



De sydöstra stadsdelarna **utvecklas**

Allt fler upptäcker Uppsalas unika läge i huvudstadsregionen och här samlas människor som vill ha ett bra liv, karriär, tid för familjen, storstadens puls och nära till naturen. Uppsala är också ett av regeringens prioriterade områden i en satsning på nya hållbara städer och stadsdelar.

Utvecklingen av de sydöstra stadsdelarna är en del av den satsningen och två nya tågspår mellan Uppsala och Stockholm, en ny tågstation i Bergsbrunna, nya kollektivtrafikstråk och nya stadsdelar planeras. Detta är en givetvis en lång process. Utvecklingen måste få ta tid och ske ansvarsfullt. Men redan nu finns det en plan för hur utvecklingen fram till år 2050 ska gå till.

Plan för de sydöstra stadsdelarna till år 2050

De sydöstra stadsdelarna i Uppsala ska utvecklas och Uppsala kommun har tagit fram en så kallad "fördjupad översiktsplan" för området. I den anger kommunen inriktning och vision för planeringen och avvägningar mellan olika allmänna intressen. Utgångspunkten är Uppsalas översiktsplan som redan 2016 pekade ut de sydöstra stadsdelarna som ett viktigt utvecklingsområde i Uppsala.

I "detaljplaneringen", som sker senare, utreds och fastställs för hur marken ska användas mer noggrant. Den fördjupade översiktsplanen är alltså det första steget i en omfattande planerings- och utbyggnadsprocess för att utveckla en attraktiv och hållbar stadsmiljö.





Berörda områden

Det planerade området omfattar Bergsbrunna, Nántuna, Sävja och Vilan samt en grupp byar och områden med fristående villor. En begränsad del av de miljöer som finns där idag påverkas direkt av nybyggnationen men det är som sagt en lång process och inga stora förändringar sker direkt.

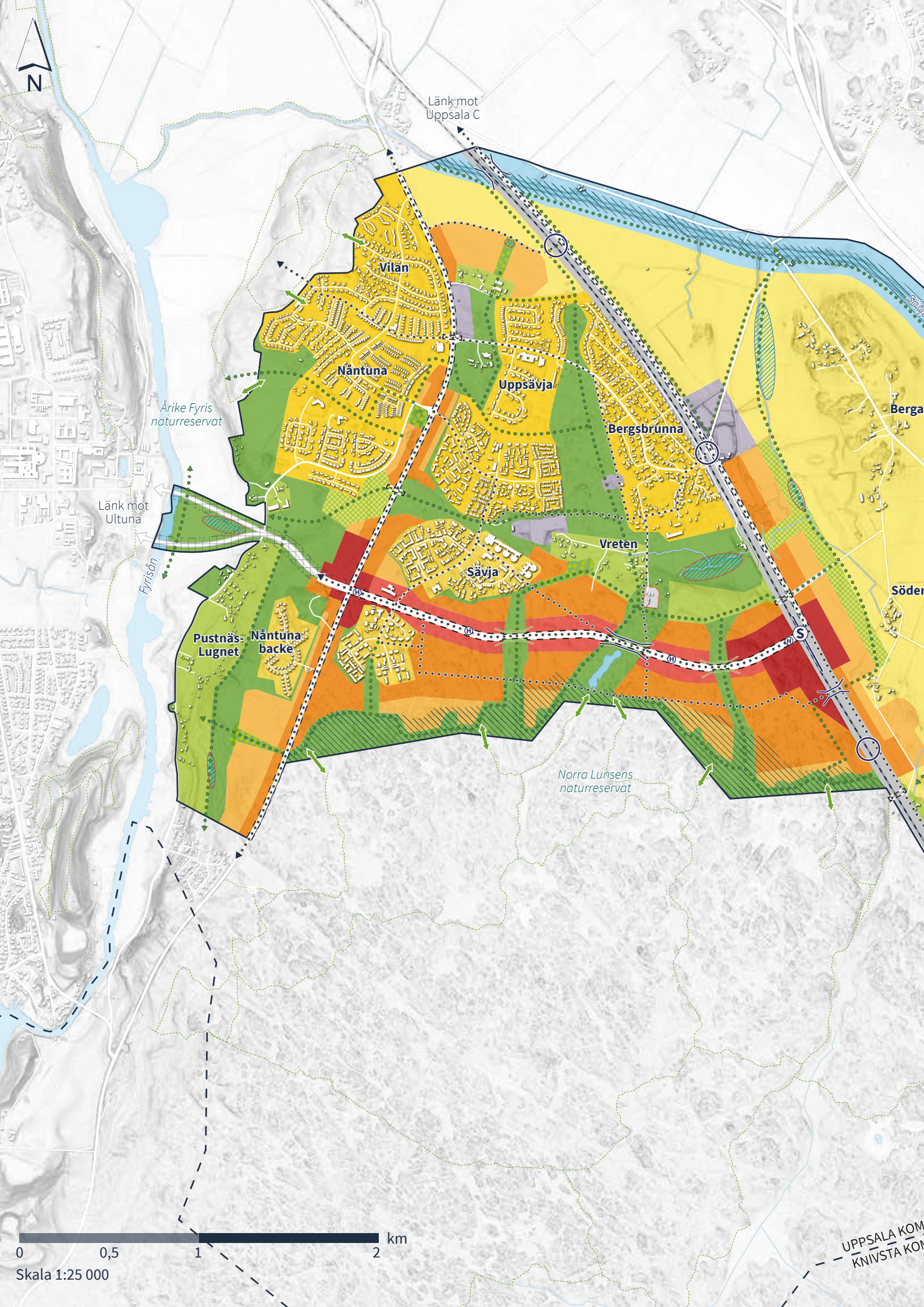
Den nya bebyggelsen kommer att ligga på obebyggd mark, främst skogsmiljöer men i viss utsträckning också åkermark och på mark som idag inte används.

