

## Synpunkter på FÖP från Januari 2021

### Sammanfattning

- **Vi anser att effekterna av den pågående pandemin inte är beaktade, vare sig de ekonomiska eller förväntade förändringar i hur vi reser, arbetar och bor. Vi kräver att man på ett seriöst sätt utreder konsekvenser av pandemin innan byggnation påbörjas.**
- **Lyssna på och implementera de synpunkter som samråd under 2020 har genererat.**
- **Vi anser att byggnation först får påbörjas efter att samtliga signifikanta komponenter i projektet erhållit nödvändiga tillstånd.**
- **Vi anser att det är oacceptabelt att regionaltåg inledningsvis inte förväntas stanna vid Uppsala Södra. Därmed faller det nuvarande avtalet med staten och många av incitamenten för den storvulna planen.**
- **Vi anser att den omfattande planen måste underkastas väljarnas godkännande i valet 2022.**
- **Omfattningen av byggnation tangerar upprepat befintliga naturvärden och kulturhistoriska minnesmärken på ett oacceptabelt sätt.**
- **Vi motsätter oss uppförande av bostadsområden som riskerar att utvecklas till problemområden.**

### 1. Effekter av pandemin på boende och arbetspendling

Sedan ungefär ett år tillbaka pågår en pandemi som omfattar alla jordens hörn. I Sverige fruktar vi just nu att en tredje våg av smittspridning kan komma att ske. Samtidigt finns flera vacciner, godkända och ännu ej godkända, som förväntas slutligt kunna motverka smittspridning och möjliggöra en återgång till mera normala livsmönster. Vi vet dock inte när detta kan komma att ske. Samtidigt varnar experter för att nya pandemier kan dyka upp när man minst anar det. Vi måste därför ha beredskap för liknande händelser i framtiden.

De direkta samhällskostnaderna för pandemin har varit monumentala så här långt, både nationellt och internationellt, med mycket omfattande stödpaket till alla som drabbats av restriktioner (företag, restauranger, konstnärer och musiker, idrottsutövare etc). Hittills har 389 miljarder SEK beslutats om i statligt stöd i Sverige vilket motsvarar mer än 1/3 av statens intäkter under ett år (Hans Olsson, DN 210309). Arbetslösheten ökar i alla länder som berörs av pandemin. Det är svårt att föreställa sig att dessa omständigheter kommer att passera obemärkta för den framtida ekonomin.

En viktig aspekt av pandemin är att vi numera arbetar mycket mer med utgångspunkt från hemmet. Detta kommer att påverka utformning av nya bostäder och behov att pendla till arbetsplatsen. Det är också så att vi mycket snabbt gjort anpassningar i vårt sätt att resa och utnyttja naturens resurser för rekreation. Eftersom den planerade bebyggelsen i sydöstra delen av Uppsala i betydande grad syftar till rationell pendling till Storstockholmsområdet undrar man vilka behov av dagligt resande till arbetet som finns kvar när pandemin är över? Paradoxalt nog kan minskad pendling i sin tur leda till ökad efterfrågan av större bostäder eller hus på landet som bättre möjliggör arbete på distans. I underlaget föreslår man istället att minska den genomsnittliga lägenhetsytan från 100 till 90 m<sup>2</sup>!

Redan nu finns en mängd olika tekniska lösningar för att underlätta kommunikation utan att det behöver vara fysisk kommunikation. Tekniken att kunna vara uppkopplad oavsett var man befinner blir en alltmer betydelsefull faktor för livspusslet. Dessa kommer sannolikt att öka med tiden. Kanske får vi här en knuff mot ett mera miljövänligt sätt att leva och arbeta?

Likväl väljer kommunen att lämna pandemins effekter helt utan kommentarer i utställningsunderlaget. Detta känns inte seriöst med tanke på den mycket omfattande byggnationen som planeras i området, och de omedelbara och långsiktiga kostnader som högst sannolikt kommer att uppstå på kommunal-, regional- och individ-nivå. Det är svårt att tänka sig att pandemin inte skulle påverka bostadsmarknaden negativt.

Vi kan i dagsläget knappast hävda att pandemi-situationen är stabil och förutsägbar, trots att vaccin snart finns att tillgå och att vaccinationsåtgärder påbörjats. Nya mutationer med svår-förutsedda konsekvenser för smittspridning och sjukdom dyker upp snart när varje vecka där befintliga vacciner ifrågasätts att ge skydd mot nya virusstammar. Detta medför enligt vår uppfattning att beslutsprocesserna kommer att senareläggas i tiden när situationen förhoppningsvis klarnat något. Vi tycker att man måste belysa dessa aspekter i underlaget på ett trovärdigt sätt **innan** beslut av större signifikans tas.

