a. att utvinna energi för värme eller kyla, toalettvatten, eller bevattning av odlingsmark. Biokol, luftiga gruslager och andra substrat bildar ett biofilter som renar dagvatten och främjar en stark tillväxt av vegetation. Detta ska användas i växtbäddar på gårdar och gårdar ska inte underbyggas. För optimal användning av dagvatten ska rent och smutsat dagvatten skiljas åt så lång som möjligt.

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 alla gaturum. De gröna kilarna kantas av gaturum som ska säkerställa att dagvatten inte når naturmarken.

Den tredje nivån är dagvattnets utflöde som leds till kombinerade tekniska lösningar för rening och utjämning som exempelvis reningsverk och filterlösningar eller andra yteffektiva lösningar. Systemet innehåller också landskapsarkitektoniska objekt för fördröjning som terrasseringar och sänkta markpartier. Det kombinerade systemet säkerställer ett jämnt flöde, låg föroreningsbelastning och möjligheter till återbruk och cirkulära lösningar. Systemet som helhet kan delvis ersätta ytkrävande reningsdammar.

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.


Stordammen


Rastplats vid Stordammen


Ytvatten i Lunsen

Ett förändrat klimat

Klimatförändringarna innebär en större risk för längre torrperioder, kraftiga regn- och snöoväder. Att leda, rena, fördröja och infiltrera mark- och dagvatten är således nödvändigt i nya stadsmiljöer. Dessa behov erbjuder också möjligheter till nya typer av anpassade gator och gårdar för vattenlagring och möjliggör en ymnig grönska som renar och kyler luft och ger svalkande skugga.

Inför planarbetet har en översiktlig översvämningsanalys gjorts. Den visar att några mindre instängda områden kan komma att uppstå 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.

Vid extrema väder och skyfall ska utjämningsytor hantera extrema flöden. Grönytor som sammanfaller med lågt liggande områden kan samnyttjas för en yteffektiv fördröjning. En yta kan vid stora regn eller översvämningar temporärt hantera vattenmassor, men under övrig tid fylla en annan funktion, till exempel parkeringar, bollplaner och delar av parker.

Höjdsättningen i stadsdelarna ska möjliggöra att gröna kilar och parkstråk kan fungera som fördröjningszon för markvatten vid kraftiga regn.

Större utjämningsytor för vatten 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. Höjdsättningen av planområdet ska planeras för att klara hanteringen av extremregn det vill säga ett 100-årsregn.

Grundvatten

Nybildning av grundvatten sker genom att vatten som kommit med nederbörd infiltrerar och tränger vidare ner genom jord och berg. Planområdet ligger inom tillrinningsområdet för Uppsalaåsen och intill grundvattenförekomsterna Uppsalaåsen-Uppsala och Sävjaån-Samnan. Det grundvatten som bildas inom planområdet når till stor del Uppsalaåsen som förser delar av Uppsala kommun med dricksvatten.

Grundvattenförekomsterna Sävjaån-Samnan och Uppsalaåsen-Uppsala har god kvantitativ status och otillfredsställande kemisk status och ska enligt miljökvalitetsnormen uppnå god status 2027. Planen bedöms inte försvåra möjligheterna att uppnå MKN för grundvattenförekomsterna förutsatt att de riktlinjer som Uppsala kommun har beslutat följs så långt möjligt i detaljplaner inför exploatering inom planområdet.

För att det inte ska finnas risker för att grundvattnet påverkas och för att grundvattnet ska vara tryggat för framtiden har Uppsala kommun genomfört en riskanalys för hela

tillrinningsområdet för Uppsala- och Vattholmaåsen och beslutat om särskilda riktlinjer för markanvändning .

För planområdet har en särskild riskanalys tagits fram. Analysen är en sammanvägning av områdets känslighet, förorenande ämnens farlighet om en skada inträffa, hur stor skadan blir samt sannolikheten för att en skada kan inträffa. Sammantaget blir detta ett mått på hur stor risken är för en skada och om det är skadlig för grundvattnet.

Planområdet ligger huvudsakligen inom känslighetsklasser Låg och Måttlig. Några mindre delar av den planerade bebyggelsen ligger inom känslighetsklass Hög. Den nordvästra delen av verksamhetsområde ligger inom känslighetsklass Hög. Den nordöstra delen går delvis in på mark som är klassad Hög känslighet.

Riskanalysen visar att det finns risker som särskilt behöver beaktas, bla. under byggnation men även i färdigbyggda delar där släckvatten från bränder är en stor risk. Detta för att inte medföra en negativ påverkan på grundvattenförekomsterna. Riskanalysen visar även att grundvattenbildningen kommer att minska i planområdet. För att minimera minskningen bör FRI -systemet för hantering av dagvatten och mark-/ytvatten inom planområdet bygga på att så stor andel som möjligt av detta vatten kan infiltrera och bilda grundvatten. Riskanalysen visar att om föreslagna riskreducerande åtgärder vidtas under byggfas och driftfas bör en exploatering kunna genomföras utan negativa konsekvenser för vattenkvalitet och kvantitet grundvattenförekomsterna Uppsalaåsen-Uppsala och Sävjaån–Samnan.

Vattenverksamhet

Vattenverksamhet är en juridisk term som innefattar olika vattenåtgärder som förändrar vattnets djup eller läge och som oftast innebär ett särskilt tillstånd för vattenverksamhet. För att använda vatten och för att leda vatten behövs åtgärder som bortledning, grävning, markavvattning, byggande av dammar mm. I det fortsatta arbetet ska vattenåtgärder samordnas och planeras så att tillstånd för vattenverksamhet inte begränsar eller försvårar de olika verksamheterna.

Anläggandet av broförbindelse över Fyrisån innebär en separat prövning av tillstånd för vattenverksamhet hos Mark- och miljödomstolen. I samband med prövningen bedöms även påverkan på strandskyddsbestämmelserna. Prövningen av Ultunabron kan även samordnas med dispens från föreskrifterna för naturreservatet Årike Fyris, vattenskyddsområdet Vattholmaåsen-Uppsalaåsen, markavvattningsföretag, skydd för landskapsbilden, Natura2000 samt Artskyddsförordningen. Vidare prövas påverkan på status för yt- och grundvatten där även morfologiska kvalitetsfaktorer ingår.

Natura 2000

Natura 2000-områden har ett starkt skydd och är av riksintresse där det krävs särskilt tillstånd för verksamhet inom och i anslutning till området. Lunsen och Sävjaån är skyddade som Natura 2000-områden och även skyddade enligt EU:s Art-och habitatdirektiv. Föreslagna detaljplaner och verksamheter kan tillåtas endast om det inte på ett betydande sätt kan skada miljön. Tillstånd för Natura 2000 utförs i ett senare planeringskede med ett mer detaljerat underlag.

Av bevarandeplan för Natura 2000-området (SE0210329) Lunsen framgår att åtta naturtyper ska bevaras. Sävjaån-Funbosjöns Natura 2000-område innefattar Vistebyån, Funbosjön, Sävjaån och biflödet Storån. Av bevarandeplan framgår att en naturtyp ska bevaras.

Miljökvalitetsnormer för vattenförekomster

Miljökvalitetsnormer, MKN, för vatten syftar till att säkra Sveriges vattenkvalitet. En miljökvalitetsnorm för vatten beskriver den kvalitet en vattenförekomst ska ha uppnått vid en viss tidpunkt. MKN för vatten gäller för ytvatten, som sjöar, vattendrag och kustvatten samt för grundvatten. Genom normerna ställs krav på ekologisk och kemisk kvalitet i ytvatten och krav på kemisk kvalitet och vattentillgång för grundvatten. Huvudregeln är att alla vattenförekomster ska uppnå god status. Normerna anger en lägstanivå och en verksamhet får inte påverka en vattenförekomst så att kvaliteten blir sämre än vad som anges i normen.

Fyrisån och Sävjaån är mottagare av vatten från planområdet. Fyrisån och Sävjaån har idag måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status och ska uppnå minst god vattenstatus år 2021. För att uppnå recipienternas miljökvalitetsnormer behövs en minskad föroreningsbelastning vilket kräver rening vid en exploatering. Inom planområdet finns även befintlig bebyggelse som idag saknar rening av dagvatten. För att miljökvalitetsnormerna för vatten ska kunna uppnås behöver dagvattnet från befintlig och tillkommande bebyggelse renas. Vid detaljplanering fastställs åtgärder utifrån aktuella MKN och utifrån status i vattenförekomsterna.

Vattenskyddsområde Uppsala- och Vattholmaåsarna

Vattenskyddsområdet anger skydd för de kommunala grundvattentäkterna i Uppsala-Vattholmaåsarna. Delar av västra planområdet ligger inom vattenskyddsområdet där större delen utgör sekundär skyddszon och där området för broförbindelse över Fyrisån berör de känsligaste ytorna i primär skyddszon. Inom vattenskyddsområdet får inte verksamheter bedrivas som riskerar att försämra grundvattenkvaliteten. Byggnader och andra anläggningar får inte förläggas så att de skadar grundvattnet. Bland annat får markarbeten inte ske djupare än till 1 meter över högsta grundvattenyta. Vid arbete inom ett vattenskyddsområde ska områdesföreskrifterna följas.

Strandskydd

Strandskyddsbestämmelserna syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden samt att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Planområdet kommer att beröra strandskyddsområdet för både Fyrisån och Sävjaån. Den förslagna broförbindelsen över Fyrisån vid Ultuna berörs av det generella strandskyddet om 100 meter på västra sidan, samt ett utvidgat strandskyddsområde om 300 meter på östra sidan. En broförbindelse innebär att Strandskyddet måste upphävas.

Markavvattningsföretag

När markavvattningen berör flera fastigheter bildas vanligen en samfällighet – ett markavvattningsföretag ofta kallad torrläggningsföretag, dikningsföretag eller sjösänkningsföretag.. De flesta markavvattningsföretag är bildade före 1950. Vattensamfälligheter som bildats genom förrättning är rättsligt gällande. Det innebär att de sträckningar, djup och vattennivåer som angivits för exempelvis diken gäller med samma rätt som en vattendom. Vid förrättningen fastslogs vilka fastigheter som skulle delta i företaget och med hur stor andel. Fastigheterna i torrläggningsföretaget har ett gemensamt ansvar för att underhålla diken eller anläggningar som omfattas av företaget.

Planområdet berör tre markavvattningsföretag:

- Bergsbrunna-Berga- Vallby vattenavledningsföretag av år 1932
- Rosland -Orslätts torrläggningsföretag av år 1933
- Del av Funboåns markavvattningsföretag (Sävjaån)

För större åtgärder inom markavvattningsföretag krävs tillstånd som prövas av Länsstyrelsen och i vissa fall av Mark- och miljödomstolen.

Natur

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



Mål 2050

- Natura 2000-områdens bevarandestatus och lokal bevarandestatus för fridlysta arter stöds långsiktigt
- De högsta naturvärdena (klass 1 NVI) är bevarade
- Höga naturvärden (klass 2 NVI) kompenseras utanför området
- Den avverkade skogens koldioxidbindande kapacitet är kompenserad så långt som möjligt
- Gröna kilar och spridningsstråk bidrar med reglerande och kulturella ekosystemtjänster

Planeringsinriktningar

- Spridningsstråk och gröna kilar ska planläggas för att bevaras som natur
- Ett varaktigt skydd ska tas fram i samband med detaljplaner och tillståndsprövning för Natura 2000 för Sydöstra stadsdelarnas gröna stråk, Stordammen, Kristinastigen och grön buffert mot Lunsens naturreservat
- Skadelindringshierarkin ska tillämpas för naturvärden och rödlistade arter
- Kompensationsåtgärder för klimatpåverkan, naturvärden och friluftsliv ska tas fram
- Anpassningar, skyddsåtgärder och förstärkningsåtgärder för fridlysta arter ska planeras och genomföras i tidiga skeden
- Anpassningar, skyddsåtgärder och förstärkningsåtgärder för angränsande natur ska planeras och genomföras i tidiga skeden för att förebygga slitage till följd av ökat besökstryck
- Stordammsstråket ska fungera som spridningsväg för groddjur, fåglar och fladdermöss och Natura 2000-området Lunsens ingående arter
- Spridningsstråk och gröna kilar ska skyddas från åverkan under utbyggnadstiden. Åtgärder ska vidtas så att naturmark och blivande parkmark skyddas under byggtid
- Skötselplaner ska tas fram för spridningsstråk och gröna kilar i samband med detaljplaneläggning
- Hällmarker med tallar, tall som naturträd eller tall i kluster av olikåldriga träd, som klarar exploatering, ska sparas på möjliga platser i stadsmiljön. Annan värdefull vegetation bör sparas på möjliga platser i stadsmiljön, till exempel parker och skolgårdar
- Skogsvårdsåtgärder såsom uthuggning mot randstråk och i stråk bör planeras i tidigt skede för att träd ska kunna sparas i den nya stadsmiljön och skogen ska stormsäkras

Se även tema Gårdar, parker och rekreation, Transportinfrastruktur och Vatten

Naturen och topografin utgör höga värden inom planområdet och erbjuder många olika kvalitéer. 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 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. Planen visar ett förhållningssätt till uppgiften där sociala värden har prioriterats inom den nya bebyggelsen men där förutsättningar för ekologiska spridningsvägar och gröna kilar genom den urbana miljön säkerställts.

Spridningsstråk och gröna kilar

Den fördjupade översiktsplanen föreslår att natur sparas för att sammankoppla stadsmiljön med omgivningen. Naturmark sparas i två olika former och med två olika syften – spridningsstråk och gröna kilar. Båda är valda utifrån sin funktion i landskapet. De ska planläggas som natur och förses med skötselplaner som understödjer ekosystemtjänster och bevarar sambanden till omgivande natur. Markvattenflödena från Lunsen bibehålls i de nord-sydliga sambanden, vilket bidrar till bevarad ekologisk funktion både i Lunsen och själva stråken.

» Ett utvecklingsarbete på SLU kring beräkning av koldioxidbindande förmåga «

Stordammsstråket och Sävjastråket ska långsiktigt säkra en ekologisk funktion som tillåter spridning av fridlysta arter och habitatarter igenom planområdet. Här ska åtgärder som långsiktigt stärker och utvecklar naturvärdena genomföras. Utvecklingen i spridningsstråken ska planeras med stor hänsyn till naturvärden och naturlighet. Korsande vägar och andra nödvändiga anläggningar utformas för att orsaka minsta möjliga påverkan och störning på växt- och djurliv. Markvatten och naturlig vegetation värnas, och i de fall belysning krävs anpassas den för att minimera störningar på djurlivet.

Gröna kilar sparas utifrån en vattenförande och rekreativ funktion. Kilarna förses med rekreativa funktioner och sammankopplar stadslivet med den omgivande naturen. Läs mer om detta i tema Park och rekreation. Kilarna och övrig grönska tillför staden karaktär och bidrar med reglerande ekosystemtjänster såsom bullerdämpning, svalka och förbättrad luftkvalité. De spelar också en viktig roll för vattnets väg från Lunsen till Sävjaån och Fyrisån.

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. Den fördjupade översiktsplanen innebär att naturvärden i klass 1 ges långsiktiga förutsättningar att bevaras genom att dessa områden ingår i grönområde på plankartan. Urvalet av sparad natur har i övrigt skett utifrån funktionella stråk som knyter samman naturvärden till större enheter och som en grön bufferzon mot Lunsen. Naturkvalitéer har även identifierats utifrån sin motståndskraft till förändring. Exempelvis kan friska tallar i kluster eller enskilda naturträd tåla att sparas i stadens grönområden och på kvartersmark, liksom karaktärsskapande hällmarker. Träd och grönska på gator, gårdar och i parker skapar kvalité i stadsmiljön och kan genom medvetna växtval även bygga samband till den omgivande naturen.

Skyddad natur

Lunsen är utpekat som riksintresse för naturvård. Riksintresset utgörs av ett stort väsentligt opåverkat och högt beläget skogsområde. Det är till stora delar bevuxet av äldre skog av naturskogskaraktär med en variation av hällmarker och sumpskogstyper. Genom en buffertzon mellan föreslagen bebyggelse och riksintresset samt kanalisering av besökare tillgodoses riksintresset.

Planområdet gränsar i söder till Natura 2000-området Lunsen och längs med planområdets nordöstra kant löper Natura 2000- området Sävjaån-Funbosjön. Natura 2000-områden har ett starkt skydd och är av riksintresse. Närheten till Natura 2000-områdena ställer höga krav på hänsyn i planen, särskilt kring vattenfrågorna. Föreslagna verksamheter och kommande detaljplaner kan tillåtas endast om det kan konstateras att de inte innebär skada på miljön i Natura 2000-områdena. Tillståndsprocessen för Natura 2000 kräver detaljerade underlag och utförs därför i detaljplaner.

Hela Natura 2000-området Lunsen är även skyddat inom naturreservat ”Norra Lunsen”, naturreservatets utbredning påverkas inte av den fördjupade översiktsplanen. Lunsen utgör i sin sydvästra del riksintresse för rörligt friluftsliv.

Planområdets västra gräns sammanfaller i stora drag med naturreservat ”Årike Fyris”, som i sin östra kant även inrymmer naturreservat Nåntuna Lund. Enbart markreservat för trafikförbindelse påverkar naturreservaten. I reservatsbestämelserna för Årike Fyris anges en zon för en möjlig broförbindelse som omfattar markreservatet i plankartan. Årike Fyris omfattas även av landskapsbildskydd och området närmast ån utgör ett riksintresse för friluftslivet. Ingrepp inom dessa olika naturskydd föreslås i och med den föreslagna Ultunabron och det ställer höga krav på hänsyn i brons planering, läs mer i avsnittet Vatten. Både Sävjaån och Fyrisån omfattas av strandskydd, som delvis är utökat. I planen föreslås infrastruktur som kommer att kräva att strandskyddet upphävs i berörda ytor.

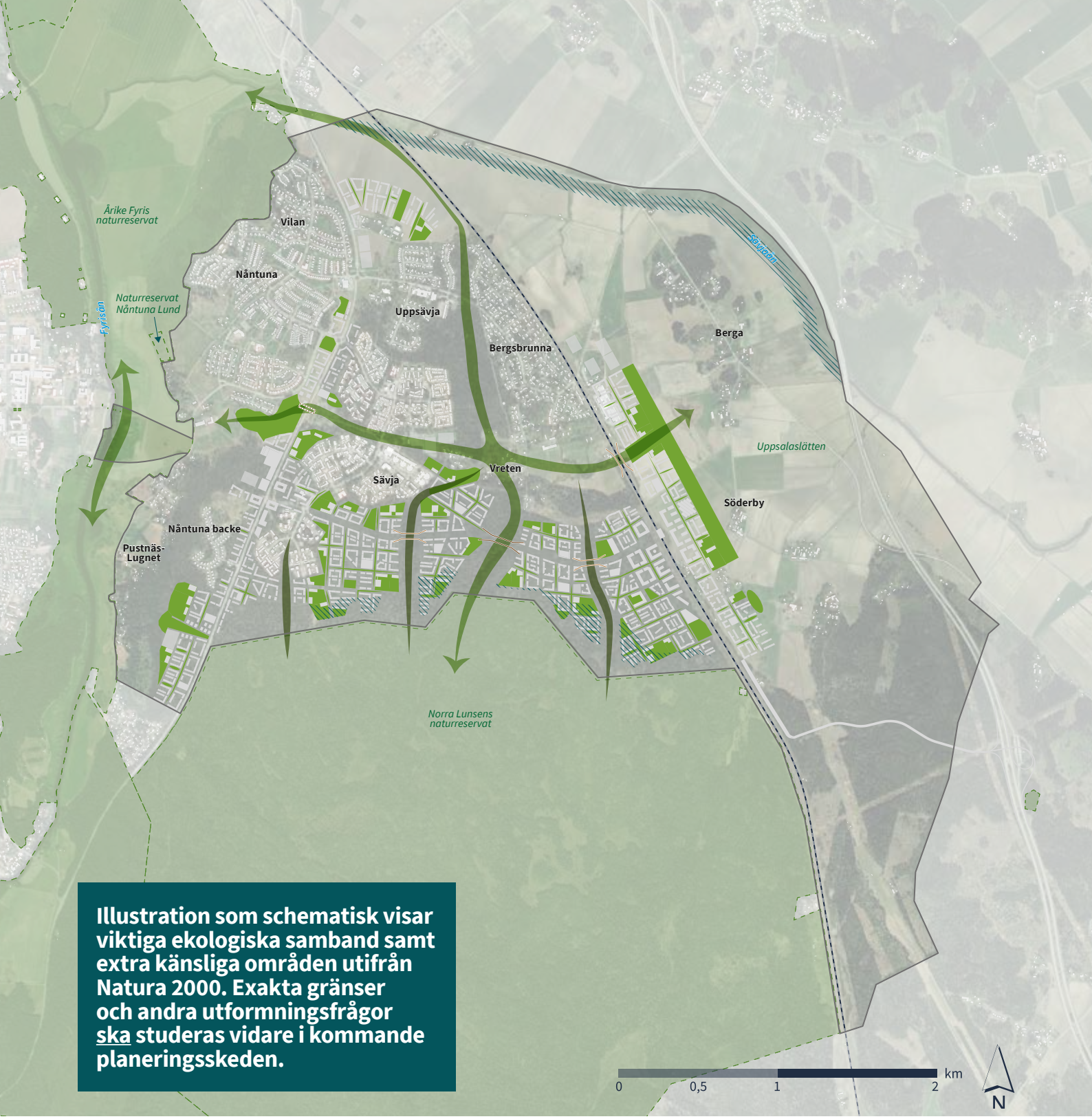


Illustration som schematisk visar viktiga ekologiska samband samt extra känsliga områden utifrån Natura 2000. Exakta gränser och andra utformningsfrågor ska studeras vidare i kommande planeringsskeden.

NATUR

- Gröna ytor i stadsmiljön
- Extra gröna gator
- Bro över spridningsväg
- Marknära brokonstruktion över grön kil
- Undergång under väg
- Spridningsvägar växter och djur
- Rekreativa gröna kilar
- Utredningsområde inför Natura 2000-prövning (Föreslagen bebyggelsegräns kan komma att förändras norrut)
- Naturreservat
- Plangräns

Hänsynsområde Natura 2000

För att bestämma avståndet mellan Natura-2000 området Lunsen och den nya stadsmiljön krävs ett detaljerat underlag som inte kan tas fram inom ramen för den fördjupade översiktsplanen. Studier kommer att göras i ett senare skede för delområden eller enskilda detaljplaner där tekniska beskrivningar är en viktig del av underlaget för en eventuell tillståndsprövning.

Mellan Natura 2000 området Lunsen och planområdet planeras ett grönområde som buffert. Området ska mildra bebyggelsens effekter på den skyddade naturen. Buffertzonen med naturmark ska bevaras så orörd som möjligt för att minska risken att kanteffekter, fragmentering, försämrade spridningsmöjligheter och förlorad livsmiljö påverkar Natura 2000 området och dess prioriterade naturtyper och arter. Tillståndsprövningarna kan resultera i en förändrad bebyggelsegräns än vad som redovisas i denna plan.

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

Förstärkningsåtgärder och kompensation

Negativ påverkan på fridlysta arter ska undvikas så långt som möjligt. Om risk för skada kvarstår efter att anpassningar har skett ska förstärkningsåtgärder genomföras inom planområdet. Då åtgärder i naturen ofta kräver en viss leveranstid ska förstärkningsåtgärder genomföras i god tid före eventuell tillståndsprövning och det planerade ingreppet. Att genomföra storskalig stadsbebyggelse i en naturmiljö innebär oundvikligen en försämring för befintliga värden. För vissa värden såsom klimatpåverkan, många naturvärden och friluftsliv är kompensation möjlig. Kompensation för klimatpåverkan, naturvärden och friluftsliv kan genomföras utanför planområdet genom att likvärdiga kvalitéer skyddas eller tillskapas. En utredning ska genomföras i syfte att fastställa vilka geografiska områden som är lämpliga för detta.