Nytt möter gammalt

Den nya bebyggelsen ordnas i ett antal stadsdelar som binds samman av en ny kapacitetsstark kollektivtrafik. Där det är möjligt kopplas de nya stadsdelarna också till södra Sävja och Bergsbrunna, med gator för enbart gång- och cykeltrafik. I anslutning till befintlig bebyggelse anpassas den nya bebyggelsen i skala och karaktär.

Runt den nya järnvägsstationen skapas en stadsnod med intensivt kulturellt och kommersiellt utbud både natt- och dag. I väster runt korsningen av väg 255 och det nya kapacitetsstarka kollektivtrafikstråket skapas en lite mindre stadsdelsnod men med liknande innehåll.

Utmed hela kollektivtrafikstråket och delar av väg 255 föreslås service och butiker för att fylla stadsdelarna med inbjudande, funktionella och levande mötesplatser. Särskilda boenden av olika slag, vårdcentraler, tandvård och annan service planeras i närhet till hållplatser för kollektivtrafiken.



Länk mot
Uppsala C

Årike Fyris
naturreservat

Länk mot
Ultuna

Fyrisån

Pustnäs-
Lugnet

Nantuna
backe

Norra Lunsens
naturreservat

Berga

Söder

0 0,5 1 2 km

Skala 1:25 000

UPPSALA KOM
KNIVSTA KOM

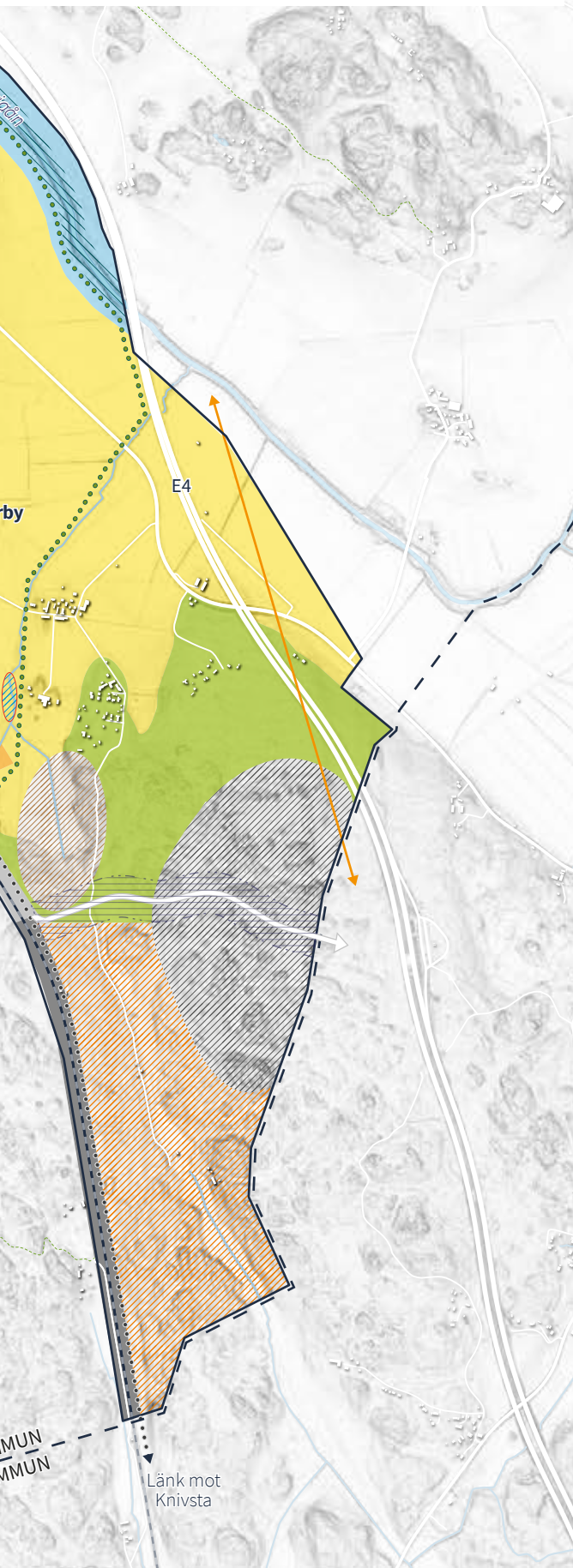
Planförslaget innehåller bl.a stadsbebyggelse, översiktlig infrastruktur, och natur-, åker och betesmark. Planen presenterar ett förslag till markanvändningen i de sydöstra stadsdelarna och hur området ska utvecklas successivt fram till år 2050.