I kommunens utställningshandling saknas kommentarer och prognoser av hur dessa förändringar kommer att påverka behovet av boende och resande i framtiden. Det känns minns sagt oansvarigt att lämna dessa frågor orörda inför beslut av planen för Uppsala Sydöstra.

- *Vi anser att effekterna av den pågående pandemin inte är beaktade, vare sig de ekonomiska eller förväntade förändringar i hur vi reser, arbetar och bor. Vi kräver att man på ett seriöst sätt utreder konsekvenser av pandemin innan byggnation påbörjas.*
- *Skjut på beslutsfattande tills förutsättningarna har stabiliserats och pandemin avklingat*

## 2. Omfattning av byggnation

Huvudintrycket är att bara kosmetiska förändringar gjorts i den nya FÖPen. Man har inte gjort något åt huvudproblemet, nämligen att man bygger för omfattande i förhållande till den utpekade markytan.

Några exempel:

- Norra delen av kullarna undantagits för bebyggelse. Istället skall en park anläggas. Denna eftergift skall nog ses som ett försök att blidka de starka invändningarna mot att en gång för alla förstöra denna del av Sävja/Nåntuna.
- Den sydliga gränsen för ny bebyggelse nära Lunsens naturreservat har flyttats något norrut.
- Omfattningen av nybebyggelse norr om Sävja Gård har reducerats och en större andel av den nuvarande åkern nära Sävjaån bevaras intakt.

Man har också kompletterat planen:

- Man har föreslagit 2 möjliga lägen för bro över Fyrisån.
- Man har pekat ut ett område för anslutning till E4.

Sålunda skall antalet nya bostäder i området fortfarande vara 21500 för att uppfylla avtalet med staten. Nästan allt som uppfattas som problematiskt härrör från denna siffra:

- Förändring av väg 255 till stadsgata
- Trafik och buller
- Brister i tillgång till grönområden för olika ändamål
- Konflikt med miljömål och Uppsalas roll som miljöstad

I kommunens reviderade Samrådsredogörelse finns inga belägg för att man tagit intryck av att nu boende i berörda områden starkt ifrågasätter planen. Synpunkter som framkommit förordar :

- Att bygga villaområden i stället för lådhus (227 personer; sid 60)
- Att ej bebygga väg 255 med höga hus (sid 61)
- Bättre anpassning till befintlig bebyggelse. Bevara skogen runt ny bebyggelse (sid 62)
- Beakta att naturskyddsområdet får högre belastning med nya boende (134 personer; sid 94)
- Att utbyggnadstakten sansas till en mer organisk process (227 personer; sid 137)

Redovisade synpunkter är ett tecken på att omfattningen av förändring uppfattas alldeles för stor för de flesta som lämnat synpunkter. Dessa synpunkter måste implementeras i verkliga förändringar i planen.

Tjänstemän som är involverade i planläggningen av projektet uttrycker viss frustration över att invånarna hänger upp sig på siffror, speciellt att det skall byggas 21500 bostäder i området. Saken är dock den att denna siffra är det enda i underlaget som är konkret och tydligt för vilken omfattning av byggnation som planeras. Man friskriver sig nästan på varje sida som innehåller kart-illustrationer med texten: *"Detta är en illustrationskarta som exemplifierar tillämpningen av den fördjupade översiktsplanens intentioner"*. Det är alltså mycket svårt att från detta underlag veta vilka byggnader man avser att uppföra. Det är först i nästa skede man kommer att föreslå en mera konkret plan som går att ta ställning till. Vi tvingas därför ta ställning till vad vi tycker om det enda som hittills verkar vara stabilt, nämligen att bygga 21500 bostäder.

Nästan alla starkt ifrågasatta aspekter i förslaget går att koppla tillbaks till siffran 21500 bostäder. Vi anser att nybyggnation på möjliga och omöjliga platser av många uppfattas som oerhört påträngande bland befintliga boende som inte vill se denna utveckling. En konsekvens av att den totala markytan som tas i anspråk för byggnation efter att vissa modifieringar gjorts, är att den genomsnittliga lägenhetsytan minskar från 100 till 90 m<sup>2</sup>. Detta går i fel riktning i pandemi-tider!