Broförbindelse över Fyrisån

Ett av områdena med högsta naturvärdesklass (1) är vattenområdet Nedre föret, som av planen berörs av område för broförbindelse över Fyrisån. Broförbindelsen ska utformas med största hänsyn till naturvärden–framförallt fågelliv i strandmiljöer- och vattenkvalité. Anslutningar till broförbindelsen ska inte hindra biologiska och landskapsmässiga samband i strandzoner och Fyrisåns dalgång. Området för broförbindelsen över Fyrisån berör även riksintresse för friluftsliv, naturreservat Årike Fyris samt landskapsbildskydd. Bron ska placeras och konstrueras så att den tillgodoser riksintressets värden och naturreservatets syfte. Det innebär att anslutningar utformas så att de inte försämrar tillgängligheten till strandzonen eller omgivande dalgångar och att bron och dess fundament inte förhindrar vattenanknutna friluftsaktiviteter. I anslutning till broområdet finns också ett riksintresse för naturvård – Ultuna källa. Läs mer om det i tema Vatten.

Området kring Ekoln är en stor tillgång för Uppsala och är utpekat som riksintresse för rörligt friluftsliv. Den utbyggda kollektivtrafiken kan underlätta för invånare från andra delar av kommunen att utöva friluftsliv i de sydöstra stadsdelarnas omgivningar.

Långsiktig kompensation av skogens kolbindande förmåga

Kolbindande byggmaterial, energieffektiva byggnader och solcellsanläggningar och annat kan göra stadsdelen klimatpositiv i driftfas. Som kompensation för skogens kolbindande förmåga föreslås ytterligare åtgärder i form av till exempel skydd och nyplantering av skog utanför planområdet, plantering av träd i stadsmiljön, användning av trä (eller annat material som mellanlagrar koldioxid) som dominerande byggnadsmaterial, och/eller investeringar i energiteknik för exempelvis lagring av koldioxid. Användande av biokol är ännu en del i stadens klimatstrategi för att lagra kol i den framtida klimatpositiva staden. Biokol bidrar även till frodiga och hållbara växtbäddar. Biokol ska användas frekvent inom utbyggnadsområdet men är också en möjlighet för att förbättra odlingsmöjligheter på gårdar och i parker.



Foto taget i Norra Lunsen

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 planen tillgodoser värdena inom särskilt värdefulla kulturmiljöer av riksintresse eller av kommunalt intresse.



Mål 2050

- Kulturarvet och kulturmiljön bidrar till en hållbar livsmiljö för människor och stärker berättelsen om de sydöstra stadsdelarna och områdets identitet
- Den nya stadsmiljön har utformats i samverkan mellan berörda aktörer utifrån att de kulturhistoriska värdena i riksintressena är en viktig samhällsresurs
- Det Linnéanska kulturavet är tillgängligt och synliggjort och knyter samman den nya stadsmiljön med det omgivande kulturlandskapet

Planeringsinriktningar

- Fornlämningar ska, så långt det är möjligt, bevaras, synliggöras och integreras i den nya stadsstrukturen
- Det agrara landskapets bebyggelsemiljöer ska vara synliga och kunna upplevas från slätten.
- Komplettering av bebyggelse i det agrara landskapets bebyggelsemiljöer ska anpassas till befintlig skala och karaktär
- Äldre bevarade vägsträckningar ska värnas och integreras i den nya stadsstrukturen så långt det är möjligt
- Dalgångarnas öppna karaktär med värdefulla by- och gårdsmiljöer ska skyddas från förtätningar i närområdet. Undantaget är Högtomt och Aspudden som integreras i den nya stadsstrukturen
- Slättlandskapets öppna landskapsrum med djupa siktlinjer och vyer mot Uppsala domkyrka och Uppsala slott ska fortsatt kunna upplevas i den befintliga och den nya stadsmiljön
- För att värna de kulturhistoriska värdena ska den nya bebyggelsen öster om järnvägen trappas ned mot det öppna slättlandskapet. Vegetation ska avsluta bebyggelsen ut mot fälten
- Vid planering av området norr om Sävja gård ska vyn mot samt från det öppna jordbrukslandskapet och Sävjaån beaktas
- Vid utformning av broförbindelse över Fyrisån ska landskapet i dalgången värnas och vyerna längs Fyrisån och mot Uppsala slott ska fortsatt kunna upplevas
- Vid planering av ny infart från E4:an samt verksamhetsområdet ska den sammantagna påverkan på kulturmiljövärdena i riksintresset Långhundraleden kontinuerligt analyseras och särskilt beaktas
- Den sammantagna påverkan av tillkommande bebyggelse och anläggningar på riksintresset Uppsala stad ska kontinuerligt analyseras i detaljplaneringen för att säkerställa hänsyn till de kulturhistoriska värdena
- Värdefulla siktlinjer mot skogen och de gamla utmarkerna mellan byar öster om järnvägen ska värnas

Linnés arv

- Linnés historiska landskap och vetenskapliga gärningar ska lyftas fram, skyddas, vårdas och utvecklas
- Linnés Sävjas kulturhistoriska värde ska tas tillvara och utvecklas som målpunkt för både boende och besökare
- Ny bebyggelse ska utformas så att påverkan på vyer och siktlinjer från Linnés Hammarby minimeras

Se även tema Bebyggelse, Transportinfrastruktur

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.

Kulturmiljöerna inom och i anslutning till planområdet 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 inom planområdet. Denna möjlighet lyfts fram i planen som rymmer Linnés historiska landskap och vetenskapliga gärningar.

» Tegel är extra intressant «

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, så som till exempel Linnés Sävja och Linnéstigarna. 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.

Riksintressena Uppsala stad och Långhundraleden

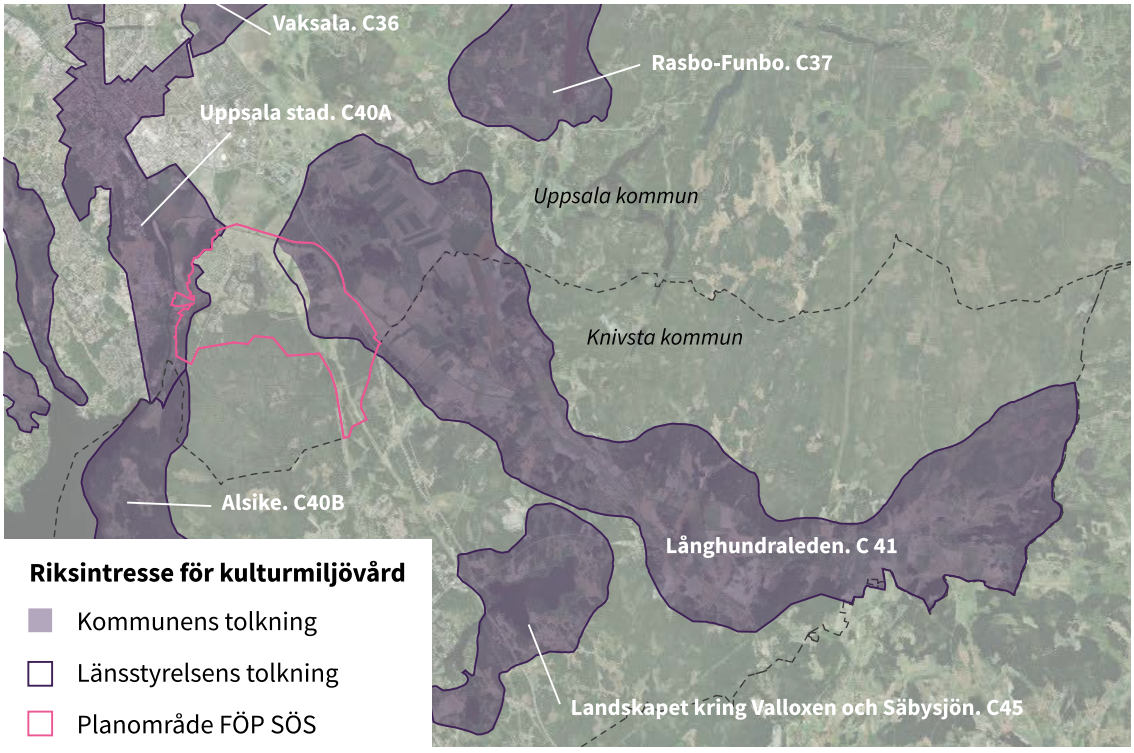
» Arkitektur ska ha en dov färgskala «

Det kulturhistoriska sammanhang som planområdet är en del av gränsar till två större riksintresseområden som båda har haft avgörande betydelse för rikets framväxt. Det är Uppsala stad med Fyrisåns dalgång i väster och den forntida Långhundraleden med Uppsalaslätten i öster. Riksintresset Uppsala stad med Fyrisåns dalgång utgörs bland annat av det öppna kulturlandskapet och vyerna utmed och över Fyrisån samt in mot staden, vilka är ett uttryck för berättelsen om stadens framväxt. De värden som berörs inom riksintresset Långhundraleden är bland annat dalgångens karaktär, områdets betydelse som farled och odlingsmark med utblickar över Sävjaån och Storån samt siktlinjer in mot Uppsala stad.

I planen 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 ska ny bebyggelse anpassas i skala.

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 som anges i översiktsplanens riksintressebilaga och den historiska landskapsbilden med det öppna jordbrukslandskapet samt siktlinjer och vyer mot Uppsala stad.

Den föreslagna bebyggelsen vid stationsområdet 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.



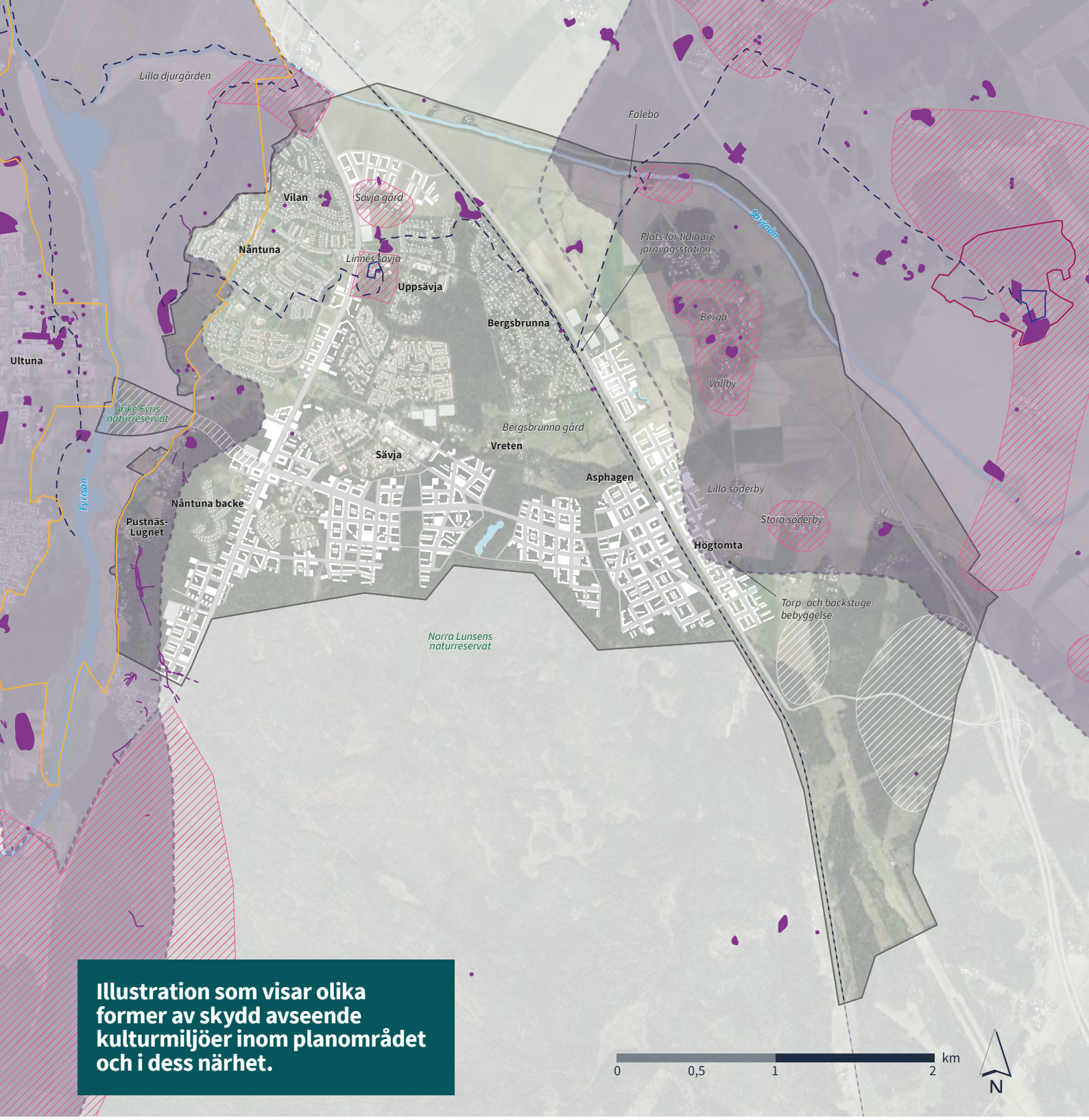


Illustration som visar olika former av skydd avseende kulturmiljöer inom planområdet och i dess närhet.

KULTURMILJÖ

- Riksintresse för kulturmiljövård, Länsstyrelsen
- Riksintresse för kulturmiljövård, Uppsala kommun
- Kulturreservat
- Kommunala kärnkulturmiljöer
- Landskapsbildsskydd
- Byggnadsminnen
- Fornlämningar
- Linnéstigar



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



Linnés Sävja. Foto: Paulina Virta, WSP.



Bergsbrunna gård. Foto: Paulina Virta, WSP.

» I området runt Linnés Sävja föreslås ingen ny bebyggelse «

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 och minimera påverkan på riksintresset Långhundraleden föreslås att den nya bebyggelsen öster om järnvägen trappas ned mot det öppna slättlandskapet med småhus. En odlingspark med skyddande vegetation ska avsluta bebyggelsen ut mot fälten. Ambitionen är att återskapa skogsbrynet som varit en del av miljön i århundraden.

På den västra sidan av järnvägen, i stadsnoden, prövas bebyggelsehöjderna i detaljplaneskedet. Trädplanteringar och annan grönska framför den nya bebyggelsen ska bidra till att rama in landskapsrummet på ett varsamt sätt.

Fasadmaterial och färgsättning av fasader kommer att styras i fortsatt detaljplanering och i genomförandet. Då bebyggelse påverkar särskilt värdefulla kulturhistoriska värden och siktlinjer inom områden av riksintresse för kulturmiljö ska kulturmiljöanalyser genomföras och expertis finnas med i planering och bedömning. I övrigt läs mer i tema Bebyggelse.

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 planen men bör preciseras och utvecklas i kommande detaljplaner.

Uppsala kommun har för avsikt att utveckla arbetet med kulturmiljöfrågorna i den kontinuerliga översiktsplaneringen. Kommunen gör inom den en helhetsbedömning av samtliga exploateringsprojekt som berör områden av riksintresse för att undvika att den sammantagna påverkan på kulturmiljön påtagligt skadar riksintresset. Såväl motiven som uttrycken för riksintressena ska ses som en resurs för framtida stads- och landsbygdsutveckling.

Linnés historiska landskap

Linnés två gårdar, byggnadsminnet Sävja och Hammarby, samt 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 belägen vid befintlig plankorsning i Bergsbrunna. En alternativ sträckning är att låta stigen gå in under järnvägen, vid den nya plankorsning som föreslås ett hundratal



SIKTLINJER

1 Vy från Nåntuna gård mot Uppsala stad med Domkyrkan. (Riksintresse C40A
2 Vy från väg 255 mot Lilla Djurgården och Uppsala stad med slottet och domkyrkan. (Riksintresse C40A)
3 Vy från slätten vid Bergsbrunna mot Uppsala stad med domkrykan. (Riksintresse C41)
4 Vy från Bergsbrunna mot Danmarks kyrka. (Riksintresse C41)
5 Vy från Fyrisån mot Uppsala stad med Domkyrkan. (Riksintresse C41)
6 Vy från Fyrisån mot Danmarks kyrka. (Riksintresse C41)
7 Vy mot Danmarks kyrka. (Riksintresse C41)
8 Vy från Linnés Hammarby mot omgivande odlingslandskap. (Riksintresse C41)

meter norrut, för att slippa följa järnvägsspåren. I övrigt går stigen i miljöer som inte direkt påverkas av förändringar.

Sävja gård

I planområdets norra del ligger Sävja gård med anor från 1600-talet, då den var en del av en större by. Gården har stora kulturhistoriska värden och har, liksom Linnés Sävja, potential att utvecklas till målpunkt i den nya stadsbebyggelsen. Ny bebyggelse föreslås norr om Sävja gård. Härigenom skapas en ny stadsfront mot det öppna slättlandskapet och ett stärkt samband mellan befintlig småhusbebyggelse i Sävjas västra och östra delar möjliggörs. Genom att lämna en obebyggd grön kil i nord- sydlig riktning bibehålls den visuella kontakten mellan gården och det öppna slättlandskapet och Sävjaån. Den nya bebyggelsens möte med slätten och relationen till gårdsbebyggelsen ska studeras närmare inför fortsatt planering. Vyn från byn Berga in mot centrala Uppsala ska beaktas.

Ny trafikplats på E4 och ny trafikled mellan E4 och planområdet

Kommunen har efter samrådet utrett två alternativ för lokalisering av såväl trafikplats som infartsväg där kulturhistoriska värden och jordbrukets förutsättningar har beaktats. För att minimera negativ påverkan på slätten och området av riksintresse för kulturmiljövård har ett förslag valts som presenteras under tema Transportinfrastruktur. Lokalisering av trafikplats kommer att studeras vidare och prövas 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 värdena beaktas.

Broförbindelse över Fyrisån

Broförbindelsen över Fyrisån ligger inom riksintresset Uppsala stad som utgörs av flera kulturhistoriska sammanhang och uttryck. Vid planeringen och gestaltningen av bron ska det öppna kulturlandskapet och vyerna utmed och över Fyrisån samt in mot staden beaktas. Broförbindelsen utformning och övrig påverkan på kulturmiljövärdena kommer att utredas vidare inom det fortsatta detaljplanearbetet. Höga krav ska ställas på brons gestaltning.

Fornlämningar

Planområdet är en del av ett historiskt kulturlandskap som på grund av det strategiska och viktiga läget mellan två betydelsefulla vattenleder, Sävjaån och Fyrisån/Föret, är rikt på fornlämningar. De flesta fornlämningarna utgörs av gravfält från järnåldern och tidig medeltid och ligger i anslutning till de historiska byarna.

Enligt Fornsök, riksantikvarieämbetets databas för historiska lämningar, finns inom Nåntuna ett gravfält vid Grynbacken (Danmark 120:1), ett gravfält öster om Nåntuna gård (Danmark 115:1) samt ett gravfält vid Hasselbacken (Danmark 117:1). Av de registrerade fornlämningarna kommer planen främst påverka de i norr och sydväst. Störst påverkan kommer det att vara på fornlämningsmiljön runt Sävja gård, där flera gravfält och även en boplatslämning finns bevarade. Fornlämningarna är inte eller endast delvis undersökta och de många gravfälten i planområdet antyder att det är möjligt att idag okända boplatslämningar kan påträffas i området vid exploatering.

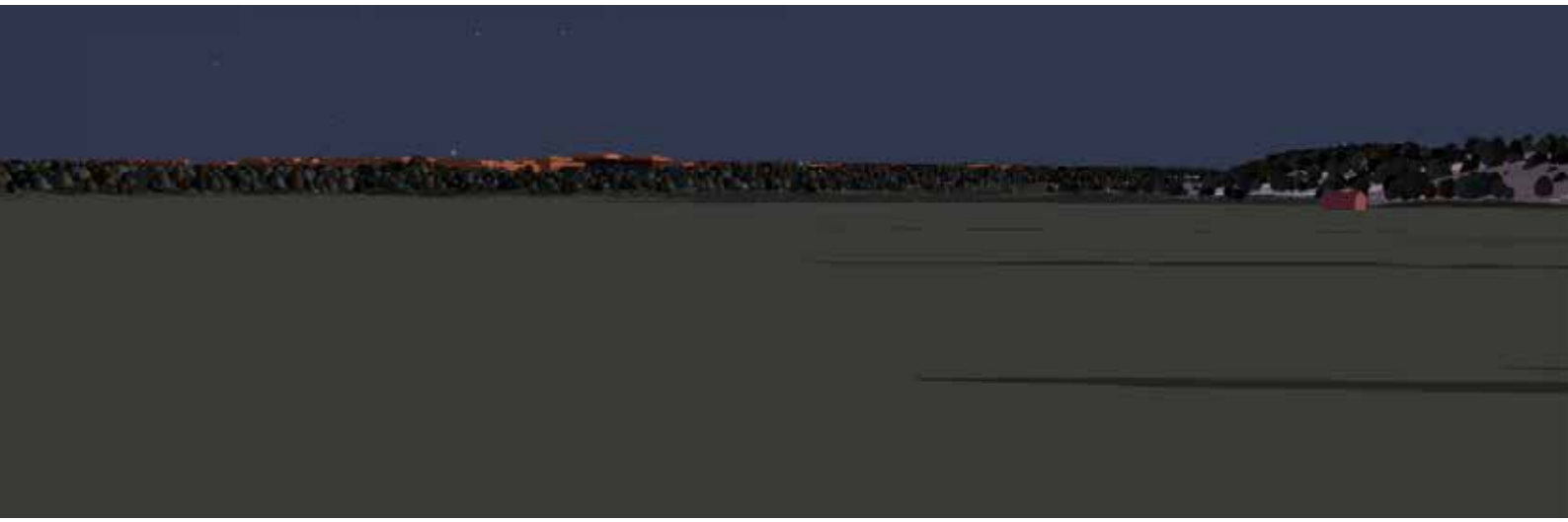
Fornlämningarna i planområdet är en resurs som berättar om platsens historia och framväxt och ska, så långt det är möjligt, bevaras och synliggöras. Där de ligger inom en ny stadsstruktur ska synliga fornlämningar integreras i den nya stadsdelen på ett sådant sätt att de kan vårdas och läsas i sitt landskapssammanhang.



En vy från öster idag.