Planområdet omfattar de befintliga stadsdelarna Bergsbrunna, Nántuna, Sävja och Vilan samt en grupp byar och områden med fristående villor.

Plankarta

Mark- och vattenanvändning

Sydöstra stadsdelarna



- Kommungräns
- Plangräns
- Huvudsakligen kontor, hotell och handel
- Huvudsakligen flerbostadshus. Lokaler i bottenvåningar för offentlig och kommersiell service
- Huvudsakligen flerbostadshus och markbostäder i flerbostadshus och offentlig service
- Huvudsakligen småhus och offentlig service
- Stadsbygd
- Stadens omland/ Uppsalaslätten
- Huvudsakligen sport och fritid
- Försiktig komplettering av bostadsbebyggelse
- Stadsdelspark/ odlingspark
- Större kvarterspark
- Grönområde
- Å-stråk
- Yta för hantering av dagvatten
- Hantering av vatten
- Teknisk anläggning (inbyggd)
- Järnvägsområde inklusive huvudgata motorfordon och huvudgata kapacitetsstark kollektivtrafik (inklusive skyddsområde). Befintlig bebyggelse undantagen
- Järnvägsområde (inklusive skyddsområde).
- Reservat för trafikförbindelse
- Utredningskorridor för infartsväg från föreslagna 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
- Ungång gång och cykel
- Vägförbindelse under järnväg
- Järnvägsstation
- Huvudhållplats kapacitetsstark kollektivtrafik
- Entré mot naturreservat med anslutning till befintliga leder

Innovativ användning av regnvatten och tekniska försörjningssystem

Alla gator är gröna och i gatorna infiltreras och renas dagvatten. Resurseffektivitet och målet om en klimatpositiv stad nås också genom ett nytt innovativt tekniskt försörjningssystem där nya tekniska lösningar för energiproduktion, energilagring, sopsortering och avloppshantering ingår i ett kretslopp.

Det blir synligt genom de gemensamma multihubbarna där till exempel parkering, sopsortering och en rad andra gemensamma funktioner samlas.

Den lokala produktionen av energi syns också i miljön genom solceller på tak och fasader.

Den nya bebyggelsen

Den nya stadsmiljön präglas av tydliga kvarter, stadsgator med grönska, torg och parker.

Den mark som idag redan används för odling och bete bevaras i stor utsträckning. Undantaget är en zon med kvarter utmed järnvägen.

Bebyggelsen är högst i stadsnoden vid den nya stationen. Utmed kollektivtrafikboulevarden provas bebyggelse upp till åtta våningar. I övriga kvarter är de mellan två och fem våningar. Kvarteren består av flerbostadshus samt småhus och markbostäder. Med småhus menas fristående småhus, parhus, kedjehus och radhus.

Skol- och förskolebyggnader ska vara av hög arkitektonisk kvalitet och ligga på egna skoltomter.

Gröna gator

Alla gator har ungefär samma generösa bredd. Undantaget är kollektivtrafikstråket och väg 255 som kommer att bli mer som boulevarder för att göra plats för grönska och kollektivtrafik.