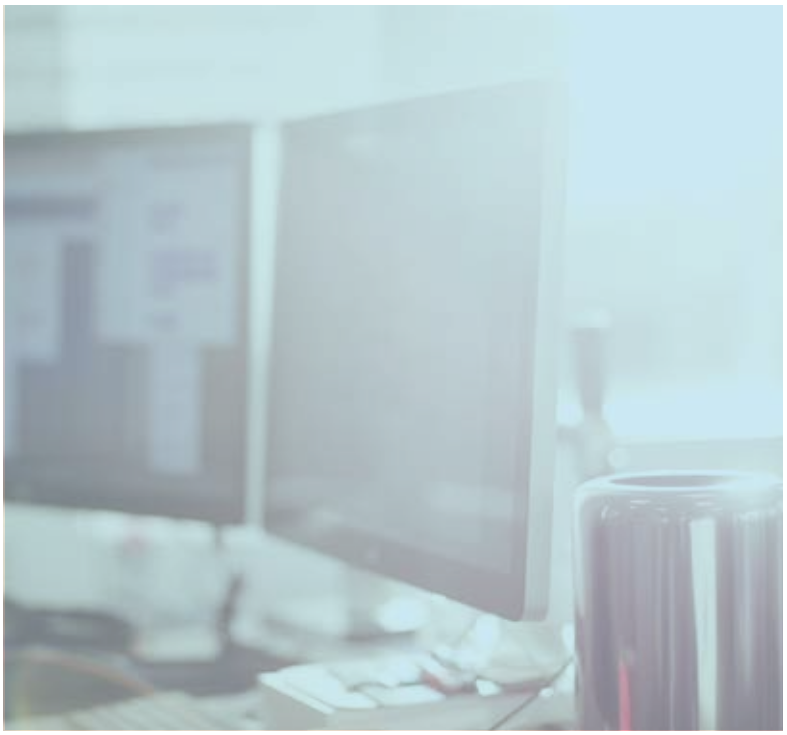
Byggnadshöjder inom stationsområdet ska prövas i detaljplan. Illustrationen visar åttavåningshus. Vy från öster.
Bild: Olof Eriksson, Oevis/Urban Minds

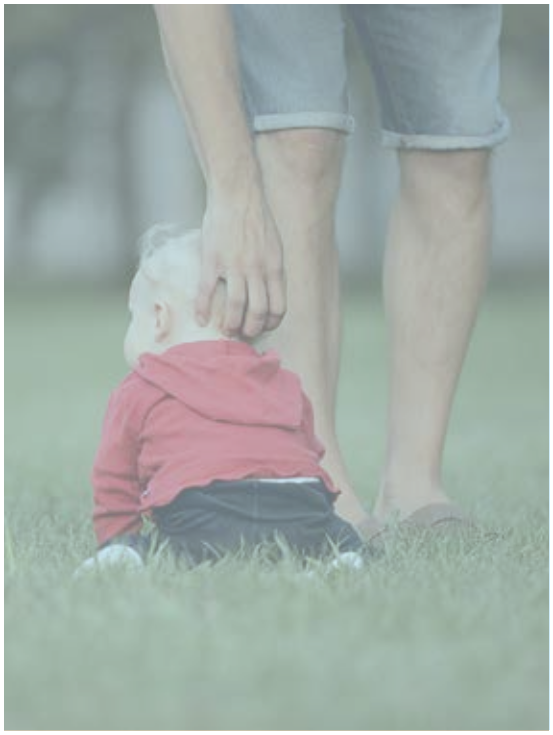


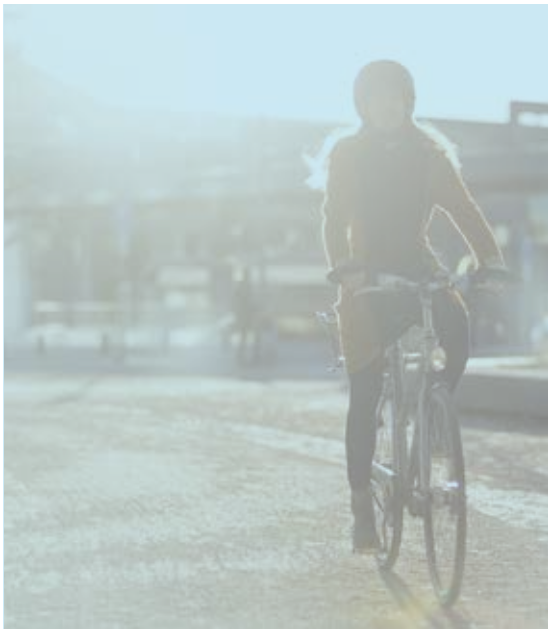
Nattbild från Kungsängsleden. Vy söderut mot den nya stadsbebyggelsen.











Stadsmiljön innehåll och användning

Trafik

Här kan du läsa om hur det föreslagna gatunätet är tänkt att användas för gång-, cykel-, kollektivtrafik och biltrafik, samt hur varor och gods ska transporteras. Trafiken ska stödja utvecklandet av en integrerad, produktiv och livskraftig stadsmiljö samt en resurseffektiv och klimatpositiv stad.



Mål 2050

- 80% av resorna till och från samt inom sydöstra stadsdelarna sker med hållbara färdmedel såsom gång, cykel eller kollektivtrafik
- Hållbara färdmedel ges företräde i gaturummen
- Hållbara förflyttningar är det självklara valet och goda resvanor är etablerade
- Hållbar varulogistik tillämpas

Planeringsinriktningar

Rörelser i gaturummet

- Genomfartstrafik ska ske på utpekade gatusträckningar
- Passager för såväl biltrafik som cykel- och gångtrafik behöver vara både trafiksäkra och utformade så att kollektivtrafikens framkomlighet inte hindras
- Trygga skolvägar ska säkras, exempelvis genom separata trottoarer och cykelbanor, och bilfria stråk
- Hämtning och lämning vid skolor- och förskolor med hållbara transportmedel, framförallt gång och cykel, ska underlättas

Angöring och parkering

- Angöringstrafik ska vara möjlig på alla gator
- Bilparkering ska samlas i yteffektiva lösningar, exempelvis i gemensamma så kallade multihubbar med aktiva bottenvåningar (RHP undantaget)
- Parkeringsgarage som innebär sprängning eller omfattande schaktarbeten bör undvikas
- Parkeringsnorm 0,5 eller lägre eftersträvas, vilket tal som ska uppnås utreds i detaljplan
- Friköp av parkeringsplatser ska tillämpas för bostäder och arbetsplatser
- Cykelparkering ska säkras i eller nära bostadshusen och arbetsplatserna. Cykelparkering ska placeras på kvartersmark eller i gemensamma anläggningar (parkeringsfriköp). Cykelparkering på innergårdar ska undvikas.
- Pendlarparkeringar för bil och cykel ska tillgodoses vid järnvägsstationen, vid hållplatser ska det finnas parkering för cykel

Rekommendationer för fortsatt planering

- Bilfria zoner bör utredas vidare
- Riktlinjer för hållbar cykelparkering bör tas fram

Se även tema Gator och torg, Bebyggelse, Hållbara tekniska försörjningssystem, Transportinfrastruktur, Hälsa, trygghet och säkerhet

I en stad sker ständigt förflyttningar av både människor och gods. Med förflyttningar avses här både människors resor och transporter av varor och gods. En del förflyttningar sker med hållbara färdmedel, andra med mindre hållbara. I morgondagens stad måste förflyttningarna vara både yteffektiva och klimatneutrala, det vill säga ske med fossilfria bränslen. Yteffektiviteten handlar om att både system och färdmedel ska kunna hantera så många förflyttningar som möjligt på gator och vägar. Ett klassiskt, men tydligt, exempel är att 30 bilar som transporterar 40 personer tar mycket mer plats än en buss som transporterar 40 personer. Transportsystem där gods kan samlastas och levereras i välfyllda godsfordon kan bidra till ökad yteffektivitet. Samma sak gäller varutransporterna. Drivmedel måste bli klimatneutrala och giftfria i hela fordonsflottan. Det är dock inte en fråga som kan lösas i en fördjupad översiktsplan.

Begrepp

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

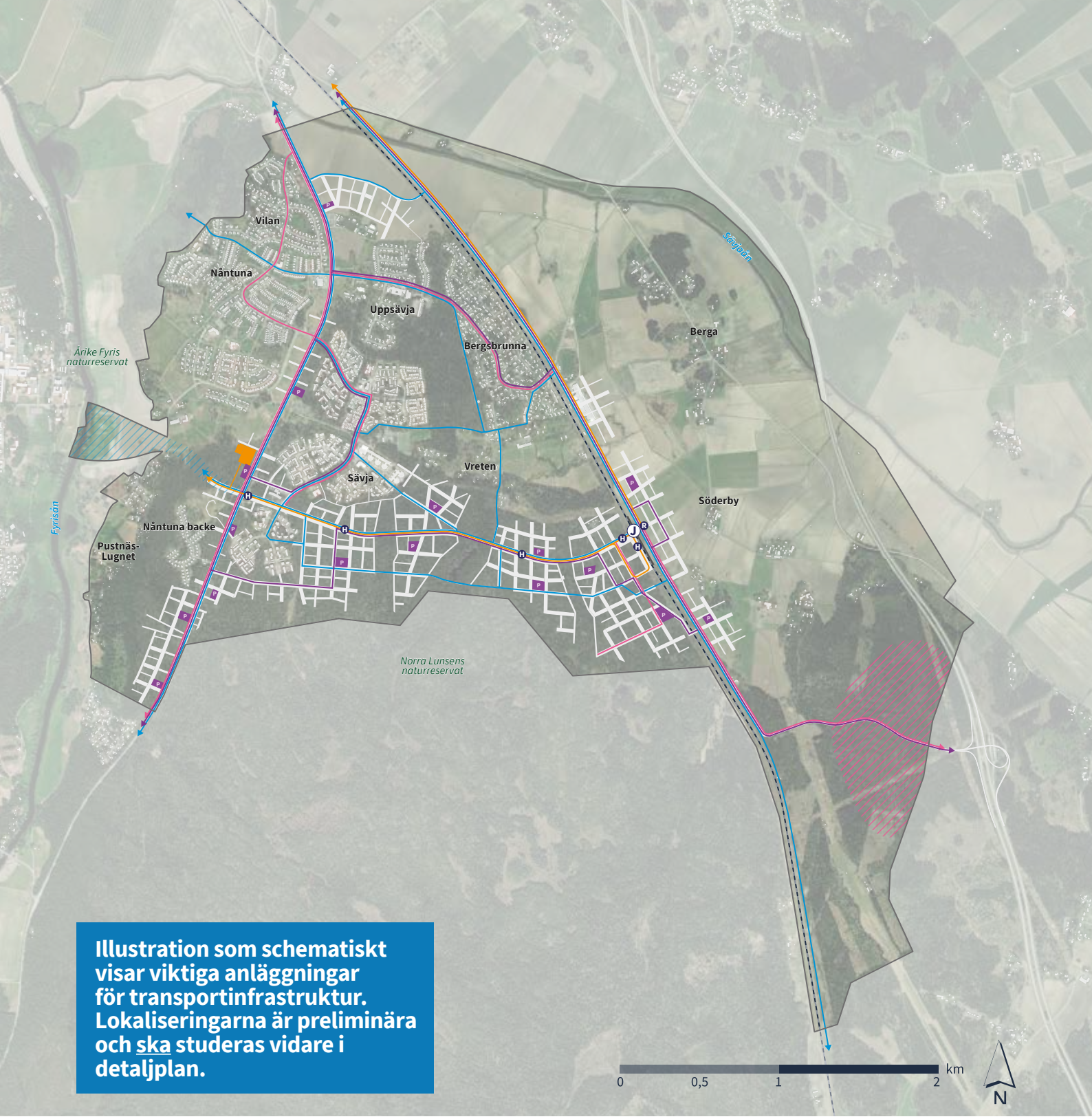


Illustration som schematiskt visar viktiga anläggningar för transportinfrastruktur. Lokaliseringarna är preliminära och ska studeras vidare i detaljplan.

TRANSPORTINFRASTRUKTUR

- Genomfartstrafik motorfordon
- Huvudcykelstråk
- Buss
- Kapacitetsstark kollektivtrafik
- Plangräns
- Depå för kollektivtrafik
- Multihubb (parkeringshus bil)
- Järnvägsstation
- Hållplats kapacitetsstark kollektivtrafik
- Hållplats regional och kommersiell busstrafik
- Utredningsområde verksamhetsområde
- Markreservat för trafikförbindelse

Förflyttningarna sker i gator och andra stråk. I planen är de organiserade som ett nät för att möjliggöra många alternativa resvägar, ge en överblickbarhet och för att skapa tillgänglighet till stadsmiljöns alla delar och målpunkter. Grundläggande är cyklisters och fotgängares framkomlighet i första hand, därefter kollektivtrafikens framkomlighet och sist andra motordrivna fordon. Ett undantag är det utpekade stråket för kapacitetsstark kollektivtrafik, där dess framkomlighet är högst prioriterad. Detta kan i en framtid komma att ändras när fordonsflottan ser annorlunda ut, till exempel genom att vara giftfri, bullerfri, klimatneutral, förarlös och bestå av 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.

Gångtrafik

Planförslaget innebär att gångtrafik alltid är separerad från cykeltrafik. Genom omsorgsfull och tillgänglig utformning av gångvägar kan slitaget i naturområdet begränsas då besökare enklare kan styras till vissa platser. Gångpassager genom naturstråken kan uppfattas som otrygga därför bör behov av trygghetsåtgärder så som till exempel god belysning övervägas i utvalda lägen.

Säkra, trygga och jämställda skolvägar

Den nya stadsdelen kommer innebära många nya skolor och förskolor. Detta medför att arbetet med trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter blir mycket viktigt. Detta kan dels ske genom fysiska åtgärder så som fartdämpande förstärkningar (farthinder), begränsad hastighet på del av gata i anslutning till skolor, hastighetssäkrade gång- och cykelpassager, siktåtgärder, ökad belysning och trygghetsvandringar med barn och unga. Dels genom beteende-påverkansprojekt och kommunikationsinsatser som ska öka kunskapen och intresset för barn, unga och vårdnadshavare att cykla och gå till både skola och fritidsaktiviteter.

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 dubbelriktade cykelstråk.

Planen 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. Planen 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.

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. För att förenkla för barn och unga att själva röra sig i stadsmiljön bör dessa gruppers självklara mö-

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

Läs mer

Sammanfattning av trafikutredningen finns i Bilaga 1.

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

tesplatser så som idrottsanläggningar, lokaler för kulturverksamhet, träffpunkter och fritidsgårdar placeras i goda kollektivtrafiklägen.

Kollektivtrafik föreslås 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

Inne i stadsmiljön är biltrafik tillåten överallt, dock endast för åtkomst till parkering i multihubbar. Endast en av gatorna föreslås användas för genomfartstrafik genom området. Som en del i det testbäddsarbete som förväntas i fyrspårsavtalet med staten och Region Uppsala kan frågan om helt bilfria zoner utredas vidare.

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

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 utredningsområdet Nysala.

För att undvika bullerstörning och fragmentisering av de gröna kilarna och spridningsstråket löper genomfartstrafik och kollektivtrafik i samma gata över dessa.

En del av den motordrivna trafiken består av varutransporter och sophämtning. Se vidare under rubrik Hållbar varulogistik.

I de sydöstra stadsdelarna underlättas ett liv utan bil genom att hållbara färdmedel ges företräde i gaturummet och att avstånden är små. Det är tryggt att låta barnen gå själva till skolan genom de gröna gatorna och kanske även intilliggande natur- och parkstråk. Lämning och hämtning vid skolor kan därför ske utan bil på ett trafiksäkert sätt.

Trafiksimuleringar

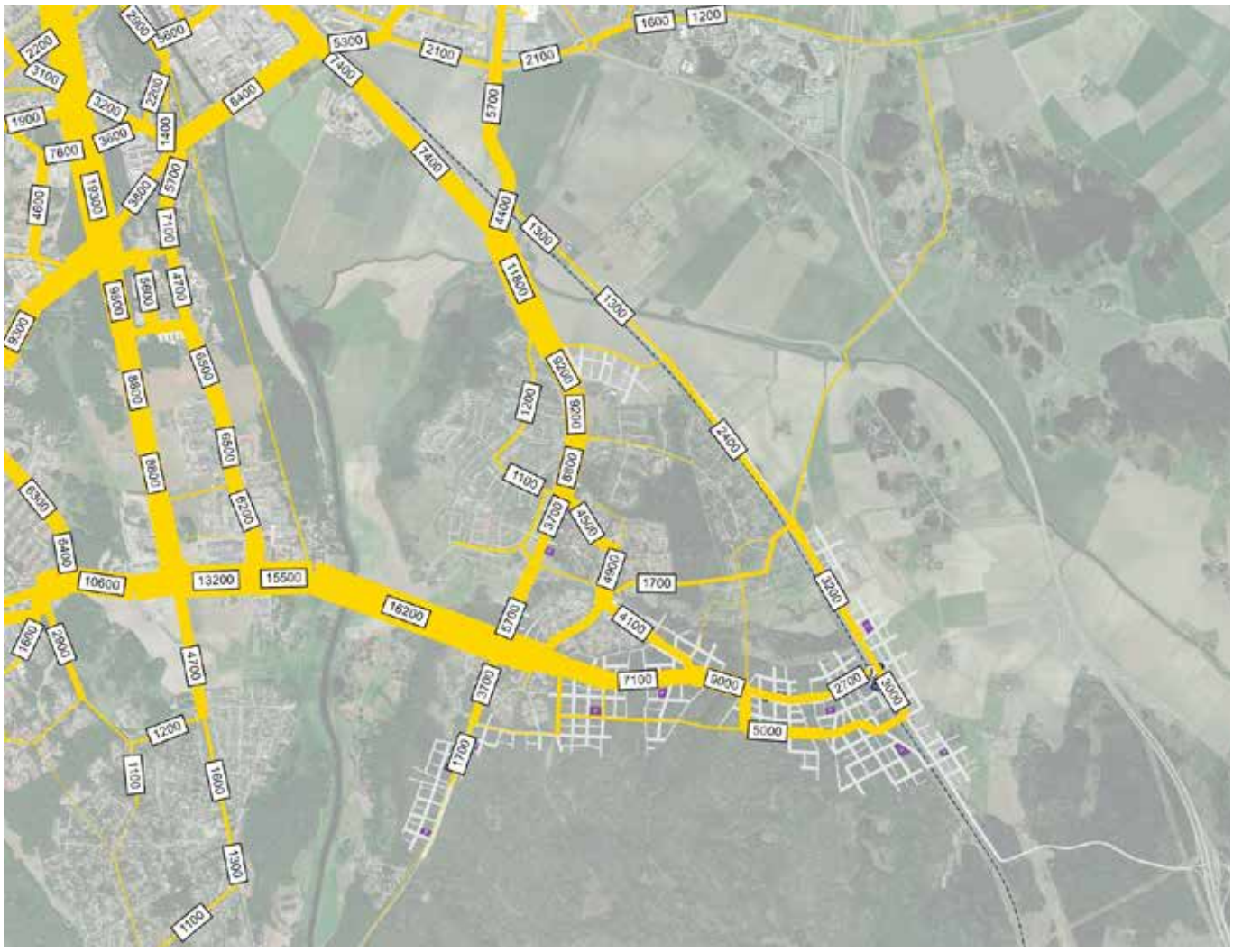
Analyserna av cykeltrafiken visar tydligt hur broförbindelsen över Fyrisån underlättar resor mellan de sydvästra och de sydöstra delarna. Uppemot 16 000 cyklister i båda riktningarna beräknas det bli per dag. Skälet är att bron ger ny tillgänglighet, vare sig det handlar om var man arbetar, går i skolan eller deltar i olika fritidsaktiviteter. Många målpunkter kommer med brons hjälp att ligga inom 2-6 kilometers avstånd, där cykel är ett konkurrenskraftigt alternativ. Att flödet blir så högt beror också på att cykelvägsnätet i övrigt är finmaskigt och det finns många alternativa vägar att välja, medan det bara finns ett alternativ att ta sig över Fyrisån.

Cykelparkering

Lättillgängliga och säkra cykelparkeringar ska erbjudas de boende. Parkeringsutrymmen inomhus är med fördel placerade i gatuplan i anslutning till bostadsentréerna. Cykelparkering på gårdar ska i största möjlighet undvikas. Gårdarna ska fredas för lek och samvaro. 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.

Goda parkeringsmöjligheter för cykelfordon säkerställs bland annat genom krav i samband med markanvisningar, detaljplaneringen och bygglovshanteringen. Inför kommande planeringsskeden behöver en parkeringsnorm för cykel tas fram som är anpassad för den bebyggelse och transportinfrastruktur som föreslås inom planområdet. Cykelparkering på bostadsgårdar bör undvikas.

Invid järnvägsstationen finns möjlighet att ordna stora cykelgarage för pendlare under ”järnvägstorget”.



Utdrag ur trafiksimulering. Siffror visar cykeltrafikmängd per dygn med styrmedelspaket S2, se vidare sammanfattning av Trafiksimuleringar i Bilaga 1.

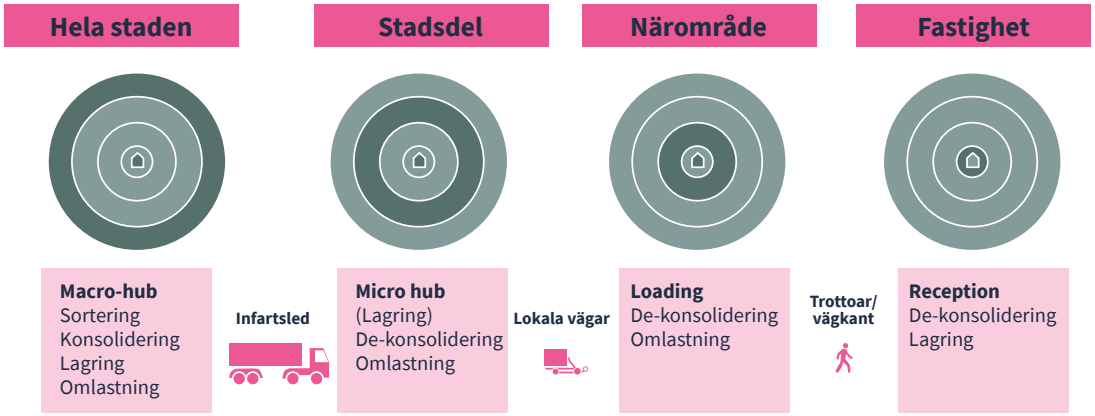
Bilparkering

Planen innebär att parkering av bilar sker i samlade parkeringsanläggningar (multihubbar) 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 planens genomförande. En parkeringsnorm motsvarande 0,5 eller lägre bör eftersträvas då en högre nyttjandegrad av bilpool prognostiseras.

Parkeringsanläggningarna är multifunktionella och ska även kunna erbjuda vardagsnära service, se faktaruta under tema Social och kulturell infrastruktur för mer information om multihubbar. Parkeringshusen placeras i strategiska lägen för att förhindra att biltrafik och buller sprids i området. De lokaliseras centralt i den del av stadsmiljön den är tänkt att försörja. Det är av stor vikt att multihubbarna utformas så att de kan upplevas trygga. Korttidsparkering tillåts på genomfartsgatorna för korta ärenden. Övriga gator utformas med angöring till bostäder samt parkering för rörelsehindrade (RHP).

» Bilparkering hänvisas till multihubbar «

Mobilitetsåtgärder bör tillämpas i stor utsträckning för att minska parkeringsbehovet. Planen innebär att parkering inte ordnas under mark som innebär kostsam sprängning och schaktning. Närmast öster om järnvägsstationen är terrängen kuperad, bebyggelsen kommer att behöva ha souterränglösningar vilket erbjuder möjligheter till parkering i dessa lägen.



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

Hållbar varulogistik

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 planen att logistiken och leveranser av varor samordnas så långt det är möjligt. Inom ramen för arbetet med den fördjupade översiktsplanen pågår ett samarbete mellan kommunen och Regeringskansliet för att hitta lösningar för framtidens hållbara varulogistik. Målet är att hitta en lösning som innebär att godstransporter i stadsmiljön minimeras.

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. Även verksamheter som är beroende av tunga transporter inne i stadsmiljön ska 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 planen gör att järnvägsanslutning inte är lämplig eller ens möjlig på grund av de stora nivåskillnader som finns i landskapet. Istället hänvisar planen 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.

Mikromobilitet, eller mikrotransporter

Detta 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.

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 sk geo-fencing. Eftersom de tekniska lösningarna och dess utrymmesbehov inte är helt kända i dagsläget är det svårt att ange hur gatan kan förberedas för detta.

Bostäder

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



Mål 2050

- Ny bebyggelse främjar integration och social blandning
- Alla hushållstyper, oavsett ekonomiska förutsättningar, bor och lever i de nya stadsdelarna
- Bostadsbeståndet bidrar till hela Uppsala genom ett varierat utbud av boendekostnader
- Bostadsbeståndet består av alla sorters bostadstyper, bostadsstorlekar, boendeformer och upplåtelseformer
- Antalet färdigställda bostäder motsvarar antalet som anges i fyrspårsavtalet med staten och Region Uppsala
- Cirka 30% av alla bostäder är bostadsrätter
- Cirka 30% av alla bostäder är hyresrätter
- Minst 25% av alla hyresrätter har en relativt lägre hyra
- Cirka 5000 bostäder består av småhus och markbostäder i flerbostadshus

Planeringsinriktningar

- Olika boendekostnader, bostadsstorlekar, boendeformer eller upplåtelseformer ska rymmas inom grupp av angränsande kvarter
- Ett rikt utbud av olika innovativa boendeformer så som seniorboenden, kollektiv, bo- och byggemenskaper bör eftersträvas
- Särskilda boenden för äldre och personer med funktionsnedsättning ska lokaliseras nära service som till exempel hållplatslägen och stadsnod och stadsdelsnod
- Innovativa boendeformer och affärsmodeller som underlättar inträdet på bostadsmarknaden ska testas

Se även tema Bebyggelse

Läs mer

Avtalet med staten och Region Uppsala beskrivs i inledningen.

De sydöstra stadsdelarna ska vara en trivsam plats för alla åldrar. 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 ködagar, 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 behöver också möta hushållens varierande behov under livets olika skeden. Inom planområdet behövs således ett utbud av olika bostadstyper och bostadsstorlekar, i olika prisnivåer, med olika upplåtelseformer, och kategoribostäder för särskilda målgrupper. Bostäderna ska också finnas i olika typer av byggnader, de kan vara i småhus, i markbostäder i flerfamiljshus eller på kontorshusens tak. Här ska testas alternativa boendeformer som kollektivhusboende, seniorboenden, hyr-köpmodeller, ekobyar och delningsboende, byggemenskaper. Uppsala kommun har nyligen antagit ett program och en handlingsplan, Bostads för alla, som formulerar inriktningen för detta arbete.

Avtalet med staten och Region Uppsala innebär bland annat ett mål om att bygga ett stort antal bostäder inom planområdet. För att möjliggöra en hög byggtakt 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



Exempel på bostad i markplan.
Foto Siegel Architecture.



Exempel på varierad bebyggelse.
Illustration ETTELVA Arkitekter.

gruppers efterfrågan kan mötas. Utöver mål i avtalet ska byggandet av bostäder följa kommunens program för bostadsförsörjningen.

För vissa målgrupper har kommunen ett särskilt ansvar. Det handlar bland annat om bostadssociala kontrakt, lägenheter till nyanlända i enlighet med bosättningslagen, särskilda boenden för äldre och bostäder för personer med funktionsnedsättning. Sammanställning av efterfrågan på sådana bostäder återfinns i Bilaga 1. Dessa målgrupper är även beroende av en tillgänglig ordinarie bostadsmarknad där det finns bostäder med relativt lägre boendekostnad.

Fastighetsägare som är intresserade av att tillgodose kommunens behov av bostäder för målgrupperna, både biståndsbedömda former och inte, bör prioriteras. Utöver relativt lägre boendekostnad (vanligtvis hyra) är även rimliga krav för förstahandskontrakt en viktig faktor för flera i målgruppen. Bankernas krav på bostadsrättsköpare ingår inte i detta resonemang. Kommunens arbete med att utveckla Uppsala som en äldrevänlig kommun omfattar bland annat fokus på bostadssituationen för äldre.

En variation på kvartersnivå av olika bostadstyper, boende- och upplåtelseformer, sett över hela stadsmiljön är viktigt för den sociala hållbarheten. Forskning visar att en av orsakerna till att det i landets storstäder finns en socioekonomisk geografisk uppdelning mellan områden är just bostädernas upplåtelseformer, det vill säga att vissa områden är dominerade av hyresrätter och andra av äganderätter av olika slag. Därför bör även dessa aspekter styras i kommande planeringsskeden och markanvisningar.

» Här ska alternativa boendeformer som kollektivhusboende, trygghetsboenden, hyr-köpmodeller, ekobyar, delningsboende och byggemenskaper testas «

Olika typer av bostadshus

Planens kategori ”huvudsakligen bostadsbebyggelse” medger både småhus så som friliggande villor och radhus och flerbostadshus upp till fem våningar. Flerbostadshus utmed mindre trafikerade gator kan också med fördel utformas med markbostäder i markplan. Det finns i detaljplaneringen möjlighet att anpassa fördelningen i olika områden men det totala antalet bostäder kommer kontinuerligt följas upp för att avtalet med staten och Region Uppsala ska kunna uppfyllas.

Kommunens inriktning för bostadsförsörjningsarbetet

Läs mer om kommunens inriktning för bostadsförsörjningsarbetet för hela kommunen i antaget program och handlingsplan för bostadsförsörjningen, Bostad för alla, 2021-2024. Kommunens övergripande mål syftar till att fler hushåll ska ges möjlighet att efterfråga ett boende som passar livssituationen. Målen syftar också till att stärka sammanhållning, trygghet och attraktivitet i hela kommunen genom att tillkommande bostäder ska främja en ökad blandning av hushåll i olika delar av Uppsala.

Relativt lägre boendekostnad

För Uppsalas del innebär en relativt lägre hyreskostnad i dagsläget en normhyra på 1 550 kr per kvadratmeter i nyproduktion. Begreppet normhyra används för att kunna jämföra hyror oavsett bostadens storlek då mindre bostäder vanligen är dyrare per kvadratmeter än större bostäder. Normhyran utgår från en tänkt trerumslägenhet om 77 kvadratmeter. För Uppsalas del kan detta jämföras med hyror i nyproduktion som vanligtvis ligger på 2000 kr per kvadrat

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 2050

- Stadsbebyggelsens kvalitet och identitet bidrar till efterfrågan på lokaler för verksamheter
- Kommersiella verksamheter har god tillgång till lokaler i attraktiva lägen
- Kommersiella och offentliga verksamheter i stadsnoden och längs kollektivtrafikboulevarden bidrar till en livskraftig och stimulerande stadsmiljö.
- Cirka 10 000 till 15 000 nya arbetstillfällen inom både privat och offentlig sektor finns inom planområdet

Planeringsinriktningar

- Lokaler för kommersiella och andra verksamheter ska huvudsakligen lokaliseras i stadsnoden och vid hållplatslägen
- I den nya stadsmiljön ska plats ges för olika testbäddar för intresserade företag

Verksamhetsområdet

- Verksamhetsområdet ska:
  - planeras för lager och logistik, småindustri som exempelvis verkstäder och produktionslokaler av olika slag
  - rymma en återvinningscentral som etableras tidigt
- Verksamhetsområdet ska kunna rymma:
  - ett avloppsreningsverk
  - ett bygglogistikcenter
  - verksamheter som kräver transporter av farligt gods
  - en omlastningscentral för varulogistiken in till området
  - en brandstation
  - ett kretsloppsverk
- Verksamhetsområdets bebyggelse ska utformas med god arkitektur och hänsyn till riksintresse för kulturmiljö Långhundraleden

Rekommendationer för fortsatt planering

- Nya modeller för hyressättning bör utredas för att möjliggöra till ett varierat aktörs- och kulturutbud
- Utformning och innehåll i verksamhetsområdet ska utredas vidare
- Samordning med andra framtida verksamhetsområden ska säkras genom gemensam planering
- Möjlighet till lokal livsmedelsproduktion bör studeras vidare

Se även tema En del av Uppsala och huvudstadsregionen, Hållbara tekniska försörjningssystem, transportinfrastruktur, Social och kulturell service

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. 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 kan 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, restauranger, barer, butiker och gallerier. Stadsmiljön ska vara tillåtande och föränderlig.

Den fördjupade översiktsplanen visar tätare och högre bebyggelse i stadsnoden och stadsdelsnoden och utmed det kapacitetsstarka kollektivtrafikboulevarden samt utmed delar av väg 255 som byggs om till stadsgata. Här bidrar en högre bebyggelse till en urban känsla och ambitiöst utformad arkitektur blir ett signalvärde i sig. 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 goda förutsättningar för dessa affärsverksamheter ska de lokaliseras i dessa lägen, efterssom det är här 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 anpassad för verksamheter 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.

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 bör också möjligheten till mindre noder och stråk för kommersiella lokaler utredas exempelvis 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 kollektivtrafikboulevarden och väg 255. Närheten till järnväg och kapacitetsstark kollektivtrafik är avgörande för attraktiviteten och därmed företagens motivation att etablera sig i de sydöstra stadsdelarna.



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

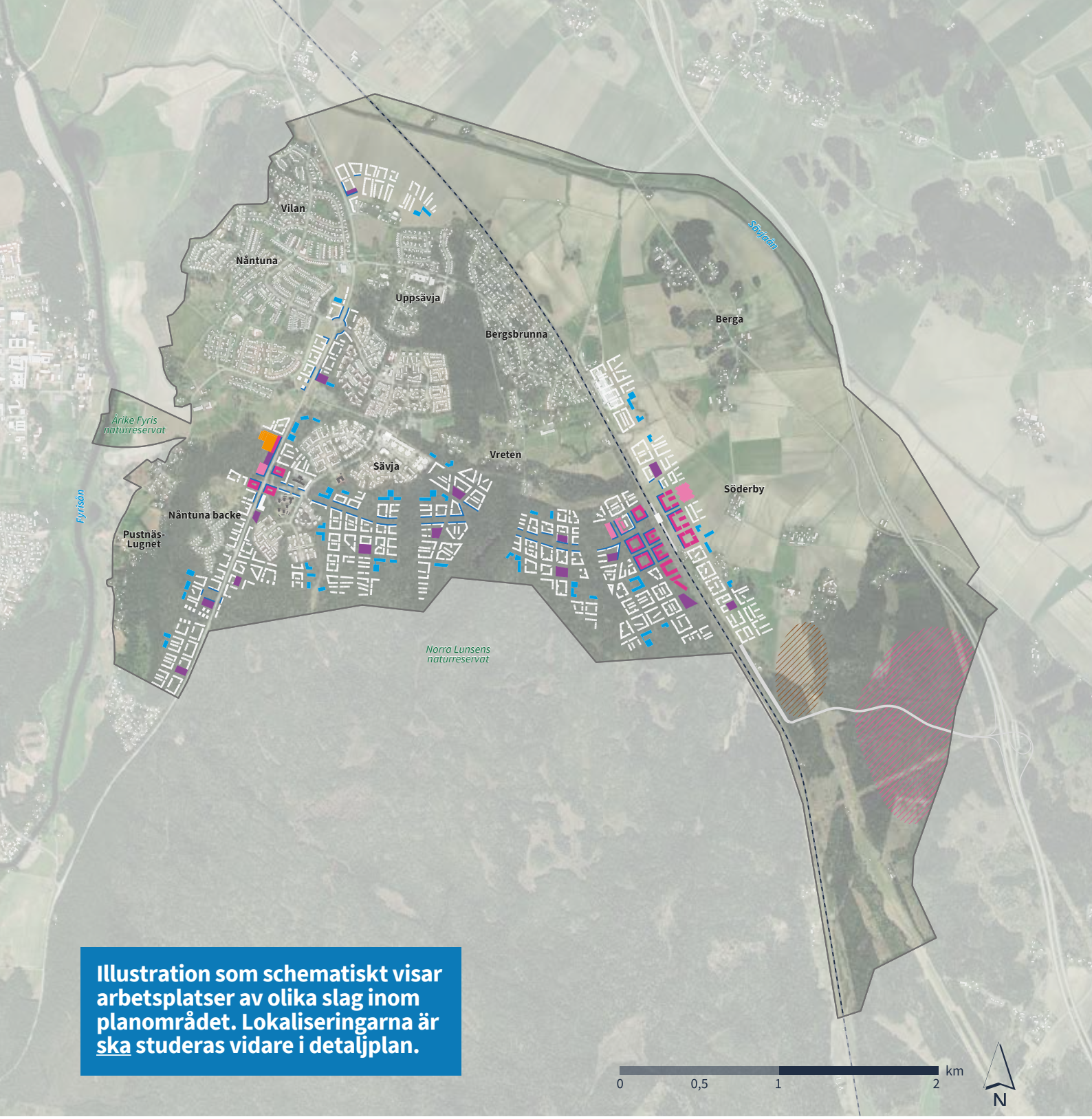


Illustration som schematiskt visar arbetsplatser av olika slag inom planområdet. Lokaliseringarna är ska studeras vidare i detaljplan.

ARBETSPLATSER

- Huvudsakligen lokaler för arbetsplatser och verksamheter
- Skolor
- Huvudsakligen lokaler för kontor, hotell etc
- Multihubb (parkeringshus och andra lokala funktioner)
- Lokaler för kulturverksamhet, simhall, ishall och vårdcentrum
- Befintliga arbetsplatser i anslutning till ny stadsstruktur
- Depå för kollektivtrafik
- Utredningsområde verksamhetsområde
- Utredningsområde kommunal ridanläggning

Inriktning och identitet

En förutsättning för genomförandet av planen är att, i tidigt skede, attrahera tjänsteföretag till nya kontor i de sydöstra stadsdelarna. En inriktning mot en viss typ av tjänsteföretag kan vara ett sätt att öka attraktiviteten. Det innovations- och hållbarhetsarbete som genomsyrar hela stadsutvecklingsprojektet kan till exempel kunna vara en möjlig profil också för företagen här. Närheten till hela stockholmsregionen genom den hållbara kollektivtrafiken, arbetet för 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 testbäddar kan locka företag med sådana behov. Ambitionen att testa nytt bör genomsyra såväl stadsbyggandet som näringsliv.

Jordbruket

Jordbruket är en viktig näringsverksamhet i området. Planen gör ett visst intrång på befintliga jordbruks- och skogsmarker genom att föreslå ny bebyggelse invid järnvägsstationen. Avvägningar och kommunens ställningstagande kopplat till detta framgår i Bilaga 1 Förutsättningar.

Lokal livsmedelsproduktion

Jordbruksmarken inom planområdet håller hög kvalitet och ligger nära koncentrerad bebyggelse med många boende. Detta skapar förutsättningar för invånare i stadsdelarna att få tillgång till och kunskap om livsmedelsproduktion. Ett sätt att tillgängliggöra jordbruksverksamheten kan vara att uppmuntra markägarna till småskalig matproduktion och andelsodling med lokal konsumtion.

Planen föreslår att möjlighet till lokal livsmedelsproduktion bör studeras vidare, detta kan bland annat ske genom testbäddar. Målsättningen är att produktion och konsumtion kan ske utan långa transporter, att det som produceras inom planområdet kan säljas lokalt till restauranger, skolkök, hotell och privatpersoner. Lokal livsmedelsproduktion kan både bidra till ökad hållbarhet och bättre livsmedelsförsörjning ur ett beredskapsperspektiv.

Besöksnäring och bostadsmarknad

Inom planområdet finns både kulturarv och kulturmiljöer som redan idag bidrar till besöksnäringen i Uppsala. För planområdet är det framförallt arvet efter den internationellt kända botanikern Carl von Linné som bär potential att utveckla besöksnäringen. Närheten till naturreservaten kan utvecklas kommunala naturrum och livsstilshotell.

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

Verksamhetsområdet

Planen 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. På kort sikt, under utbyggnadstiden kan ett logistikcentrum till stöd för effektiva och hållbara byggprocesser lokaliseras hit. Även en återvinningscentral kan etableras tidigt. På längre sikt kan både ett framtida verk för stadsdelarnas tekniska försörjning, avloppsreningsverk, ett varuomlastningscenter samt andra industri och produktionsenheter med störande verksamheter och / eller med ytkrävande lokalbehov placeras här. Externhandel ska inte tillåtas. Det är viktigt att även denna plats försörjs med kollektivtrafik och ges en ordnad och medveten utformning. Området ska inte uppfattas som en barriär utan stråk och passager ska säkerställas. Området som helhet ska präglas av grönska, orienterbarhet och ordning. Detta för att åstadkomma trivsamma miljöer för de som arbetar här och för besökare.

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

Social och kulturell infrastruktur

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



Mål 2050

- Den nya stadsmiljön erbjuder ett rikt utbud av offentlig service
- Den sociala och kulturella infrastrukturen bidrar till behoven i hela Uppsala
- Offentligt finansierade verksamheter är lokaliserade så att de stödjer den sociala integrationen
- Lokaler för offentligt finansierade verksamheter samnyttjas

Planeringsinriktningar

- En samordnad lokalplanering ska säkerställa ett jämställt och geografiskt fördelat utbud av förskole- och skollokaler, idrottsanläggningar samt lokaler för kultur- och fritidsaktiviteter
- Fysisk och social infrastruktur ska vara tillgänglig för alla och anpassad efter äldres behov
- Skolbyggnaden ska placeras så att skolgården känns inbjudande, öppen och har en sammanhållen form
- Grundskolor och förskolor ska inte placeras längs med järnvägen, nätstationer eller elledningar
- Funktioner och lokaler till stöd för närområdet bör samlas i så kallade multihubbar

Rekommendationer för fortsatt planering

- Förutsättningar för samverkan mellan kommunala och regionala verksamheter bör utredas
- Behovet av lokaler för den ideella sektorn bör kartläggas i den fortsatta planeringen Behovs- och lokaliseringsutredning för ny griftegård och interreligiöst center inom planområdet bör utredas

Se även tema Gator och torg, Gårdar, parker och rekreation, Bebyggelse, Hälsa, trygghet och säkerhet

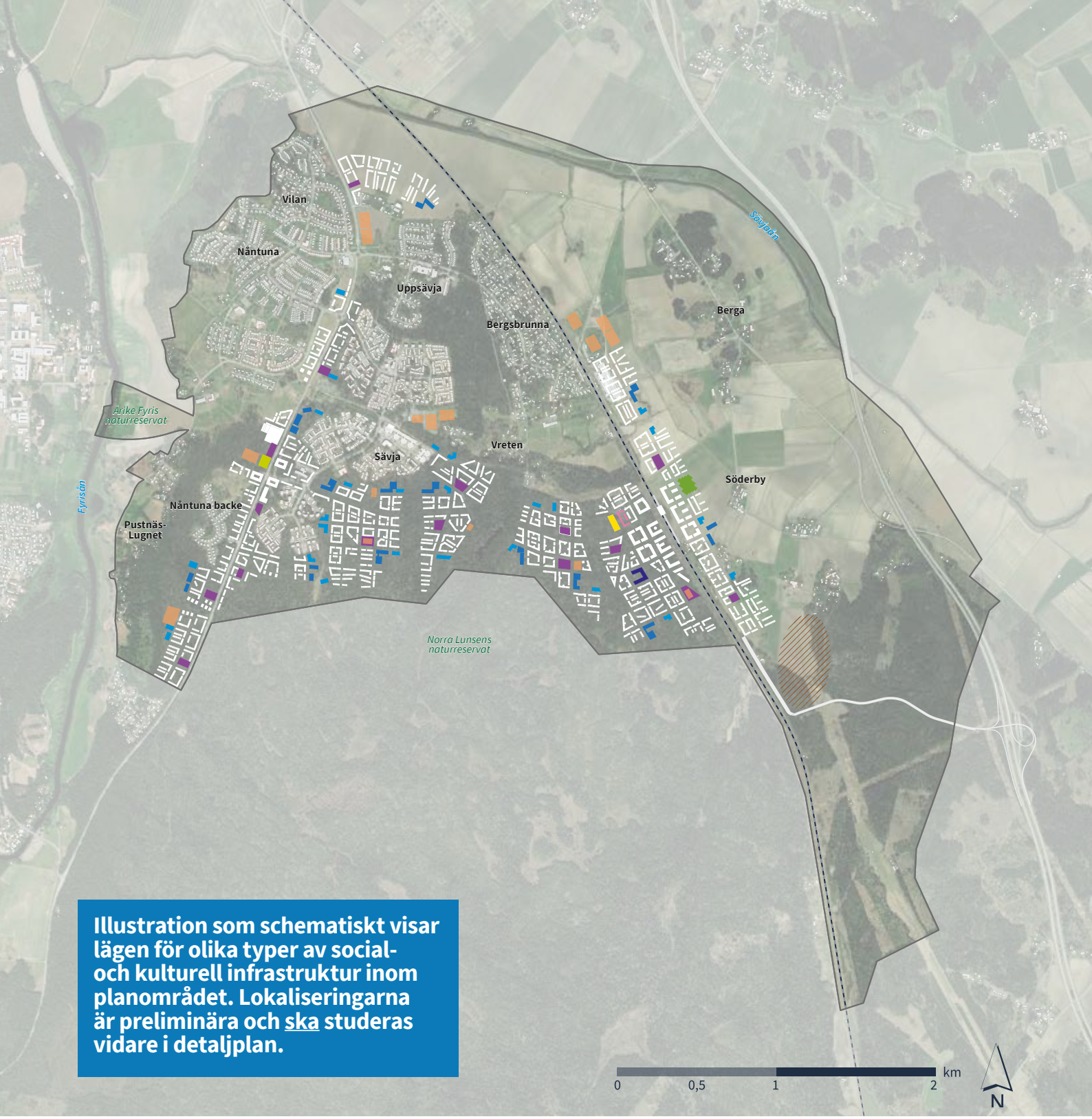


Illustration som schematiskt visar lägen för olika typer av social- och kulturell infrastruktur inom planområdet. Lokaliseringarna är preliminära och ska studeras vidare i detaljplan.

SOCIAL OCH KULTURELL INFRASTRUKTUR

- Gymnasium
- Skola, idrott, kultur- och fritidsaktivitet
- Förskola
- Vårdcentrum
- Lokaler för kultur och ideella sektorn
- Ishall
- Simhall
- Sportytor
- Multihubbar
- Utredningsområde kommunal ridanläggning



Illustrationsbild/ skiss från öster, i förgrunden en möjlig framtida simhall. Den visar en lämplig placering av ny simhall nära järnvägsstationen med utblick över slättlandskapet inom riksintresset Långhundraleden. Byggnadshöjder inom stationsområdet prövas i detaljplan. Illustrationen visar åttavåningshus.
Bild: Olof Eriksson, Oevis/Urban Minds

» Kulturverksamheter som bibliotek, scener, utställningslokal bidrar till stadsutvecklingen «

De sydöstra stadsdelarna ska vara en inkluderande livsmiljö som främjar möten i olika typer av sociala sammanhang och goda vardagsliv. God tillgång till funktioner och service av hög kvalitet som används frekvent är grundläggande för att skapa goda vardagsliv. Genom en god spridning av olika typer av service i hela stadsmiljön får alla nära till dessa olika kvaliteter samtidigt som sociala kit i form av mötesplatser tillskapas. Sociala sammanhang som till stor del möjliggörs genom samhällets stöd till kultur, fritid- och idrottsfunktioner.

» Genom en medveten lokalisering kan möten mellan människor med olika bakgrund och förutsättningar främjas, socialt utbyte öka och därigenom segregation motverkas «

Var social infrastruktur såsom skolor och förskolor, idrottsanläggningar och ytor för idrott, vårdcentraler, bibliotek, lokaler för kulturverksamhet, fritidsverksamhet, mötes- och samlingslokaler lokaliseras påverkar hur och vilka människor möter varandra i vardagen. Genom en medveten lokalisering kan möten mellan människor med olika bakgrund och förutsättningar främjas, socialt utbyte öka och därigenom segregation motverkas. Ett exempel kan vara att medvetet lokalisera en ny anläggning för skola, idrott eller kultur mellan befintliga och nya kvarter så att förutsättningar för att boende i nyproduktion och befintligt bestånd möts och en mer sammanhängande stad skapas

Samverkan mellan olika kommunala verksamheter

Att samnyttja och dela på lokaler för skola, idrott, kultur, 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. Det bör utredas om verksamheter för unga och äldre kan byggas i anslutning till varandra så att till exempel storkök kan samnyttjas. Då det färdigbyggda området kommer att sträcka sig över en stor yta är det viktigt att sprida ut dessa kommunala verksamheter för att öka tillgången för alla. Genom att sprida ut till exempel skolorna, dess idrottshallar och skolgårdar så ökar tillgängligheten till dessa mötesplatser i respektive närområde. Särskilt viktigt är att skolgårdarna utformas på ett sådant vis att de bidrar med trygga 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 planen illustreras dock hur förskolor och skolor kan placeras på samma fastighet.