Gatorna har olika trafikering beroende på var de ligger men gemensamt för dem alla är den omfattande grönskan. Genom de största kvarteren föreslås också smala gränder.

Stort fokus på möjlighet till sociala aktiviteter prioriteras vid utformningen av gatorna. För de gatorna med låga trafikmängder kommer ytan för trafik minimeras och ersätts med ännu mer grönska, plats för lek, samvaro och odlingsmöjligheter.



Den nya stadsmiljön
präglas av tydliga
kvarter, stadsgator
med grönska, torg
och parker.





1. Illustration av gata med förgårdsmark framför både flerfamiljshus och radhus.
 Av Christiaan Smits, Nivå landskapsarkitektur AB



2. Illustration av torg vid kollektivtrafikboulevarden.
 Av Christiaan Smits, Nivå landskapsarkitektur AB



3. Illustration av gata med grönska för både lek och regnvattenhantering.

Av Christiaan Smits, Nivå landskapsarkitektur AB

Bild 1

Gatorna i den nya stadsmiljön ska vara grönskande och ge plats för både transporter och vistelse. Den här bilden visar ett exempel där en del av gaturummet används för trädgårdar till de intelligande bostäderna. I det här fallet ser man till höger i bild olika typer av småhus som byggt ihop till en radhusliknande länga och till vänster ser man hur bostäderna på bottenvåningarna har sina egna uteplatser ut mot gatan (sk. markbostäder) och lite längre bort utmed gatan syns ett flerfamiljshus som har en gemensam lite trädgård ut mot gatan. I foden på bilden ser man grönskan från en korsande grön kil.

Bild 2

På den här bilden illustreras ett exempel på hur ett torg utmed kollektivtrafikboulevarden skulle kunna ordnas. Husen är högre här än i den övriga stadsmiljön. Här är det tänkt att miljön ska vara mer stadslik, med stadsliv på torg och gator och ett brett utbud av service i byggnadernas bottenvåningar. Torgen blir viktiga sociala mötesplatser och bidrar både till social sammanhållning och identitet.

Bild 3

Bild tre illustrerar en typisk gata i planförslaget. I de gröna ytorna som löper utmed hela gatan fördröjs, renas och infiltreras regnvatten som faller på gator och trottoarer (kallas dagvatten). Här kan träd och grönska växa och frodas för de har god plats för sina rötter och får automatisk bevattning. Grönskan bidrar till att kyla gaturummen varma somrar och de producerar syre så att luftkvaliteten blir bra. De gröna ytorna ska gå att leka på för de mesta. Det är bara när det har varit ett skyfall som det kan bli lite lerigt och vått. På marken kan blommor växa och skogen fåglar kanske väljer att slå sig ner i träden.

Natur och stad i samspel

Parker, gator och torg utgör tillsammans med större sparade passager av natur ett system av rekreativa stråk i stadsmiljön. De knyter samman enskilda kvarter och stadsdelar med såväl Lunsen, slättlandskapet och årummet. I kvarter som är tillräckligt stora och på skolgårdar, kan partier av natur sparas.

Två gemensamma stads- och odlingsparker föreslås öster om järnvägen respektive väster om väg 255. Skolor och förskolor lokaliseras så att de har god tillgång till grönområden.

Hållbara transporter prioriteras

Hållbara sätt att resa prioriteras i planförslaget. Gång- och cykelvägnätet gynnar förflyttning med cykel och till fots. En ny trafikplats för motorfordon på E4 ingår i planförslaget och vidare en vägförbindelse fram till den nya järnvägsstationen.

Tre olika tunnelpassager under järnvägen föreslås för att koppla den östra sidan med den västra. Ett förslag är att väg 255 byggs om till boulevard och en ny gata föreslås parallellt med järnvägens östra sida.

Verksamhetsområde invid E4

Ett verksamhetsområde för lättare industri, logistik och service föreslås väster om E4:an i höjd med rastplatsen Mora stenar. Utformning av och innehåll i verksamhetsområdet kommer att kräva fördjupade studier

Livsmedelsförsörjning

Den bördiga jordbruksmarken öster om järnvägen säkras för livsmedelsproduktion. Möjligheten till lokal produktion med försäljning direkt till privatpersoner och näringsidkare ska underlättas.

Tidsplan och genomförande

Utbyggnaden pågår fram till år 2050. För att nå det uppsatta målet om 21 500 bostäder per år 2050 bör de första cirka 800 nya bostäder stå färdiga år 2025 och sedan lika många varje år fram till 2050.