Generella byggnader för offentliga verksamheter

Utbyggnaden av de sydöstra stadsdelarna kommer att pågå under lång tid. Behovet av undervisningslokaler, idrottsanläggningar, särskilda boenden och kultur- och fritidslokaler kommer att förändras och det är därför viktigt att offentliga byggnader kan rymma olika typer av verksamheter under utbyggnadstiden. Ur ett hållbarhetsperspektiv är det dessutom viktigt att 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 hålla en hög kvalitet. Detta är en inriktning som ska utvecklas vidare under kommande detalj- och bygglovsprocesser.

Friyta på skol- och förskolegårdar

I de sydöstra stadsdelarna kommer skolgårdarna spela stor roll då de blir en plats för både aktivitet, rörelser och pedagogiskt lärande. Exempel på sådana aktiviteter är idrott och skolodling. Skolgårdarna är barnens arena, det är bland annat här de lär sig det sociala spelet och konflikthantering. Stora skolgårdar skapar förutsättningar att uppnå springfart, detta är grundläggande för att barns skelett ska växa sig starkt och motståndskraftigt. Väl tilltagna skolgårdar möjliggör sparandet av befintlig vegetation, den befintliga markens ojämnheter, platser med naturliga sol- och skuggförhållanden. Dessa ojämna och oförutsägbara material- och nivåskillnaderna är en förutsättning för att barn ska kunna lär känna sin kropp, tänja på gränserna och utveckla fin- och grovmotoriken. Trädkronorna ger naturligt solskydd och de solbelysta delarna av gården skapar förutsättningar för att utveckla D-vitamin. Genom att skapa stora och inbjudande skolgårdar blir de en resurs och en mötesplats för hela staden som främjar möten över åldersgränser och socioekonomiska grupper. God och strategiskt placerad belysning och ljussättning ökar tryggheten och bjuder in till användning även under årets mörkare månader. Genom att arbeta med visuella gränser skapas en öppenhet mot omvärlden. Endast förskolegårdar bör förses med fysiska staket.

En illustrationen som schematiskt visar möjlig placering av förskolor och skolor visas i avsnittets inledning. Denna har huvudsakligen tagits fram för att undersöka och säkerställa att tillräcklig yta finns för både bostäder och social infrastruktur. Syftet har också varit att ange inriktning för placering av förskolor och skolor, nära grönområden och i anslutning till befintlig bebyggelse. I kommande planeringsprocesser kommer ett fördjupat arbete ske för att anpassa förekomsten av förskole- och skoltomter till det aktuella behovet.

I planen är samtliga förskolor och skolor placerade fritt på egna tomter för att säkerställa goda dagsljusvärden och välfungerande skolgårdar.

Frågan om angöring och parkering som idag finns med i planeringsunderlagen för varje skolenhet har inte studerats närmare i arbetet med fördjupningen. Planen innebär att principen för bilparkering som gäller i hela planområdet även gäller personalparkeringsbehovet det vill säga all bilparkering hänvisas till parkeringshusen. Viktigt är också att alla gator i planen 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. Hur skolornas specialsalar så som kemisalar och slöjdsalar ska samnyttjas bör studeras vidare. Mindre kluster av två skolor som delar på idrottshall och specialsalar kan vara ett sätt att balansera kostnader, elevantal per skola och behovet av att ha en skola och de kvalitéer som skolgårdarna innebär i sitt närområde.







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

Lokaler för äldre och seniorer (55+)

Andelen äldre ökar i Uppsala kommun. De sydöstra stadsdelarna ska vara äldrevänliga, ett område där äldre har de bästa förutsättningarna att leva ett hälsosamt, oberoende liv där de känner sig delaktiga. Att alla invånare kan leva och verka i samhället på likvärdiga villkor oavsett ålder och med ett minimum av särlösningar är att eftersträva. Det innebär bland annat att tidigt i planeringen säkra en universellt utformad, fysisk och social infrastruktur anpassad efter äldres behov, ytor för särskilda boenden samt olika typer av äldreanpassade boendelösningar.

Mark behöver reserveras för offentliga verksamheter

Mark behöver säkras inledningsvis för att klara det långsiktiga behovet av förskole- och skollokaler, särskilda boenden, idrottsanläggningar och lokaler för kultur och fritid. Då utbyggnaden sker succesivt kommer behovet 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 till och med år 2050, beräknas preliminärt att det som mest kommer att behövas cirka 4 900 förskoleplatser och 6 700 grundskoleplatser. Därtill kommer ett behov av gymnasieplatser på cirka 1 500 – 2 000 platser. Dessa siffror är baserade på att alla byggnader byggs specifikt för respektive funktion, det vill säga hänsyn har inte tagits till samutnyttjande eller flexibel användning över tid. Fler bedömningar kommer behöva tas fram successivt under utbyggnadsperioden. Behovet ser just nu ut att bli som störst cirka 2049. Läs vidare om behov i Bilaga 1 Förutsättningar.

För att skapa en god tillgång till skol- och förskoleplatser ska de första detaljplanerna för förskola och framförallt grundskola finns med redan då planerna för bostäder i etapp 1 förverkligas. Annars riskerar behovet av förskole- och skolplatser att släpa efter under lång tid. Det tillkommande behov av förskole- och skolplatser som varje utbyggnadsetapp orsakar måste kunna tillgodoses med nya förskolor respektive grundskolor för att minimera risken att barn/elever behöver hänvisas till redan fullsatta skolor.

Uppsala kommun har varierande hög behovsuppfyllelse beroende på typ av idrott. Behov, antal och typ av yta eller anläggning finns presenterade sist i Bilaga 1 Förutsättningar. 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 behövs i den nya stadsmiljön. Vissa av

dessa finns i den schematiska illustrationen över social och kulturell infrastruktur såsom, ishall, simhall, utvecklingsområde för ridanläggning och sporthallar. Förutsättningar för motionsspår finns i de generella gaturummen vilket framgår av tidigare teman.

Lokaler för fritid och kultur

Mark behöver reserveras för kulturella mötesplatser av olika slag, både inomhus och utomhus. För att skapa ett levande samhälle behövs platser för såväl organiserade som spontana kulturyttringar som möjliggör möten mellan olika grupper i samhället.

Kulturens närvaro 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, öppna förskolor, scener, utställningslokal mm placeras centralt i den nya stadsmiljön med närhet till kommunikationer där flödet av människor är stort merparten av dygnet.

Lokaler för polis och brandkår

Behov av lokalpolisstation och brandstation kan komma att uppstå under utbyggnadstiden. Dialog kommer fortsatt ske för att säkerställa eventuella behov i kommande planering. För närvarande gör Brandförsvaret en bedömningen att en ny brandstation inte behövs i nuläget för att klara insatstiden. Möjligheten att placera en räddningsstation i det planerade verksamhetsområdet bör studeras vidare.

Vårdens lokaler

Lokaler för vård är också viktigt för att skapa en livskraftig och trygg miljö. I den schematiska illustrationen finns de lokaliserade utmed kollektivtrafikboulevarden och andra stadsstråk. Tandvårdens lokalbehov är svårt att planera då dessa verksamheter styrs till stor del av marknadskrafterna. Dock har regionen beskrivit ett behov baserat på erfarenhet och nyckeltal. Med stor sannolikhet kommer framtida tandvårdsenheter inte önska lokaliseras i bottenvåning men bör styras till kollektivtrafiknära lägen. Vårdcentraler i området kan ju också komma att drivas av privata aktörer, förhoppningsvis kan dessa vara möjliga i bottenvåningarna utmed kollektivtrafikförsörjda gator och därmed bidra till stadslivet i och mellan husen. Ett vårdcentrum planeras inom planområdet.

Ideella sektorn

Den ideella sektorn är en betydelsefull del av samhället, den bidrar 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. Frågan om ett interreligiöst center bör utredas vidare, så även eventuellt behov av ny griftegård.

Multihubbar

I multihubbar finns möjlighet att samlokalisera en rad funktioner som inte behöver finnas inom varje enskild fastighet eller kvarter. Det är också här som all parkering utöver parkering för rörelsehindrade ryms. Exempel på funktioner som kan rymmas i en multihubb:

- Parkering för bilar
- Parkering och vinterförvaring av cyklar
- Cykelverkstad
- Bilpooler och andra mobilitetslösningar
- Laddpunkter
- Kollektiv energilagring
- Elproduktion genom solceller
- Emottagning av material för återbruk/återvinning
- Lokal för delningstjänster och reparationer
- Varuutlämningsskåp
- Social träffpunkt för närområdet
- Festlokal för uthyrning
- Utrymme för takodling
- Uthyrningslokal för föreningar
- Lokaler för hantverkare med behov av bil
- Servicebutik

Särskild vikt ska läggas vid utformningen så att dessa byggnader upplevs trygga. Hög kvalité på arkitekturen ska bidra till identitet och tillhörighet i respektive del av staden. Multihubbar beskrivs även under tema Hållbar teknisk infrastruktur och tema Trafik.

Hälsa, trygghet och säkerhet

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



Mål 2050

- Den nya stadsmiljön främjar aktivitet och hälsa
- Den nya stadsmiljön upplevs trygg
- Stadsbyggandet tar ansvar för säkerhet
- Den trygghetsskapande utbyggnadsprocessen uppmuntrar till långsiktig delaktighet

Planeringsinriktningar

Hälsa

- Utemiljön ska främja spontanrörelse och aktivitet skapas oavsett ålder, kön och funktionshinder
- Friytor för barn bör placeras där god luft och ljudkvalité kan säkerställas
- Skyddsåtgärder ska utredas så att buller-, stomljuds- och vibrationsstörningar undviks för både tillkommande och befintlig bebyggelse. Utformning ska anpassas efter stadsmiljön
- Lokalisering och yta för vattenreservoarer ska utredas i kommande planering tillsammans med huvudman för VA-anläggningar
- Behov av särskilda skyddsåtgärder för grundvattnet ska utredas för de delar av planområdet som kommer trafikeras av transporter med farligt gods

Trygghet

- Brottsförebyggande strategier och åtgärder bör tas fram
- Fysiska miljöer bör utformas för att förebygga brott och öka tryggheten
- Stadsmiljön ska planeras med trygga natt- och dagstråk

Säkerhet

- Brandvattensystem ska dimensioneras så att det finns erforderliga flöden för brandsläckning, även under utbyggnadsskedet
- Samhällsviktiga funktioner ska utformas så att de kan upprätthållas såväl under som efter en översvämning orsakad av skyfall
- Ny bebyggelse planeras så att den inte tar skada eller orsakar skada vid en översvämning från minst ett 100-årsregn
- Lokala och regionala kraftledningar utmed järnvägen och väster om järnvägen bör markförläggas och transformatorstationen bör byggas in
- Vid planering av verksamhetsområdet ska hänsyn tas till skyddsavstånd till kraftledning
- Uppsala kommun ska tillsammans med Trafikverket säkerställa
  - att erforderliga skyddsavstånd och/eller riskeliminierande åtgärder vidtas vid byggande av de nya järnvägsanläggningarna
  - minska risken för skada vid eventuell urspårning
- Ny bebyggelse, anläggningar eller åtgärder som kan förhindra utbyggnad av järnvägen ska inte medges inom riksintresseområde för Ostkustbanan
- Risk för ras, skred och erosion ska vid behov utredas i detaljplaneskedet. Detta ska särskilt beaktas vid planering och projektering av trafikleder över Sävjaån och Fyrisån

Rekommendationer för fortsatt planering

- Möjlighet till tysta områden bör utredas vidare
- Riskanalys som kan ge brottsförebyggande strategier/åtgärder

Se även tema Gator och torg, Gårdar, parker och torg, Bebyggelse, Hållbara tekniska försörjningssystem, Transportinfrastruktur, Vatten, Trafik, Social och kulturell infrastruktur

Möjligheterna till en aktiv fritid är en välfärdsfråga och är en starkt bidragande faktor till god folkhälsa och livskvalitet liksom kommunens attraktivitet. God tillgång till anläggningar för rekreation, lekplatser, parker och andra grönytor som upplevs trygga ökar den fysiska aktiviteten. Det är viktigt att planeringen stödjer ett aktivt liv med möjlighet till fysisk aktivitet, rekreation och naturupplevelser oavsett ålder, kön eller funktionshinder.

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.

Till skillnad från säkerhet så utgår den upplevda tryggheten från individens ålder, upplevelser och erfarenheter. En av de faktorer som tydligast stärker känslan av trygghet är en stark social sammanhållning. Det är därför viktigt att involvera invånarna, nya som befintliga, i beslut och aktiviteter då nya områden byggs samt uppmuntra till lokalt engagemang och stötta det lokala föreningslivet.

Stadsmiljö för en aktiv och hälsobefrämjande fritid

Planen 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 planen finns vid varje skola en fullstor idrottshall. Uppsala kommun ska vara en äldrevänlig kommun där äldre har de bästa förutsättningarna att leva ett hälsosamt, tryggt och oberoende liv med en känsla av delaktighet. Att säkra en fysisk och social infrastruktur som är anpassad efter äldres behov och följer principerna om universell utformning är grundläggande. Mötesplatser så väl utomhus som inomhus ska planeras in.

Ytor för lekplatser finns i hela planområdet och finns markerade i den schematiska illustrationen i tema Parker och rekreation. Uppsala kommuns riktlinjer gällande 300 meter till närmsta lekmiljö ska följas men i realiteten erbjuder planen en möjlighet till mycket tätare förkomst. Planen innebär vidare att skolgårdar utformas för att fungera

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

Stadsplaneringens betydelse för folkhälsan

Barn och unga

Flera forskningsrapporter är eniga 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.



Exempel på inbyggd nätstation, Kungsängen Uppsala



Sport



Djurhållning

som trygga mötesplatser för lek, aktivitet och spontanidrott under kvällar och helger vilket beskrivs tydligt i tema Social och kulturell infrastruktur.

Rekreativa stråk, parkerna och närheten till Lunsens naturreservat samt den angränsande kulturlanskapet ger goda möjligheter till rekreation av olika slag.

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
- oavsett ålder och funktionshinder
- 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 ska därför lokaliseras bortanför huvudstråken för biltrafik.

Trygghet

I de sydöstra stadsdelarna ska alla kunna leva ett gott liv och känna framtidstro. Trygghet är en subjektiv inre upplevelse och handlar om frånvaro av oro för att utsättas för brottsliga handlingar riktade mot sig själv eller närstående. Trygghet beror på flera faktorer så som till exempel ordningen i närmiljön, personliga erfarenheter av brott, kännedom om brott och den egna upplevelsen av sin sårbarhet. För att öka den upplevda tryggheten hos de som bor, verkar och vistas i planområdet behöver kommunen arbeta med att skapa inkluderande, trivsamma och trygga miljöer i det offentliga rummet. Fysiska element så som god belysning, renhållning, aktiva bottenvåningar, aktiva och läsbara stadsrum där primära och sekundära gångstråk skapas kan bidrar till en mer aktiv befolkning och en ökad upplevelse av trygghet.

Den upplevda tryggheten är även starkt förknippad med hur delaktig man som individ känner sig i sitt sammanhang. Genom att aktivt arbeta med och uppmuntra lokala föreningar, kulturverksamhet och ungas och äldres egen organisering skapas en känsla av delaktighet.

Buller och vibrationer

Omgivningsbuller är ett av de största miljöhälsoproblemen inom Europa. Samstämmig forskning har visat att boende nära högtrafikerade vägar, järnvägar och flygplatser exponeras för skadliga ljudnivåer som påverkar människors hälsa negativt. Människor som utsätts för buller får bl a sömnstörningar som kan leda till förhöjt blodtryck, koncentrationssvårigheter, försvårad inlärning m.m. Långvarig exponering kan leda till negativa effekter på hjärt- och kärlsystemet. Det är därför viktigt att kartlägga eventuella källor till buller och arbeta med förbyggande åtgärder.

Befintliga bullerkällor i de sydöstra stadsdelarna är järnvägen och väg 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.

Uppsala kommuns långsiktiga mål gällande buller ska uppfyllas i de sydöstra stadsdelarna. Detta betyder bland annat att :

- Riktvärden för buller ska klaras för samtliga bostäder, såväl inomhus som vid uteplats
- Samtliga förskolor eller grundskolor ska ha lägre eller lika med 50 dBA ekvivalentnivå från omgivningsbuller på minst 80 % av vistelseytan utomhus
- Samtliga skol- och förskolebarn ska kunna vistas utomhus på skolgårdar där trafikbullernivåerna är högst 55 dBA ekvivalentnivå
- Samtliga boende inom kommunen ska inom gångavstånd ha tillgång till en park med god ljudmiljö

Kommunens riktlinjer mot omgivningsbuller ska ligga till grund för det kommande planarbetet. Ytterligare riktlinjer gällande buller finns i plan- och bygglagen, miljöbalken, plan- och byggförordningen och förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216). Boverket har också tagit fram en vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder (2015:21). Inom varje detaljplan ska buller utredas och riktlinjer gällande bullernivåer ska uppfyllas för nya bostäder, vårdboenden, skolor och friluftsområde.

Vibrationer är starkt förknippad med buller och det är svårt och kostsamt att i efterhand åtgärda vibrationsstörningar. Då planen

Stadsplaneringens betydelse för trygghet

Forskning om brottsförebyggande och trygghetsskapande arbete i den fysiska miljön sammanförs ofta under begreppet situationell prevention och belyses bland annat i de kriminologiska teorierna Crime prevention through environmental design [CPTED] och Broken windows. Dessa påvisar att optimerad trygghet och reducerad brottslighet i ett område kan uppfyllas genom olika fysiska aspekter. Exempel på sådana aspekter är att området är helt och rent, en naturlig övervakning genom exempelvis god insyn och god belysning samt en mix av funktioner för att lockar människor av olika kön, bakgrund och åldrar. Vidare kan även aspekter som åtkomstkontroll uppnås genom buskage längst med fasader som försvårar klotter eller fysiska hinder som stoppar fordon från att ta sig in på exempelvis skolområden. En annan central aspekt är territorialitet, det vill säga vikten av att tydliggöra vad som är offentliga och vad som är privata ytor. Genom att aktivt arbeta med dessa typer av aspekter i planeringsskedet skapas goda förutsättningar för att reducera brottslighet och främja trygghet. Genom att i det kontinuerliga förvaltningsskedet hålla hög standard på underhåll, renhållning och snabba åtgärder vid identifierade brister och skadegörelse bevaras förutsättningarna för ett tryggt område med låg brottslighet.

Bygga bort brott

- Försvåra genomförandet av brott genom säkra lås och tillträdeskontroll
- Göra brott lättare att upptäcka genom övervakning och uppsikt
- Göra brott mindre lönsamt genom att minska värdet från brottstillfället

Bygga in trygghet

- Skapa överblickbarhet genom att ta bort skymmande föremål
- Förbättra orienterbarheten i området
- Ge förutsättningar för befolkade offentliga rum med blandad befolkning och rörelse under olika delar av dygnet
- Ge förutsättningar för naturlig kontroll
- Skapa en god social miljö genom spontana möten, god kommunikation samt trivsam och ren miljö

innehåller trafikelement som ofta förknippas med vibration så som vägar och järnvägar bör det inom respektive detaljplan utredas om markförhållandena är sådana att det föreligger risk för vibrationsstörningar. Risken för vibrationsstörningar ska förhindras eller reduceras genom byggnadstekniska åtgärder vid nybyggnation, som till exempel olika typer av grundförstärkningsåtgärder. Bebyggelse utmed Ostkustbanan ska grundläggas med särskild hänsyn till vibrationer. Vibrationer i byggnaderna bör underskrida komfortriktvärde i svensk standard, SS 460 48 61.

Luftkvalitet

God luftkvalitet är en förutsättning då det kommer till ett långt och hälsosamt liv. De vanligast förekommande sjukdomarna i samband med luftföroreningar är allergier, astma, lunginflammation, hjärt- och kärlsjukdomar, stroke, lungcancer och KOL. De grupper som är mest utsatta är barn, astmatiker, personer med hjärt- och lungsjukdomar, rökare och äldre personer. Mot bakgrund av barns, sjukas och äldres känslighet är förskolor, skolor, sjukhus och särskilda boenden särskilt skyddsvärda objekt och bör hanteras så i planeringen.

I det fortsatta planarbetet ska miljökvalitetsnormer för luft följas i enlighet med kommunens åtgärdsprogram för förbättrad luftkvalitet.

Förutom miljökvalitetsnormer finns ett nationellt miljökvalitetsmål för luft som riksdagen antagit.

Dricksvattenförsörjning

Vid all fortsatt fysisk planering görs en bedömning av behovet av en fördjupad riskanalys för dricksvattenförsörjningen. För att på lång sikt säkerställa Uppsala stads dricksvattenförsörjning planeras det investeringar i ett tredje vattenverk och ytterligare brunnsområden för råvattenuttag. Dessa investeringar är beroende av den sammanlagda befolkningstillväxten i hela staden och anpassas i tid därefter. Det kommer i det fortsatta arbetet tas fram en lokalisering för en eller flera vattenreservoarer inom planområdet för att säkerställa såväl ordinarie dricksvattenförsörjning som reservvattenförsörjning.

Inom arbetet med tekniska försörjningssystem kommer möjligheterna att ersätta dricksvatten med dagvatten eller renat vatten också utredas. Detta kan gälla exempelvis för bevattning eller spolning av toaletter.

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

Markföroreningar

Flertalet potentiella markföroreningar finns i och kring planområdet. Miljötekniska markundersökningar kan behöva göras i samband med vidare planering. Omfattningen av eventuella analyser av mark och vatten ska ta hänsyn till de parametrar som riskerar förekomma i respektive område. Förorenad mark som förekommer inom planområdet ska utredas i detaljplaneskedet och vid behov saneras till lämplig nivå innan byggnation påbörjas.

Radon

Strålskyddslagen reglerar radonhalt i inomhusluft i bostäder, lokaler och på arbetsplatser. Vid befintlig bebyggelse ska man utgå ifrån referensnivå som anges i Strålskyddsförordningen. Vid nybyggnation gäller Boverkets gränsvärde.

Ultraviolett strålning

Vid planering av barns utemiljöer ska det finnas en variation av sol och skugga för att minska barns exponering för ultraviolett strålning.

Hållbart brandskydd

Nya byggnadssätt och klimatsmarta byggmaterial, så som till exempel trä, kan leda till att brännbara material oftare förekommer i byggnader. Brandskyddsfrågor ska beaktas för att minska risken för att en brand medför större skador på byggnader. Ett hållbart brandskydd ger säkerhet till de som bor och vistas där samt ökar byggnadens livslängd.

Samlad riskbedömning för gemensamt förhållningssätt

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

En riskbedömning har tagits fram som syftar till att tydliggöra förhållningssätt till riskkällor inom området inför kommande detaljplanering. Bedömningen är ett underlag för beslutsfattande om lämpligheten med planerad markanvändning med avseende på närhet till farligt gods-leder och risk för urspårning på Ostkustbanan. Vilket skyddsavstånd som bör hållas till Ostkustbanan vid detaljplanering beror på vilken typ av bebyggelse som planeras.

Då planeringen är i ett tidigt skede finns stora osäkerheter kring vilka förhållanden som kommer att råda när området sydöstra stadsdelarna ska stå klart år 2050. Potentiella riskkällor som har identifierats ska utredas i detalj i kommande planskede. I det fortsatta arbetet är det viktigt att samråda med andra aktörer såsom Länsstyrelse, Räddningstjänst och Trafikverket, som kan ha synpunkter på hur planläggning bör ske. Säkerhetsrisker kopplat till järnvägen berör endast en begränsad del av bebyggelsen. I kommande planeringsskede ska gator utformas så att risken för begränsad framkomlighet eller skador vid översvämning orsakad av kraftiga skyfall minimeras och att samhällsviktig verksamhet ska kunna upprätthållas såväl under som efter översvämning orsakad av skyfall. Även framkomlighet för utryckningsfordon ska utredas.

Kommunen ansvarar för att tillsammans med Trafikverket omhänderta risken för urspårning. I plankartan finns utmed Ostkustbanan en bebyggelsefri zon från spårmitt på vardera sida. Denna zon utgörs till delar av gata. Bostäder och känsliga verksamheter såsom skolor och särskilda boenden ska inte lokaliseras närmast järnvägen.

Farligt gods transporteras på Ostkustbanan samt E4:an som passerar öster om sydöstra stadsdelarna. Då avståndet mellan E4:an och planerad bebyggelse är över 1 km bedöms inga olycksscenarier på E4:an kunna påverka befolkningen inom sydöstra stadsdelarna. Länsväg 255 som går genom området är en del av E4:ans omledningsnät, men detta gäller inte transporter med farligt gods och väg 255 betraktas därmed inte som en riskkälla.

Verksamheter som kräver transporter av farligt gods lokaliseras inom utpekat verksamhetsområde eller i nära anslutning till infartsväg som förbinder stadsbebyggelsen med E4.

Behov av särskilda skyddsåtgärder för grundvattnet behöver utredas för de delar av planområdet som kommer trafikeras av transporter med farligt gods.

Elektromagnetiska fält

Planen utgår ifrån att hela eller delar av de lokala och regionala kraftledningarna öster om järnvägen samt förbindelsen mot transformatorstationen markförläggs. Vid behov byggs transformatorstationen in. I fortsatt planering ska försiktighetsprincipen användas i frågor rörande magnetfält. Vid fortsatt planering av verksamhetsområdet i öster tas hänsyn till skyddsavstånd till kraftledning.

Djurhållning – en tillgång i staden

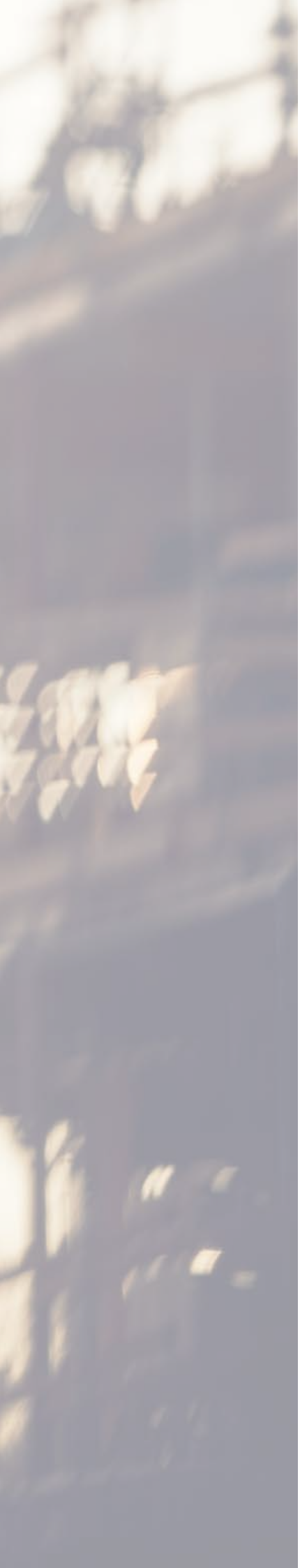
Betesmarker med djurhållning förekommer på flera platser inom planområdet. Att det finns djur nära stadsbebyggelsen bör betraktas som en tillgång mer än begränsning då det tillför rekreativa och pedagogiska värden. I den fortsatta planeringen ska dock hänsyn tas till de platsspecifika förutsättningarna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

Samhällsviktig verksamhet

Samhällsviktig verksamhet är enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) "verksamhet, tjänst eller infrastruktur som upprätthåller samhällsfunktioner som är nödvändiga för samhällets grundläggande behov, värden eller säkerhet

Inriktning för planens genomförande





Inriktning för planens genomförande

Här kan du läsa om mål och övergripande planeringsinriktningar i genomförandeskedet av den fördjupade översiktsplanen. Översiktligt berörs också frågor kopplat till kommunal ekonomi och kommunala investeringar. Utbyggnadsordning beskrivs översiktligt. Mer genomgripande strategier för genomförandet kommer att göras separat och det som presenteras här är huvudsakligen inriktningar inför genomförandet som är av central betydelse för uppfyllande av den fördjupade översiktplanens intentioner.

Mål för genomförandeprocessen

- Utbyggnad med en balanserad kommunal ekonomi
- Den nya stadsmiljön är klimatpositiv i både byggskede och förvaltningsskede
- Utbyggnad som säkerställer ekologisk och social hållbarhet
- Utbyggnad genom effektiva och innovativa genomförandeprocesser
- Markanvisningsprocesserna inbjuder till engagemang och nytänkande
- Tydlighet och förutsägbarhet kännetecknar dialogen med marknadens aktörer
- Utbyggnad i samspel med marknadens efterfrågan och samhällets behov
- Tillitsskapande dialog och samverkan genomförs med både medborgare och övriga intressenter

Om att bygga stad

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 dessutom kan erbjuda fungerande och trivsamma stadskvarter under hela utbyggnadstiden 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 för 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.

Planeringsinriktningar

Kommunikation

- Olika metoder för tidig dialog och samverkan med medborgare ska prövas under planerings- och utbyggnadsprocessen till exempel i nära samverkan med byggaktörer
- Medborgarnas möjlighet till kommunikation med kommunen ska fungera smidigt och relevant information ska vara lättillgänglig under planerings- och utbyggnadsprocessen
- Berörda aktörer ska kontinuerligt hållas uppdaterade på planerings- och utbyggnadsprocessen
- Barn och unga bör involveras i planeringsprocessen, det gäller såväl nu boende barn och kommande inflyttade barn

Utbyggnad

- Genomförandeplanering bör göras i ett tidigt skede
- Utbyggnadsordning för Uppsalapaketet ska säkerställa att tillräckligt antal bostäder färdigställs varje år så att Fyrspårsavtalet med staten och Region Uppsala kan uppfyllas samt att utbyggnad sker på ett ekonomiskt hållbart sätt för kommunkoncernen och marknaden
- Vid etappindelning och skedesplanering av utbyggnaden ska en särskild planering göras för att minimera störningar under byggtid för närboende
- Hälsoaspekter kopplade till buller och luftföroreningar under byggtiden ska beaktas
- Livsmiljö för fridlysta arter och skyddsvärda naturtyper ska säkras under utbyggnadstiden
- Risk för påverkan på Natura 2000-område Lunsen ska bedömas inför markarbeten. Risk ska även bedömas utifrån sammantagen påverkan.
- Det ska säkerställas att trygga och trivsamma miljöer erbjuds under hela utbyggnadstiden
- Vid inflyttning bör vardagsservice och vardagsmålpunkter såsom exempelvis parker och möjlighet till idrott finnas tillgängliga. Utbyggnad av allmänna platser, förskola och grundskola och idrott- och kulturverksamhet ska samordnas och ske i takt med bostadsbyggandet
- För varje detaljplan bör en integrerad barnkonsekvensanalys, eller motsvarande, tas fram
- En effektiv och miljöanpassad masshantering ska samordnas under utbyggnadstiden. Massor ska i möjligaste mån användas lokalt
- Planprogram för Nysala ska tas fram

Planläggning

- Planläggningen ska göras med utgångspunkt i större generella detaljplaner
- Plan för tillfällig användning av marken under utbyggnadstiden bör tas fram
- Inför start av detaljplan ska fördelning mellan småhus och flerbostadshus fastställas enligt en uppdaterad utbyggnadsordning eller motsvarande dokument
- Fördjupade analyser av vilka åtgärder som krävs för att nå klimatmålen samt hur de ska följas upp ska göras i detaljplaneskedet

Markanvisningar

- Markanvisningstävlingar med olika inriktning och syften ska ordnas för att möta den fördjupade översiktsplanens prioriteringar och inriktningar. Olika modeller för dialog och samverkan med medborgare ska ingå i processerna.
- Marktilldelningar för kommersiella byggnader i stadsnod och stadsdelsnod ska hålla tillräcklig storlek för att ge aktörer möjlighet att uppnå förvaltningsvolym och skapa möjligheter för klusterbildning
- I verksamhetsområdet bör huvudprincipen vara att skapa tilldelningar i varierande storlek
- Hållbara byggnadstekniker och klimatpositiva byggnadsmaterial ska premieras vid markanvisning
- Markanvisningsinstrumentet ska användas för att möjliggöra för att alla kan bo i de sydöstra stadsdelarna

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. Ett sätt kan vara att vid planering och programmering av nya parker i stadsmiljön bjuda in medborgarna till dialog och aktivt idéerabete.

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. En av 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, det möjliggör styrning av kvalitet och 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.

Exploateringsekonomi

Kostnaderna för utbyggnaden av allmänna platser i form av gator, parker och torg ska bäras av exploateringen.

I de fall utveckling sker på mark som inte ägs av kommunen tas exploateringsersättning ut av exploatörerna enligt kommunens antagna riktlinjer för exploateringsavtal.

Det stora kommunala markinnehavet väntas ge betydande försäljningsintäkter på sikt. Det 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. Med antagandet att markvärdena på sikt motsvarar dagens snitt inom Uppsala tätort väntas exploateringen genom de kommunala markförsäljningarna kunna ge ett ekonomiskt överskott som delvis finansierar övergripande teknisk och social infrastruktur.

Kommunala investeringsbehov

Genomförandet av planen kräver utbyggnad av övergripande infrastruktur för transporter, teknisk försörjning samt social infrastruktur. De flesta av dessa investeringar motsvarar funktioner som kommunen har ansvar att tillhandahålla vilket medför ett investeringsbehov för kommunen utanför exploateringskostnaderna.

Arbete med att skapa klimatpositiva stadsdelar

För att säkerställa att målet om en klimatpositiv stadsdel nås behöver åtgärder för minskad klimatpåverkan säkerställas i varje skede av planering och genomförande.

Fördjupade analyser av vilka åtgärder som krävs för att nå klimatmålen ska göras i detaljplaneskedet. Markanvisningar är ett viktigt verktyg för att uppnå målet om en klimatpositiv stad. Vid utbyggnad av allmän plats ska kommunen säkerställa klimatkrav genom upphandling.

Utbyggnadsordning

Utbyggnaden av den nya stadsmiljön ska ske i etapper. Utbyggnadsordningen ska:

- Inriktas på att planläggning inleds i stadsnoden vid nya stationsläget, samt vid stadsdelsnoden i korsningen mellan den kapacitetsstarka kollektivtrafiken och väg 255
- Säkerställa att antalet bostäder kan byggas i en takt som svarar upp mot Fyrspårsavtalet, samt med hänsyn till aktuell efterfrågan.
- Anpassas i tid till utbyggnaden av ostkustbanan och järnvägsstationen
- Stödja och stödjas av en effektiv kollektivtrafik

- Anpassas till näringslivets och fastighetsmarknadens efterfrågan
- Ge förutsättningar för ett varierat utbud av bostäder för alla
- Möjliggöra en effektiv användning av både befintlig och planerad social infrastruktur
- Ge stöd för samplanering av teknisk infrastruktur och försörjningssystem
- Säkerställa god miljö under hela utbyggnadstiden
- Säkerställa en säker livsmiljö för fridlysta arter och skyddsvärda naturtyper under utbyggnadstiden

Utbyggnadsordningen uppdateras i ett eget dokument och kommer årligen ses över för anpassning till rådande marknadslägen och andra faktorer.

Om utbyggnadstiden
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.

Genom god planering såsom utbyggnadsordningen och annan utbyggnadsplanering ska det säkerställas att trygga och trivsamma miljöer kan erbjudas under hela utbyggnadstiden. Så även goda arbets- och näringslivsmiljöer. Det är också viktigt att kommunen genom god planering tillgodoser behoven hos de barn och ungdomar som växer upp i området.

Om detaljplaner
Planläggningen bör göras med utgångspunkt i större generella detaljplaner som kan vara giltiga över tid. Eventuella större kompletteringar av befintliga stadsdelar bör föregås av detaljplaneprogram i nära dialog med de boende. Sådana kompletteringar ingår inte i planens utbyggnadsordning.

Planläggning som görs i god tid
Detaljplaneläggningen bör ligga ett antal år före tänkt byggstart för att undvika risken för förseningar. Det innebär att flera detaljplaner inledningsvis påbörjas parallellt för att bygga upp en planreserv. Det är en styrka att planläggning inleds tidigt, så att information kan delas och ledas in i planprocesserna på ett optimalt sätt.

Genomförandet av Uppsalapaketets olika delar är i många fall förknippade med olika beroenden. Inför eller i samband med detaljplaneläggningen av respektive del, behöver dess förutsättningar vara utredda, inklusive att erforderliga beslut är fattade och vägval gjorda.

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 brukar platsen innan den färdigställs.

En effektiv och miljöanpassad masshantering ska samordnas med bebyggelsen. Det ska eftersträvas att massorna nyttjas lokalt och att kostsamma och klimatpåverkande transporter undviks. Ombyggnad av väg 255 till stadsgata samt byggande av vattenledare i buffertzonen mot Lunsen är andra exempel.

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 så lokalt som möjligt inom området för att minimera transporter. Inför utbyggnad ska masshantering utredas. Även möjligheten att lokalt använda träd som tas ned inom planområdet ska studeras.

Samordning under byggskedet
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.

Endast ett fåtal naturliga infartsvägar finns som är lämpliga för byggtransporter till de sydöstra stadsdelarna. 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 minska belastningen på befintliga vägar och gator genom att samordna transporterna. I vilken ordning kvarter byggs ut påverkar hur och var bygglogistiken kan lösas och vice versa. Ovanstående gäller även för utbyggnaden av verksamhetsområdet.

Skyddsåtgärder under byggtiden
För att inte påverka vattenkvalitén i Sävjaån och Fyrisån under byggtiden måste tillfälliga eller permanenta skyddsåtgärder planeras och genomföras områdesvis, tills dagvattensystemet är på plats.

Naturvärden, spridningsstråk och gröna kilar skyddas från påverkan under byggtiden genom exempelvis stängsling, skydd av träd, vandringshinder för groddjur.

Markanvisningar

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.

Uppsala kommun tilldelar sin mark till intresserade byggaktörer med hjälp av markanvisningar. En markanvisning innebär en ensamrätt att under en begränsad tidsperiod och med vissa i förväg angivna förutsättningar utveckla ett avgränsat markområde med målsättning att förvärva och bebygga det. En markanvisning slås fast i ett markanvisningsavtal mellan kommunen och byggaktören.

För mark som ska utvecklas och ägs av andra än kommunen, ska exploateringsavtal tecknas mellan den som exploaterar marken och kommunen.

Uppsala kommun har antagna riktlinjer för markanvisningar. Parallellt med riktlinjerna har en mer ingående beskrivning av Uppsalamodellen för markanvisningar tagits fram. Huvudregeln är att markanvisningar för bostäder inom Uppsala kommun konkurrensutsätts. Detta kan ske på olika sätt, såsom 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.

Markanvisningarna används för att uppnå den fördjupade översiktsplanens prioriteringar och inriktningar. Det innebär att den bebyggda miljön som en helhet ska samverka för att uppfylla målen. Markanvisningar kommer att utformas med olika fokus för att möta olika delar av marknaden och olika behov i stadsmiljön. Vissa markanvisningar styr mot alla prioriteringar och inriktningar medan andra fokuserar på en eller några.

Tilldelningar vidhålls tillräckligt stora för att ge aktörer möjlighet att uppnå tillräcklig förvaltningsvolym och skapa möjligheter för klusterbildning.

Inför uppstarten av utbyggnaden av den kommersiella tyngdpunkten invid järnvägsstationen Uppsala södra, ska en studie genomföras av de strategiska vägval som krävs. Beroende på vad som är mest fördelaktigt, kan det till exempel bli aktuellt med etablering av projektbolag eller en stor markanvisning till en 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 det kapacitetsstarka kollektivtrafikstråket. Längs stråket ska lokaler iordningsställas i bottenvåningarna till stöd för stadslivet.

I samband med genomförandet av den fördjupade översiktsplanen kommer dialog med marknaden att ske på flera sätt. I det föreslagna verksamhetsområdet är en huvudprincip att skapa tilldelningar i varierande storlek för att möta efterfrågan på olika slags verksamhetslokaler.

Fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna

Antagandehandling

Uppsala kommun

LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

2021-03-19 401-549-21

Uppsala kommun
sydostra@uppsala.se

Märta Alsén och Åsa Blomster
Planhandläggare
marta.alsen@lansstyrelsen.se

Granskningsyttrande för fördjupad översiktsplan för sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna, 2021, Uppsala kommun, Uppsala län

Inledning

Uppsala kommun har i enlighet med 3 kap. 12 § plan- och bygglagen (PBL) (PBL 2010:900) översänt förslag till ”Fördjupad översiktsplan (FÖP) för de Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna”, till Länsstyrelsen för granskning.

Detta granskningsyttrande lämnas med stöd av 3 kap. 16 § PBL. Yttrandet utgör statens samlade uppfattning om planen vad gäller Länsstyrelsens ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL.

Enligt 3 kap. 16 § PBL ska det av yttrandet framgå om:

1. förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken (MB),
2. förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm (MKN) enligt 5 kap. MB inte följs,
3. redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS) inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket MB, (inte aktuellt i detta ärende)
4. sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
5. en bebyggelse eller ett byggnadsverk blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Yttrandet är en del av översiktsplanen och ska därför läggas till planen då den antagits. Där Länsstyrelsen inte har godtagit planen i viss del, ska det anmärkas i översiktsplanen (3 kap. 20 § PBL).

I rollen att ta tillvara och samordna statens intressen har Länsstyrelsen inhämtat synpunkter på förslaget till översiktsplan från berörda myndigheter. Yttranden över planförslaget har inkommit från Försvarsmakten, Naturvårdsverket samt Trafikverket och, se bilaga 1-3. Kopior av yttrandena överlämnas till kommunen för kännedom.

Sammanfattning

Länsstyrelsen välkomnar kommunens ambitioner i den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna m.fl. (FÖP) där sju stadsdelar med ca 21000 bostäder samt verksamheter planeras och där innovationer, resurseffektiva och grönskande stadsdelar är i fokus. Utbyggnaden föreslås främst på oexploaterad naturmark samt jordbruksmark, där många värden berörs, vilket medför stora krav på planeringen, skadelindringsåtgärder och kompensation. Länsstyrelsen konstaterar att det krävs fortsatt arbete för att detaljplaneringen ska gå så snabbt som kommunen önskar. Detaljplaneläggningen kan försvåras då det finns många utredningar kvar att göra, särskilt inom områdena natur och vatten. För att förslaget ska kunna genomföras krävs också att tillstånd kan lämnas i flera viktiga prövningar. Kommunen kan inte föregå kommande tillståndsprövning och förutsätta att tillstånd kommer att medges.

Länsstyrelsen är positiv till att förändringar har gjorts i förslaget sedan samrådet. Länsstyrelsen anser att ytterligare ändringar i föreslagen markanvändning krävs på grund av Natura 2000-området Lunsen, där grönområdet i planområdets södra gräns ska utökas norrut. Ändringar i föreslagen markanvändning kan också krävas för att andra tillstånd ska kunna ges. Ytterligare synpunkter på markanvändning lämnas nedan. Området Nysala behöver fortsätta utredas för att se om området är lämpligt för bebyggelseutveckling och där är den mellankommunala samordningen också särskilt viktig.

Nedan lämnas en sammanfattning av Länsstyrelsens bedömning utifrån utställningshandlingarna om riksintressen tillgodoses, inte tillgodoses eller tillgodoses under vissa förutsättningar. Resonemangen och motiveringarna utvecklas i efterföljande avsnitt.

Område av riksintresse	**Bedömning**	**Markanvändning som främst berörs**
Totalförsvarets militära del, 3 kap. 10 § MB	Tillgodoses inte	För höga hus föreslås i stadsnoderna, stationen och depån, samt längs kollektivtrafikboulevarden
Naturvård, 3 kap 6 § MB	Tillgodoses under vissa förutsättningar	Bro över Fyrisån
Kulturmiljö, 3 kap. 6 § MB	Riskerar att inte tillgodoses	Bro över Fyrisån Hög bebyggelse i hela området men särskilt vid stationsläget samt bebyggelse i verksamhetsområdet
Friluftsliv 3 kap. 6 § MB	Tillgodoses under vissa förutsättningar	Bro över Fyrisån
Natura 2000, Sävjaån, 4 kap. MB	Riskerar att inte tillgodoses	All exploatering (som genererar dagvatten till Sävjaån), infrastruktur, rörelsestråk

Kommunikationer, 3 kap. 8 § MB	Tillgodoses under vissa förutsättningar	Föreslagen hög bebyggelse, säkerhetsavstånd till järnvägsanläggning
Anläggningar för dricksvatten-försörjning, 3 kap. 8 § MB	Tillgodoses under vissa förutsättningar	Bro över Fyrisån
Natura 2000, Lunsen, 4 kap. MB	Tillgodoses inte	Främst användningen ”Småhus och erforderlig offentlig service”
Riksintresse rörligt friluftsliv, 4 kap. 2 § MB	Se riksintresse friluftsliv 3 kap. 6 MB	Bro över Fyrisån

Riksintressen beskrivs både i hållbarhetsbedömningen och bilaga 1 förutsättningar samt i samrådsredogörelsen. Det konstateras också att få ändringar har gjorts i bilaga 1 utifrån länsstyrelsens samrådssynpunkter. Bilaga 1 innehåller kommunens ställningstaganden till riksintresset snarare än hur riksintresset ska tillgodoses. Dessa ställningstaganden medför en otydlighet då vissa skulle kunna föras in som mål eller planeringsinriktningar.

Länsstyrelsen bedömer att det krävs omfattande insatser för att miljökvalitetsnormerna (MKN) för ytvatten, Sävjaån och Fyrisån, enligt 5 kap. MB ska kunna följas. Med nuvarande underlag som grund bedömer Länsstyrelsen att MKN för Sävjaån (WA82797609) och Fyrisån (WA67670465) inte följs.

För att MKN grundvatten ska kunna följas krävs skyddsåtgärder och fortsatt hänsyn i planeringen till både grundvattnets kvantitet och kvalitet.

Länsstyrelsen bedömer att bebyggelse och byggnadsverk i stationsläget kan bli olämpliga med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet om inte skyddsavstånd respekteras och skyddsåtgärder vidtas.

Länsstyrelsen lämnar utöver detta granskningsyttrande ett kompletterande yttrande med synpunkter om bland annat allmänna intressen, tillkommande prövningar och att Länsstyrelsen inte delar kommunens syn på att jordbruksmark tas i anspråk vid Sävja gård.

Länsstyrelsens synpunkter gällande ingripandegrunder enligt 11 kap. 10§ PBL

Riksintressen enligt 3 kap MB

Totalförsvaret (3kap. 9 § MB)

Planområdet för den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna ligger inom stoppområde för höga objekt kring Uppsala övningsflygplats. Flygplatsen är en av få kvarvarande flygplatser för militära övningar och transporter i Sverige. Länsstyrelsen anser, i likhet med Försvarsmakten, att behovet av skydd för den verksamhet som kan bedrivas vid Uppsala övningsflygplats är stort. Då höga objekt inom stoppområdet bedöms påverka funktionen och möjligheten att nyttja Uppsala övningsflygplats anser Länsstyrelsen att föreslagen bebyggelse högre än 20 meter riskerar att påverka riksintresset för totalförsvaret negativt genom att försvåra nyttjandet av flygplatsen. Inom

stoppområdet råder stor restriktivitet gentemot att uppföra höga byggnader. Föreslagen markanvändning med höga byggnader, över 20 m generellt samt med byggnader mycket över 20 meter i stationsläget och längs kollektivtrafikboulevarden riskerar att inte kunna genomföras på grund av risk för påtaglig skada på riksintresset.

Naturvård (3 kap. 6 § MB)

Ultuna källa är område av riksintresse för naturvård, som kan komma att påverkas negativt av en broförbindelse över Fyrisån. Det krävs hänsyn i den fortsatta planeringen och för att riksintresset ska tillgodoses får anläggningarna inte påverka vattenförande skikt som kan ha förbindelse med källan. Länsstyrelsen anser att detta ska framgå av utställningshandlingen. Att riksintresset inte påtagligt skadas behöver säkerställas innan en detaljplan för kollektivtrafikstråket kan antas.

Lunsen är förutom ett N2000-område ett område av riksintresse för naturvård. Synpunkter kopplade till Lunsen har samlats i avsnitt om Natura-2000.

Kulturmiljövård (3 kap. 6 § MB)

Risken för negativ påverkan på riksintresset för kulturmiljö är enligt Länsstyrelsen i väster, norr och öster där vyerna är vidsträckta i landskapet. Högre belägen bebyggelse som exponerar mot dalgångar och öppna landskap innebär visuell påverkan på långa avstånd och på riksintresse för kulturmiljö. Även ny bebyggelse inom *Stadens omland* eller *Försiktig komplettering av bostadsbebyggelse* kan enligt Länsstyrelsen påverka berörda riksintressen negativt.

Beskrivning av riksintressen och dess värden samt inriktningar för att tillgodose riksintressen har utvecklats och influensområde har beskrivits bättre. Trots justeringar sedan samrådet kvarstår dock Länsstyrelsens bedömning att riksintresse för kulturmiljö Uppsala stad C40 och Långhundraleden C41 riskerar att inte tillgodoses och att det finns risk för påtaglig skada. Risken för påtaglig skada består främst av kumulativ (sammantagen) visuell påverkan från utredningsområdena (trafikplatsen, verksamhetsområdet och Nysala) samt parallella projekt (den kapacitetsstarka kollektivtrafiken och ny föreslagen bro över Fyrisån) i och utanför planområdet.

Länsstyrelsen anser att beslutet att skjuta på ställningstagande om antal våningar på ny bebyggelse vid den föreslagna stationen Bergsbrunna försvårar möjligheten att göra en samlad bedömning av påverkan på riksintresse Långhundraleden C41 och innebär en otydlighet inför kommande planering. De planeringsinriktningar som ändå ges för bebyggelsen i denna del kommer att vara viktiga för att i någon mån mildra påverkan på riksintresset.

Länsstyrelsen vill lyfta vikten av att se till hela motivet till riksintresse Långhundraleden eftersom odlingslandskapet är ett av flera uttryck för riksintresset. Förändringen 2018-11-23 av motivtexten till riksintresset innebar en förskjutning från att handla om odlingslandskap med kommunikationsled och fornlämningar till att ha kommunikationsstråk med farled och färdvägar samt fornlämningar som främsta motiv, se gällande motivtext.

I planens västra del där en planering av ny bro pågår är det viktigt att bevara de öppna vyerna längs Fyrisåns dalgång och den visuella kopplingen mot staden och centralmakten. Utformningen av en ny bro i detta läge kan enligt Länsstyrelsen bli

avgörande för hur negativt riksintresse Uppsala stad C40 sammantaget kommer att påverkas.

Länsstyrelsen ser positivt på kommunens viljeyttring om läge för ny trafikplats E4.

Friluftsliv (3 kap. 6 § MB)

Trafikförbindelsen över Fyrisån berör område av riksintresse för friluftsliv, *Norra Mälaren samt nedre delarna av tillflödena Fyrisån och Hågaån*. I planförslaget framgår att bron planeras för kollektivtrafik, gång och cykel. Med dessa trafikslag kan riksintresset tillgodoses om tillgänglighet bevakas i kommande planering. Däremot bedöms att ett förändrat ställningstagande att tillåta biltrafik kan medföra en påtaglig skada på riksintresset. Den negativa påverkan på riksintresset som biltrafik riskerar att utgöra är dels bullerstörningar, både buller från fordon samt vägbuller. Fler trafikrörelser ökar barriäreffekt i detta område, som har höga värden för friluftsliv och rekreation och som dessutom kommer att bli ett vardagsnära naturområde för en större andel kommuninvånare om planerna genomförs. Dessutom påverkas karaktären på områden och den visuella upplevelsen av åstråket och det öppna landskapet i Årike Fyris.

Kommunikationer (3 kap. 8 § MB)

Ostkustbanan samt E4an är av riksintresse för kommunikationer. Länsstyrelsen anser att kommunen tydligare ska visa hur hänsyn till riksintresset Ostkustbanan tas genom att i planeringen av den framtida bebyggelsen respektera risk- och säkerhetsavstånd. Det är inte lämpligt att redan i detta skede förorda avsteg då marken är oexploaterad och det inte finns någon befintlig bebyggelse att ta hänsyn till.

Anläggningar för dricksvattenförsörjning (3 kap. 8 § MB)

Länsstyrelsen anser att en broförbindelse över Fyrisån kan ha en påverkan på anläggningar av riksintresse för dricksvattenförsörjning, vilket får studeras vidare i detaljplanen för kollektivtrafikstråket, samt övriga berörda detaljplaner. Påverkan på riksintresset bedöms kunna bli negativ under både anläggnings- och driftskedet.

Riksintressen enligt 4 kap. MB

Natura 2000-området (4 kap. 8 § MB) Lunsen SE0210329

Länsstyrelsen bedömer, utifrån framtagna underlag och föreslagen markanvändning, att riksintresset enligt 4 kap. 8 § MB inte är tillgodosett. Det bedöms finnas risk för försämring av bevarandestatus för de arter och naturtyper som behöver skyddas i Natura 2000-området.

Buffertzonen mot Lunsen med markanvändningen grönområde har utökats sedan samrådet, men Länsstyrelsen konstaterar att föreslagen markanvändning i utställningshandlingen innebär att bebyggelse (huvudsakligen småhus och erforderlig offentlig service) planeras inom område där naturliga trösklar, som håller kvar vatten i Natura 2000-området Lunsen, har identifierats (Ekologigruppen 2019). Vid exploatering inom detta område finns en uppenbar risk för påverkan på miljön i Natura 2000-området och Länsstyrelsens bedömning är att det kommer att krävas tillståndsprövning enligt 7 kap 28 a § miljöbalken. Det kommer att behöva göras en bedömning av risk för påverkan på

natura 2000-områdets hydrologi även vid exploatering utanför gränsen för buffertzonen/grönområdet och utredningsområde natura 2000, vilket också framgår av underliggande utredningar. Risk för förändringar i både yt- och grundvatten behöver bedömas.

För att tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken ska kunna lämnas får det, ur ett vetenskapligt perspektiv, inte råda några rimliga tvivel om att genomförandet av en åtgärd inte kan ha en skadlig inverkan (se bland annat EU domstolens dom i Waddenzeemålet C-127/02). Tillstånd kommer alltså endast att kunna lämnas om det kan ställas utom allt tvivel att de tekniska lösningarna som avser att ersätta de naturliga trösklarna kommer att kunna fungera felfritt för all framtid. Länsstyrelsen anser att det utifrån befintligt underlag inte är möjligt att föregå kommande tillståndsprövning och förutsätta att tillstånd kommer att kunna medges.

Kommunen föreslår tekniska lösningar som ska bevara de hydrologiska förhållandena i Lunsen. I detta skede är de tekniska lösningarna inte tillräckligt utredda. Länsstyrelsen anser att kommunen utifrån befintligt underlag inte kan dra så långtgående slutsatser som att säga att föreslagen markanvändningen troligen inte orsakar hydrologiska skador på det skyddade området. Vidare är exploateringen omfattande och sträcker sig längs flera kilometer av Natura 2000-områdets gräns. Exploateringen planeras pågå under lång tid, fram till år 2050 samt med en rad olika aktörer och processer. Det innebär en risk för kumulativa effekter av hela utbyggnaden. Utifrån detta anser Länsstyrelsen att bebyggelse inte ska planeras inom det område där naturliga trösklar, som håller kvar vatten i Natura 2000-området, har identifierats. Den markanvändning som berörs, förutom grönområdet, är ”småhus och erforderlig offentlig service” samt även mindre områden med användningen ”huvudsakligen flerbostadshus och markbostäder i flerbostadshus och offentlig service”. Det är långsiktigt hållbart att planera för markanvändningen grönområde i detta område. Då finns bättre förutsättningar för att på lång sikt säkerställa att det inte blir någon försämring av bevarandestatus för ingående arter och naturtyper i det skyddade området. Planeringsinriktningen bör också vara att hänsyn ska tas i alla markarbeten. De kumulativa effekterna liksom nödvändiga anpassningar och skyddsåtgärder behöver bedömas samlat och redovisas i respektive detaljplan.

Utöver hydrologiska förändringar finns det enligt Länsstyrelsens bedömning även andra faktorer som kan påverka miljön i Natura 2000-området. Kanteffekter, fragmentering, försämrade spridningsmöjligheter och förlorad livsmiljö, särskilt i sammanhängande objekt av naturtyper som ligger både utanför och innanför natura 2000-områdets gräns, kan innebära negativa effekter på naturtypen taiga 9010, som är en prioriterad naturtyp och finns på båda sidor av Natura 2000-områdets gräns. Naturtypen är känslig för skogsbruk i eller i anslutning till objektet eftersom det leder till brist på gamla träd, död ved etc. I hyggeskanter kan stormfällning ske och det kan uppstå behov att ta ner riskträd i anslutning till bebyggelse. Ytterligare behov av ingrepp i grönområdet, som fungerar som en buffertzon, kan uppkomma till följd av anläggningstekniska skäl vid byggnation, när det gröna rörelsestråket anläggs eller för tekniska lösningar i syfte att bevara hydrologin.

Om kommunen väljer att inte ändra gränsen för buffertzonen och utöka grönområdet är det viktigt att beakta konsekvensen om Natura 2000-tillstånd inte kan medges.

Konsekvensen kan bli brist på plats för anläggningar för offentlig service och småhus. Kommunen bör ha en strategi för att hantera ett sådant scenario. Vidare anser Länsstyrelsen att det, i så fall, ska förtydligas att bebyggelse kan komma att behöva utgå och att den inte kan utökas in i det bevarande grönområdet, det vill säga buffertzonen med grönområde.

Det framgår att ett ökat besökstryck i Lunsen kan leda till att kommunen, som reservatsförvaltare måste anordna skydds- och förstärkningsåtgärder omkring entréer, stigar och målpunkter. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att detta arbete planeras och genomförs i ett tidigt skede av exploateringen, innan inflyttning till området påbörjas. Konsekvenserna kommer att behöva beskrivas vid framtagandet av respektive detaljplan men måste hanteras övergripande för att få med de kumulativa effekterna. En utökad buffertzon, det vill säga ett större grönområde, längs gränsen norr om Natura 2000-området, enligt Länsstyrelsens synpunkter ovan, kan även bidra till att minska dessa effekter.

Tillståndsprövningen för Natura 2000 beskrivs detaljerat i det kompletterande yttrandet.

Natura 2000-området Sävjaån-Funbosjön SE SE0210345

Länsstyrelsen anser att för att riksintresset ska anses vara tillgodosett behöver flödesförändringar och lågflödessituationer samt utsläpp till vattendraget vara utredda och nödvändiga tekniska anläggningar finnas på plats innan området bebyggs.

Länsstyrelsen bedömer att tillståndsprövning enligt 7 kap 28 a § miljöbalken kommer att behövas i arbetet med ny infrastruktur över Sävjaån, eftersom det finns riks för påverkan på miljön i Natura 2000-området. Några av de frågor som behöver hanteras är vattendragets ekologiska funktion, vandringshinder, ekologiskt funktionella strandzoner och uttersäkra passager.

Även vid planering av det föreslagna gröna rörelsestråket utmed Sävjaån behöver konsekvenser för Natura 2000-området och dess ingående arter och naturtyper beaktas. Prövning enligt 7 kap miljöbalken kan bli aktuellt beroende på vilka ingrepp som planeras.

Riksintresse rörligt friluftsliv 4 kap. 2 § MB

Länsstyrelsen anser att kommunen i det fortsatta arbetet ska utgå från värdena på den aktuella platsen vid bedömningar om riksintressen tillgodoses eller inte.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Allmänt

Kommunens ambitioner för hur dagvatten inom planområdet ska hanteras är goda, men det kommer att krävas mycket arbete för att hantera den ökade föroreningsbelastningen från planområdet till ytvatten samt tillgodose att grundvattnets såväl kvantitet samt kvalitet inte påverkas negativt. Kumulativa effekter behöver beaktas och det krävs ett helhetsgrepp där både grundvatten och ytvatten hanteras i ett sammanhang.

Ytvatten

Länsstyrelsen kan, utifrån utställningshandlingarna, som delvis är motsägelsefulla, inte bedöma om miljökvalitets-normerna (MKN) för ytvatten, Sävjaån och Fyrisån, enligt 5 kap. MB följs. Den sammantagna bedömningen är att det finns en risk att normerna inte kommer att följas, eftersom den senaste utredningen redovisar att belastningen, från idag oexploaterade områden, riskerar att öka för flera ämnen. För vissa av dessa ämnen råder ett strikt förbud mot försämring. Fortsatta utredningar måste beakta detta samt relatera till hur utsläppen påverkar miljökvalitetsnormerna i vattendragen och inte bara redovisa halter eller mängder i dagvatten. Synpunkter på utredningarna lämnas i det kompletterande yttrandet.

Flödet i Sävjaån är kopplat till de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna. Det måste tydligt framgå att exploateringen inte får påverka flödessituationen och speciellt lågflödena i Sävjaån. Vid anläggande av rörelsestråk längs Sävjaån behöver kommunen beakta både vattenförekomsten och Natura -2000 området. Vattenmyndigheten har gjort bedömningen att en 30 m bred kantzon av naturmark längs ån krävs för att miljökvalitetsnormerna ska efterlevas.

För att MKN för ytvatten ska följas behöver lösningarna konkretiseras och de föreslagna storskaliga anläggningarna ordnas innan detaljplaner, som avvattnas mot Sävjaån och Fyrisån, kan antas. Särskilt den så kallade ”end-of-pipe”-lösningen måste konkretisera och åtgärdernas reningseffekter måste påvisas, vilket bör framgå som ett vidare utredningsbehov. Det måste klargöras om vatten kan infiltrera i områden med mycket berg och tunna jordlager. Ett kontrollprogram, som är på plats redan innan exploateringen av området kan vara ett sätt att undersöka om dagvattensystemet klarar de högt ställda förväntningarna, vilket kan underlätta de senare detaljplanerprocesserna.

Grundvatten

Det är positivt att en riskanalys med avseende på grundvatten har lyfts in i planen och används som underlag för lämplig markanvändning. För att MKN grundvatten ska följas, anser Länsstyrelsen att det krävs fortsatta bedömningar av känsligheten genom fördjupade riskanalyser där även kumulativa effekter beaktas. Vid behov ska föreslagen markanvändning ändras utifrån resultatet av fördjupade analyser. Skyddsåtgärder kan också komma att krävas, bland annat vid en eventuell bro över Fyrisån.

Sammanfattningsvis krävs det både i planering och genomförande att hänsyn tas till både grundvattnets kvalitet och kvantitet så att grundvattenbalansen kan behållas och miljökvalitetsnormerna följas. Det måste också klargöras i det fortsatta arbetet om vatten kan infiltrera i områden med mycket berg och tunna jordlager samt vilken påverkan det har på grundvattenbalansen.

Hälsa och säkerhet, risken för olyckor, översvämning eller erosion

Risk för ras, skred, erosion och översvämning

Länsstyrelsenser att planeringsinriktningen”risk för ras, skred och erosion ska vid behov utredas i detaljplaneskedet” blir aktuell för detaljplaner för kollektivtrafikförbindelsen över Fyrisån samt vägförbindelsen över Sävjaån där områden med risk för skred berörs.

Länsstyrelsen anser att det genomgående i handlingarna ska framgå att ny bebyggelse ska planeras så att den inte tar skada eller orsakar skada vid en översvämning till följd av skyfall från minst ett 100-årsregn. Dessutom är det inte tillräckligt att skador på samhällsviktig verksamhet ska ”minimeras”. Länsstyrelsen anser att kommunen ska utgå från MSBs reviderade definition av samhällsviktig verksamhet”verksamhet, tjänst eller infrastruktur som upprätthåller samhällsfunktioner som är nödvändiga för samhällets grundläggande behov, värden eller säkerhet” och konkretisera hur funktionen kan upprätthållas såväl under och efter en översvämning till följd av skyfall.

Risk för olyckor

I bilaga 1 Förutsättningar föreslår kommunen att avsteg från risk och säkerhetsavstånd vid goda kollektivtrafiklägen ska kunna göras. Länsstyrelsen anser att det inte kan anses vara att främja en god samhällsutveckling att redan i detta tidiga skede, och inom ett oexploaterat område, föreslå avsteg från skyddsavstånd som syftar till att värna människors hälsa och säkerhet.

Länsstyrelsen anser i likhet med Trafikverket att riskhanteringsavstånd är den grundläggande principen som ska tillämpas för att begränsa riskexponering av farligt gods och konsekvenser av olyckor.

Länsstyrelsen anser vidare att ny bebyggelse inte bör tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen, (räknat från spårmitt på närmaste spår). Ett fritt avstånd om 30 meter ger utrymme för räddningsinsatser om det skulle ske en olycka, och det möjliggör en viss framtida utveckling av järnvägsanläggningen. Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast tillfälligtvis vistas, till exempel parkering, garage och förråd, kan dock finnas inom 30 meter från spårmitt. Hänsyn ska alltid tas till möjligheterna att underhålla järnvägsanläggning och bebyggelse.

I planeringsinriktningarna för stycket Hälsa, trygghet och säkerhet återfinns planeringsinriktningarna -Krav ska ställas på Trafikverket så att erforderliga riskeliminerande åtgärder vidtas vid byggande av järnvägsanläggningarna samt -Krav ska ställas på Trafikverket så att risken för urspårning elimineras. Länsstyrelsen anser att dessa två planeringsinriktningar är olämpliga. Länsstyrelsen framhåller att hanteringen av skyddsåtgärder är ett ansvar som ligger både hos kommunen och hos Trafikverket. Möjligheten att helt eliminera risken för urspårningar kan inte anses vara en lämplig planeringsinriktning då det är nästintill omöjligt att säkerställa däremot anser Länsstyrelsen att det är rimligt att ha en planeringsinriktning om att minska risker för skada vid eventuell urspårning bland annat genom att säkerställa byggnadsfria områden inom 30 meter från spårmitt.

Farligt gods

Transporter av farligt gods är en viktig aspekt att beakta när ny bebyggelse planeras intill transportanläggningar. Genom lämplig lokalisering kan konsekvenser av olyckor undvikas eller begränsas. I samband med detaljplaneläggning av områden inom 150 meter från stråk där transporter med farligt gods kan förekomma, anser Länsstyrelsen i

likhet med Trafikverket att risker förknippade med farligt god ska beaktas i en riskutredning.

Vibrationer och stomljud

Inom planområdet kommer vibrationer att genereras både från Ostkustbanan och från den kapacitetsstarka kollektivtrafiken vilket gör att det är extra angeläget att redan tidigt sträva tydliggöra vilka vibrationsnivåer som är acceptabla. Länsstyrelsen rekommenderar att kommunen kompletterar med en planeringsinriktning för vibrationsnivå under 0,3 mm/s. Även stomljud bör beaktas och rimligen anges i en planeringsinriktning.

Buller

Enligt planförslaget ska de riktvärden för buller uppnås som ställs i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader bland annat avseende tyst sida och uteplats. Vidare ska Uppsala kommuns långsiktiga mål uppfyllas där det anges att riktvärden för buller klaras för samtliga bostäder. Länsstyrelsen vill att kommunen ytterligare förtydligar vilka riktvärden som ska tillämpas för den befintliga bebyggelsen inom planområdet då denna bebyggelse inte är byggd med samma ljudstandard som ny bebyggelse eller kan sakna en bullerdämpad och tyst sida. I planförslaget och genom planeringsriktlinjer, bör säkerställas hur gator för genomfartstrafik samt bostadshus ska utformas och placeras så att minsta möjliga buller uppstår både för befintliga och planerade bostäder.
En ny station i Bergsbrunna i kombination med en ny avfart till E4 kan ge upphov till ändrade rese- och pendlingsmönster, främst för resande från stadens omland i de södra delarna av kommunen som ska vidare till Stockholm men även de som via den nya spårvägen ska resa vidare till arbetsplatser i de västra delarna av staden. Ett sådant ändrat resandemönster kan öka trafiken till den nya stationen och även genomfartstrafiken vilket bidrar till ett ökat trafikbuller. Detta bör studeras närmare i det fortsatta planarbetet. Länsstyrelsen saknar en beskrivning av hur en komplettering med fosilfri fordonstrafik över fyrisån påverkar bullersituationen inom planområdet. Länsstyrelsen noterar att frågan kommer behöva prövas i kommande kommuntäckande översiktsplanering.

De som medverkat

Beslutet har fattats av avdelningschef samhällsavdelningen Christel Benfalk med planhandläggare Märta Alsén som föredragande. I den slutliga handläggningen har också planhandläggare Åsa Blomster, enhetschef plan- och bostadsenheten Annika Israelsson, klimat- och energisamordnare Aino Inkinen, klimatanpassningssamordnare Daniel Öman, naturvårdshandläggare Emilia Wolfhagen, vattenhandläggare Helena Stenemo, Jan Eckhéll och Joel Berglund, bygg- och bostadshandläggare Karin Lindeberg, miljömålsamordnare Linnea Larsson, arkeolog och kulturmiljöhandläggar Tina Fors, miljöskyddshandläggare Ulf Lindblom samt medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.

Kopia till

Försvarsmakten

Naturvårdsverket

Trafikverket

Bilagor

Yttrande Försvarsmakten

Yttrande Naturvårdsverket

Yttrande Trafikverket

Uppsala kommuns kommentarer till länsstyrelsens granskningsyttrande

I samband med utställningen av den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna lämnade Länsstyrelsen ett granskningsyttrande som följer med planhandlingen vid antagande. Efter utställning har ett vidare arbete gjorts för att möta länsstyrelsens medskick och bedömningar. Här redovisas en sammanställning av de tillägg, justeringar och bedömningar som har gjorts utifrån respektive riksintresse/intresse.

Till Antagandehandlingen har en generell översyn gjorts av beskrivningen av riksintressen och hur de kan tillgodoses. Hur respektive riksintresse kan tillgodoses har förts in som planeringsinriktningar i huvudhandling under respektive tema. Detta har bidragit till en större tydlighet för kommande planeringsskeden.

Totalförsvarets militära del

Länsstyrelsens bedömning:

Område av riksintresse	Bedömning	Markanvändning som främst berörs
Totalförsvarets militära del, 3 kap. 10 § MB	Tillgodoses inte	För höga hus föreslås i stadsnoderna, stationen och depån, samt längs kollektivtrafikboulevarden

Kommunens kommentar:

Riksintresset för Totalförsvarets militära del påverkar byggnader som är högre än 20 meter inom stoppområde för höga objekt kring Uppsala övningsflygplats. Hela planområdet omfattas av stoppområdet.

I den fördjupade översiktsplanen föreslås att högre bebyggelse än 20 meter kan prövas i detaljplan (kategori *Huvudsakligen kontor, hotell, handel och andra arbetsplatser* och *Huvudsakligen flerbostadshus, lokaler i bottenvåningar för offentlig och kommersiell service* i plankartan). Efter utställning har vidare samordning skett med Försvarsmakten och följande skrivning har godkänts och förts in i Antagandehandlingen:

”För delar av området anger översiktsplanen att bebyggelse bör kunna uppföras till över 20 meters byggnadshöjd. Detta kräver medgivande av Försvarsmakten eller att det föregås av att lägre, sammanhållen bebyggelse planlagts, etablerats och kartfästs i lantmäteriets översiktskarta. På sistnämnda sätt kan högre bebyggelse upp till 45 meter på sikt uppföras i enlighet med regelverket. Försvarsmakten är ständig samrådspart vid planläggning för höga objekt.”

En fortsatt dialog med Försvarsmakten och Länsstyrelsen är nödvändig i kommande detaljplanering.

Riksintresse för naturvård

Länsstyrelsens bedömning:

Område av riksintresse	Bedömning	Markanvändning som främst berörs
Naturvård, 3 kap 6 § MB	Tillgodoses under vissa förutsättningar	Bro över Fyrisån

Kommunens kommentar:

Riksintresset för naturvård 3 kap. 6 § MB avser Ultuna källa. Länsstyrelsen menar att det ska framgå i den fördjupade översiktsplanen att vattenförande skikt i förbindelse med källan inte får påverkas.

I den fördjupade översiktsplanen föreslås en trafikförbindelse för kollektivtrafik över Fyrisån.

Antagandehandlingen har kompletterats med en planeringsinriktning under tema Transportinfrastruktur:

- *Skyddsåtgärder ska vidtas vid anläggning och drift av bron över Fyrisån för att inte påverka Ultuna källa eller vattenförande skikt som kan ha förbindelse med källan*

Riksintresse för kulturmiljö

Länsstyrelsens bedömning:

Område av riksintresse	Bedömning	Markanvändning som främst berörs
Kulturmiljö, 3 kap. 6 § MB	Riskerar att inte tillgodoses	Bro över Fyrisån Hög bebyggelse i hela området men särskilt vid stationsläget samt bebyggelse i verksamhetsområdet

Kommunens kommentar:

Riksintresse för kulturmiljö 3 kap. 6 § avser Uppsala stad C40 och Långhundraleden C41. Länsstyrelsen anser att högre belägen bebyggelse som exponeras mot dalgångar och öppna landskap innebär visuell påverkan på långa avstånd och påverkar riksintresse för kulturmiljö negativt. Risken för påtaglig skada består främst av sammantagen visuell påverkan från utredningsområden (trafikplatsen, verksamhetsområdet och Nysala) samt parallella projekt (den kapacitetsstarka kollektivtrafiken och ny föreslagen bro över Fyrisån) i och utanför planområdet. I planens västra del där en planering av ny bro pågår är det viktigt att bevara de öppna vyerna längs Fyrisåns dalgång och den visuella kopplingen till och från staden och centralmakten. Utformningen av en ny bro i detta läge kan enligt Länsstyrelsen bli avgörande för hur negativt riksintresse Uppsala stad C40 sammantaget kommer att påverkas.

I den fördjupade översiktsplanen föreslås trafikförbindelse över Fyrisån, verksamhetsområde i anslutning till riksintresse samt att högre bebyggelse ska prövas vid stationsområdet.

Antagandehandlingen har kompletterats med följande planeringsinriktningar under tema Kulturarv och kulturmiljö:

- *Vid planering av ny infart från E4:an samt verksamhetsområdet ska den sammantagna påverkan på kulturmiljövärdena i riksintresset Långhundraleden kontinuerligt analyseras och särskilt beaktas*
- *Den sammantagna påverkan av tillkommande bebyggelse och anläggningar på riksintresset Uppsala stad ska kontinuerligt analyseras i detaljplaneringen för att säkerställa hänsyn till de kulturhistoriska värdena*

Antagandehandlingen har kompletterats med följande planeringsinriktningar under tema Bebyggelse:

- *Vid bebyggelse som påverkar kulturhistoriskt värdefulla miljöer och siktlinjer inom områden av riksintresse för kulturmiljö ska särskild hänsyn tas och kulturmiljöanalyser bör tas fram*
- *Trädridåer sparas eller tillskapas framför bebyggelse i synliga lägen från slätten av hänsyn till riksintressen för kulturmiljö.*

Planeringsinriktning om brons påverkan på landskapet under tema Kulturarv och kulturmiljö kvarstår från utställningshandlingen:

- *Vid utformning av broförbindelse över Fyrisån ska landskapet i dalgången värnas och vyerna längs Fyrisån och mot Uppsala slott ska fortsatt kunna upplevas*

Antagandehandlingen har kompletterats med följande planeringsinriktningar under tema Transportinfrastruktur avseende utformning och placering av bron över Fyrisån samt depå för kapacitetsstark kollektivtrafik:

- *Vid utformning och placering av broförbindelse ska särskild hänsyn tas till de öppna vyerna och säkerställa den visuella kopplingen mot staden av hänsyn till riksintresse för Uppsala stad*
- *Depåanläggningen bör placeras på lägsta lämpliga marknivå. Placering och utformning ska anpassas efter terrängen och visuell påverkan på riksintresse för kulturmiljö Uppsala stad*

Sedan tidigare fanns planeringsinriktning om brons påverkan på landskapet med under tema Transportinfrastruktur:

- *Broarna inom planområdet ska utformas med särskilt hög arkitektonisk kvalitet och hänsyn till natur- och kulturmiljö.*

Riksintresse för friluftsliv

Länsstyrelsens bedömning:

Område av riksintresse	Bedömning	Markanvändning som främst berörs
Friluftsliv 3 kap. 6 § MB	Tillgodoses under vissa förutsättningar	Bro över Fyrisån

Kommunens kommentar:

Riksintresset för friluftsliv 3 kap. 6 § MB avser Norra Mälaren samt nedre delarna av tillflödena Fyrisån och Hågaån.

Länsstyrelsen anser att riksintresset tillgodoses om trafikslagen på bron är kollektivtrafik, cykel och gång samt att tillgängligheten bevakas i kommande planeringsskeden. Ett förändrat ställningstagande som tillåter biltrafik på bron bedöms påtagligt skada riksintresset.

I den fördjupade översiktsplanen föreslås en trafikförbindelse för kollektivtrafik över Fyrisån. Kommunen vill förtydliga att en eventuell framtida komplettering med fossilfri biltrafik behöver föregås av ett ställningstagande i den kommuntäckande översiktsplanen och kräver prövning genom detaljplaneläggning.

Antagandehandlingen har kompletterats med följande planeringsinriktningar under tema Transportinfrastruktur:

- *Friluftslivets framkomlighet på Fyrisån och längs Fyrisåns stränder ska värnas med hänsyn till värden i riksintresse för friluftsliv och riksintresse för rörligt friluftsliv*
- *Bullerdämpande åtgärder ska vidtas i samband med anläggande och drift av bron över Fyrisån med hänsyn till riksintresse för friluftsliv*

Natura 2000 Sävjaån

Länsstyrelsens bedömning:

Område av riksintresse	Bedömning	Markanvändning som främst berörs
Natura 2000, Sävjaån, 4 kap. MB	Riskerar att inte tillgodoses	All exploatering (som genererar dagvatten till Sävjaån), infrastruktur, rörelsestråk

Kommunens kommentar:

Länsstyrelsen anser att för att riksintresset ska anses vara tillgodosett behöver flödesförändringar och lågflödessituationer samt utsläpp till vattendraget vara utredda och nödvändiga tekniska anläggningar finnas på plats innan området bebyggs.

I den fördjupade översiktsplanen föreslås exploatering inom Sävjaåns tillrinningsområde.

Kommunen delar uppfattningen att tillståndsprövning enligt 7 kap. 28a § miljöbalken kommer att behövas. En lokal åtgärdsplan tas fram för Sävjaån och utgör en planeringsförutsättning för kommande skeden. Inom den lokala åtgärdsplanen utreds flödesförändringar, lågflödessituationer, utsläpp till vattendraget och behov av tekniska anläggningar.

Antagandehandlingen har kompletterats med följande justerade planeringsinriktning under tema Vatten:

- *Hydrologiska och geohydrologiska förutsättningar ska utredas angående risk för påverkan mot Natura 2000-områdena Lunsen och Sävjaån*
- *Lokal åtgärdsplan för Sävjaån utifrån miljökvalitetsnormer ska vara en förutsättning och ska också ange lämpliga områden för kompensationsåtgärder för påverkan på status*

Antagandehandlingen har kompletterats med följande rekommendationer för fortsatt planering under tema Vatten:

- *Ta fram principer för hantering av vatten under byggtid och för hur markarbeten kan anpassas för att minska risk för avvattning och läckage av smutsat vatten*

Riksintresse för kommunikationer

Länsstyrelsens bedömning:

Område av riksintresse	Bedömning	Markanvändning som främst berörs
Kommunikationer, 3 kap. 8 § MB	Tillgodoses under vissa förutsättningar	Föreslagen hög bebyggelse, säkerhetsavstånd till järnvägsanläggning

Kommunens kommentar:

Riksintresse för kommunikationer 3 kap. 8 § avser Ostkustbanan samt E4:an. Länsstyrelsen anser att kommunen tydligare ska visa hur hänsyn till riksintresset Ostkustbanan tas genom att i planeringen av den framtida bebyggelsen respektera risk- och säkerhetsavstånd.

Till Antagandehandlingen har kommunen i bilaga Förutsättningar förtydligat att tillräckliga säkerhetsavstånd ska uppfyllas och att riskreducerande åtgärder vidtas vid behov. Riskfrågor hanteras vidare i kommande planeringsskeden.

Antagandehandlingen har följande justerade planeringsinriktningar under tema Hälsa, trygghet och säkerhet:

- *Skyddsåtgärder ska utredas så att buller-, stomljuds- och vibrationsstörningar undviks för både tillkommande och befintlig bebyggelse. Utformning ska anpassas efter stadsmiljön*
- *Uppsala kommun ska tillsammans med Trafikverket säkerställa*
    - *att erforderliga skyddsavstånd och/eller riskeliminierande åtgärder vidtas vid byggande av de nya järnvägsanläggningarna*
    - *minska risken för skada vid eventuell urspårning*

Antagandehandlingen har kompletterats med följande planeringsinriktningar under tema Hälsa, trygghet och säkerhet:

- *Ny bebyggelse, anläggningar eller åtgärder som kan förhindra utbyggnad av järnvägen ska inte medges inom riksintresseområde för Ostkustbanan*

Riksintresse för anläggningar för dricksvattenförsörjning

Länsstyrelsens bedömning:

Område av riksintresse	Bedömning	Markanvändning som främst berörs
Anläggningar för dricksvatten-försörjning, 3 kap. 8 § MB	Tillgodoses under vissa förutsättningar	Bro över Fyrisån

Kommunens kommentar:

Riksintresse för dricksvattenförsörjning avser möjligheten att nyttja de anläggningar som ingår i Uppsalaåsens dricksvattenanläggningar. Länsstyrelsen anser att en broförbindelse över Fyrisån kan ha en påverkan på anläggningar av riksintresse för dricksvattenförsörjning, vilket behöver studeras vidare i detaljplanen för kollektivtrafikstråket, samt övriga berörda detaljplaner. Påverkan på riksintresset bedöms kunna bli negativ under både anläggnings- och driftskedet.

I den fördjupade översiktsplanen föreslås en trafikförbindelse för kollektivtrafik över Fyrisån.

Antagandehandlingen har kompletterats med följande planeringsinriktningar under tema Transportinfrastruktur:

- *Skyddsåtgärder ska vidtas för att inte påverka riksintresse för dricksvattenförsörjning vid anläggning och drift av bron över Fyrisån*

Natura 2000 Lunsen

Länsstyrelsens bedömning:

Område av riksintresse	Bedömning	Markanvändning som främst berörs
Natura 2000, Lunsen, 4 kap. MB	Tillgodoses inte	Främst användningen ”Småhus och erforderlig offentlig service”

Kommunens kommentar:

För Natura 2000, Lunsen, 4 kap. § 8 MB, bedömer länsstyrelsen att riksintresset inte är tillgodosett då det bedöms finnas risk för försämring för de arter och naturtyper som behöver skyddas i Natura 2000-området. Länsstyrelsen anser att bebyggelse innanför de naturliga trösklarna (skrafferad yta i plankarta) innebär en uppenbar risk för påverkan på miljön inom Natura 2000-området.

I den fördjupade översiktsplanen föreslås bebyggelse i anslutning till Natura 2000-område Lunsen. I Antagandehandlingen har en justering gjorts genom att skraffering i plankartan som avser "Utredningsområde inför Natura 2000-prövning" tagits bort från grönytor mot Lunsen. Bebyggelsen kommer alltså inte utvidgas mot Lunsen oberoende av vad senare utredningar visar. Beskrivningen av den skrafferade ytan i plankartans teckenförklaring har justerats till:



Utredningsområde inför Natura 2000-prövning
Extra känsligt område i anslutning till Natura 2000-område. Bebyggelsens utbredning avgörs i Natura 2000-prövning.

Kommunen delar länsstyrelsens bedömning om att det kommer att krävas tillståndsprövning enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken med erforderliga bedömningar av påverkan på hydrologi, bevarandestatus för arter och naturtyper, tekniska lösningar som ska bevara hydrologiska förhållanden, kumulativa effekter m.m. Kommunen är medveten om att utbredningen av bebyggelse kan komma att förändras beroende på vad kommande utredningar inför tillståndsprövning för Natura 2000 kommer fram till. Kommunen är också medveten om de mycket höga krav som ställs på tekniska lösningar som skulle kunna ersätta naturliga trösklar för att bevara hydrologin inom Natura 2000-området men delar inte länsstyrelsens uppfattning om att bebyggelse ska utgå ur den fördjupade översiktsplanen eftersom det vid behov kommer att göras en justering av bebyggelsens utbredning i samband med tillståndsprövning.

För att inte riskera sammantagna effekter av utbyggnaden under hela utbyggnadstiden har det i tema Vatten i Antagandehandlingen kompletterats med beskrivning av fortsatt utredningsbehov:

- *Hydrologiska och geohydrologiska förutsättningar ska utredas angående risk för påverkan mot Natura 2000-områdena Lunsen och Sävjaån*

Antagandehandlingen har kompletterats med följande rekommendationer för fortsatt planering under tema Vatten:

- *Ta fram principer för hantering av vatten under byggtid och för hur markarbeten kan anpassas för att minska risk för avvattning och läckage av smutsat vatten*

Länsstyrelsen vill också se en planeringsinriktning som säger att hänsyn ska tas i alla markarbeten samt att de kumulativa effekterna liksom nödvändiga anpassningar och skyddsåtgärder behöver bedömas samlat och redovisas i respektive detaljplan.

Antagandehandlingen har kompletterats med följande planeringsinriktning under kapitel Genomförandet:

- *Risk för påverkan på Natura 2000-område Lunsen ska bedömas inför markarbeten. Risk ska även bedömas utifrån sammantagen påverkan*

Utöver hydrologiska förändringar finns det, enligt länsstyrelsens bedömning, även andra faktorer som kan påverka miljön i Natura 2000-området så som kanteffekter, fragmentering, försämrade spridningsmöjligheter och förlorad livsmiljö, framförallt på naturtypen Taiga 9010. Avseende påverkan på naturtypen Taiga 9010 anser kommunen att frågan om betydande påverkan måste avgöras efter bedömning av bevarandestatus i kommande prövning då denna naturtyp utgör en betydande andel av skogsmarken inom planområdet såväl som kommunen i helhet, och således

är mer långtgående anpassningar oförenliga med planens utbyggnadsmål samt krav på sammanhängande bebyggelse.

Antagandehandlingen har kompletterats med beskrivning av fortsatt utredningsbehov under tema Natur:

- *Ett varaktigt skydd ska tas fram i samband med detaljplaner och tillståndsprövning för Natura 2000 för Sydöstra stadsdelarnas gröna stråk, Stordammen, Kristinastigen och grön buffert mot Lunsens naturreservat*

Antagandehandlingen har kompletterats med följande planeringsinriktningar under tema Gårdar, parker och rekreation:

- *Rörelsestråket längs med gränsen mot Lunsen ska planeras, utformas och kunna förvaltas utan att påverka den gröna buffertzonen mot Lunsens Natura 2000*
- *Gröna rörelsestråk genom stadsmiljön ska koppla samman naturområden och parker. De gröna rörelsestråken bör lokaliseras i befintlig naturmark där så är möjligt och tillkommande grönska anpassas till omgivande natur.*
- *Växtval i gröna rörelsestråk, parker, skolgårdar och gator ska gynna biologiska samband*

Antagandehandlingen har kompletterats med följande planeringsinriktningar under tema Vatten:

- *Lösningar i syfte att bevara hydrologin ska planeras, utformas och kunna förvaltas utan att påverka hänsynsområde för Natura 2000*

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att kommunen som reservatsförvaltare tidigt anordnar skydds- och förstärkningsåtgärder som behövs på grund av ett ökat besökstryck. De sammantagna effekterna liksom nödvändiga anpassningar och skyddsåtgärder behöver bedömas samlat och redovisas i respektive detaljplan.
Antagandehandlingen har kompletterats med följande planeringsinriktningar under tema Natur:

- *Kompensationsåtgärder för klimatpåverkan, naturvärden och friluftsliv ska tas fram*
- *Anpassningar, skyddsåtgärder och förstärkningsåtgärder för fridlysta arter ska planeras och genomföras i tidiga skeden*
- *Anpassningar, skyddsåtgärder och förstärkningsåtgärder för angränsande natur ska planeras och genomföras i tidiga skeden för att förebygga slitage till följd av ökat besökstryck*

Riksintresse för rörligt friluftsliv

Länsstyrelsens bedömning:

Område av riksintresse	Bedömning	Markanvändning som främst berörs
Riksintresse rörligt friluftsliv,4 kap. 2 § MB	Se riksintresse friluftsliv 3 kap. 6 MB	Bro över Fyrisån

Kommunens kommentar:

Länsstyrelsen anser att kommunen i det fortsatta arbetet ska utgå från värdena på den aktuella platsen vid bedömningar om riksintressen tillgodoses eller inte.

I den fördjupade översiktsplanen föreslås en trafikförbindelse för kollektivtrafik över Fyrisån.

Kommunen delar uppfattningen att arbetet ska utgå från värdena på den aktuella platsen.

Antagandehandlingen har kompletterats med följande planeringsinriktningar under tema Transportinfrastruktur:

- *Friluftslivets framkomlighet på Fyrisån och längs Fyrisåns stränder ska värnas med hänsyn till värden i riksintresse för friluftsliv och riksintresse för rörligt friluftsliv*
- *Bullerdämpande åtgärder ska vidtas i samband med anläggande och drift av bron över Fyrisån med hänsyn till riksintresse för friluftsliv*

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsens bedömning:

Länsstyrelsen bedömer att det krävs omfattande insatser för att miljökvalitetsnormerna för ytvatten, Sävjaån och Fyrisån, enligt 5 kap. MB ska kunna följas. För att miljökvalitetsnormer för grundvatten ska kunna följas krävs skyddsåtgärder och fortsatt hänsyn i planeringen till både grundvattnets kvantitet och kvalitet.

Kommunens kommentar:

Kommunen delar länsstyrelsens uppfattning att det kommer krävas mycket arbete för att säkerställa grund- och ytvattnets kvalitet och kvantitet när området går från att domineras av naturmark till att i olika grad exploateras. Framtagna utredningar visar principer för ett nuläge och ett förprojekteringsläge. Kompletta och mer exakta beräkningar för MKN utreds i detaljplanering med beräkningar och åtgärder utifrån aktuella miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten. Det fortsatta behovet av utredningar på övergripande nivå är i Antagandehandlingen särskilt utpekat inom bland annat hydrologi, dagvatten och skyfall samt en lokal åtgärdsplan för Sävjaån.

Antagandehandlingen har kompletterats med följande planeringsinriktningar under tema Vatten:

- *Ytor för rening och hantering av dagvatten för nya och befintliga bebyggelseområden ska säkerställas på helhet för planområdet i samråd med VA-huvudman och samordnas med respektive detaljplaneprojekt*
- *Lokal åtgärdsplan för Sävjaån utifrån miljökvalitetsnormer ska vara en förutsättning och ska också ange lämpliga områden för kompensationsåtgärder för påverkan på status*
- *Ytor för hantering av skyfall (100-årsregn) ska säkerställas på helhet för planområdet i samråd med VA-huvudman och samordnas med respektive detaljplaneprojekt*

Antagandehandlingen har kompletterats med följande planeringsinriktningar under tema Transportinfrastruktur:

- *Skyddsåtgärder ska vidtas för att inte påverka riksintresse för dricksvattenförsörjning vid anläggning och drift av bron över Fyrisån*

- *Skyddsåtgärder ska vidtas vid anläggning och drift av bron över Fyrisån för att inte påverka riksintresse för naturvård Ultuna källa eller vattenförande skikt som kan ha förbindelse med källan*

För att inte riskera sammantagna effekter av utbyggnaden under hela utbyggnadstiden har det i tema Vatten i Antagandehandlingen kompletterats med beskrivning av fortsatt utredningsbehov:

- *Hydrologiska och geohydrologiska förutsättningar ska utredas angående risk för påverkan mot Natura 2000-områdena Lunsen och Sävjaån*

Antagandehandlingen har kompletterats med följande rekommendationer för fortsatt planering under tema Vatten:

- *Ta fram principer för hantering av vatten under byggtid och för hur markarbeten kan anpassas för att minska risk för avvattning och läckage av smutsat vatten*

Antagandehandlingen har kompletterats med följande planeringsinriktning under kapitel Genomförandet:

- *Risk för påverkan på Natura 2000-område Lunsen ska bedömas inför markarbeten. Risk ska även bedömas utifrån sammantagen påverkan*

Hälsa och säkerhet, risken för olyckor, översvämning eller erosion

Länsstyrelsens bedömning:

Länsstyrelsen ser att planeringsinriktningen ”risk för ras, skred och erosion ska vid behov utredas i detaljplaneskedet” blir aktuell för detaljplaner för kollektivtrafikförbindelsen över Fyrisån samt vägförbindelsen över Sävjaån där områden med risk för skred berörs.

Kommunens kommentar:

Kommunen delar länsstyrelsens uppfattning och Antagandehandlingen har kompletterats med följande justerade planeringsinriktning under tema Hälsa, trygghet och säkerhet:

- *Risk för ras, skred och erosion ska vid behov utredas i detaljplaneskedet. Detta ska särskilt beaktas vid planering och projektering av trafikleder över Sävjaån och Fyrisån*

Länsstyrelsen anser att det ska förtydligas i handling att ny bebyggelse ska planeras så att den inte tar skada vid ett 100-årsregn samt att samhällsviktig verksamhet ska kunna upprätthållas under och efter en översvämning till följd av skyfall.

Kommunen delar länsstyrelsens uppfattning och detta har förtydligats i text (planeringsinriktning fanns med sedan tidigare), bland annat har den uppdaterade definition av samhällsviktig verksamhet lagts in från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB. Antagandehandlingen har också kompletterats med följande justerade planeringsinriktning under tema Hälsa, trygghet och säkerhet:

- *Samhällsviktiga funktioner ska utformas så att de kan upprätthållas såväl under som efter en översvämning orsakad av skyfall*

Länsstyrelsens bedömning:

I bilaga 1 Förutsättningar i utställningshandling föreslår kommunen att avsteg från risk och säkerhetsavstånd vid goda kollektivtrafiklägen ska kunna göras. Länsstyrelsen anser att det inte kan anses vara att främja en god samhällsutveckling att redan i detta tidiga skede, och inom ett oexploaterat område, föreslå avsteg från skyddsavstånd som syftar till att värna människors hälsa och säkerhet.

Kommunens kommentar:

Kommunen delar länsstyrelsens uppfattning och i Antagandehandlingen har kommunen i bilaga 1 Förutsättningar förtydligat att tillräckliga säkerhetsavstånd ska uppfyllas och att riskreducerande åtgärder ska vidtas vid behov. Riskfrågor hanteras vidare i kommande planeringsskede. Det har också tydliggjorts att Uppsala kommun och Trafikverket tillsammans ska arbete för att minska risken för skada vid urspårning.

Antagandehandlingen har kompletterats med följande justerade planeringsinriktning under tema Hälsa, trygghet och säkerhet:

- *Uppsala kommun ska tillsammans med Trafikverket säkerställa*
    - *att erforderliga skyddsavstånd och/eller riskeliminierande åtgärder vidtas vid byggande av de nya järnvägsanläggningarna*
    - *minska risken för skada vid eventuell urspårning*

Fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna

Antagandehandling

Uppsala kommun