Det mest provocerande är omvandla väg 255 till s.k. stadsgata med 2-5 våningshus på upp till 20 m höjd. För första gången har man dock medgivit att de högsta husen längs väg 255 byggs bl.a. för att skapa trafik-bullerskydd till befintlig bebyggelse. Detta är en absurd konsekvens av ett ökande trafikproblem man själv skapat genom att insistera på att bygga 21500 bostäder, och den medföljande ökningen av trafik!

Omfattningen av nybyggnation påverkas av prognoser om förväntad befolkningsutveckling. Vid utgången 2019 bodde 230767 individer i Uppsala kommun (<https://www.uppsala.se/kommun-och-politik/kartor-och-statistik/befolkningsstatistik/>). I kommunens prognos för 2050 förväntas Uppsala bebos av 350000 invånare. Paradoxalt nog gör en befolkningsprognos för Uppsala kommun på 314 900 invånare år 2050 (<https://region uppsala.se/globalassets/samverkanswebben/samverkan-och-utveckling/statistik-och-analyser/rapporter/befolkningsprognos-for-uppsala-lan-2019-2050.pdf>), alltså en skillnad ca 35000 invånare eller ca 16000 bostäder räknat med ett genomsnitt av antal boende per lägenhet på 2,2. Dessa siffror gäller hela Uppsala kommun. Andelen lägenheter som planeras byggas i Sydöstra Uppsala är lägre men fortfarande signifikant avvikande mellan Uppsala kommuns respektive Uppsalaregionens prognoser, kanske ända upp till 10000 lägenheter.

Vem är den bästa prognosmakaren? Uppsalaregionen, med ansvar för sjukvård och kollektiv trafik, har ju lika goda skäl som Uppsala kommun att så precist som möjligt förutsäga befolkningsutvecklingen i regionens största stad! Varför skiljer sig prognoserna så kraftigt åt?

- *Lyssna på och implementera de synpunkter som samråd under 2020 har genererat*
- *Glöm inte att det är människor som skall bo i området när det successivt byggs färdigt*

### 3. Ordningsföljd av byggnation

Man får intrycket av en viss otålighet att sätta spaden i jorden så snart som möjligt trots att de stora frågorna ännu är långt från att kunna beslutas. Det kan tyckas ganska rimligt att de infrastrukturella förändringarna som föreslås måste vara fastlagda och beslutade innan byggnation överhuvudtaget påbörjas. Dit hör:

- Beslut om 4-spår på myndighetsnivå. (Det är intressant att notera att i Trafikverkets dokument om inriktnings-underlag för framtiden att 4-spåret skall kunna tas i bruk först år 2037 givet de finansiella resurser man blivit lovad. Detta stämmer inte med kommunens löften)
- Beslut om byggnation av ny station i södra Bergsbrunna utan garantier för att regionalståg kommer att stanna vid stationen
- Beslut om bro-byggnation över Fyrisån först efter att godkännande i miljöprocesser erhållits
- Beslut om byggande av kapacitetsstark kollektivtrafik

I ÖP från 2016 finns skrivningar som är tillämpliga på denna fråga. Här uttrycker man explicit betydelsen av att *"Området söder om de befintliga stadsdelarna Sävja och Bergsbrunna inte bör byggas ut annat än marginellt innan det finns en stabil tidplan för när en ny tågstation ska anläggas."*

Det känns helt naturligt att beslut rörande vitala frågor är tagna innan man riskerar att irreversibelt fördärva t.ex. vissa skogsområden med omfattande nybyggnation, utan att för den skull vara säker på att den totala planen kan genomföras på ett försvarbart sätt.

Den nuvarande planen medger inte att byggnation kommer i en logisk ordning. Utifrån ett boende perspektiv känns det angeläget att minimera den tid byggnation allvarlig påverkar vardagen för befintliga boende. Vi är oroliga för att man genom att först bebygga omgivningarna till väg 255 skapar ett felaktigt trafikbeteende och inte utnyttjar ny trafikfunktionalitet längs järnvägen som skapas om byggnation startar där. Vi har noterat att det finns olika uppfattningar om var byggnation skall påbörjas. Intressant nog påpekar Vattenfall att man avråder från start längs väg 255 då det är längst från befintlig matarpunkt (Samrådsredogörelse sid 131).

- *Vi anser att byggnation först får påbörjas efter att samtliga signifikanta komponenter i projektet erhållit nödvändiga tillstånd.*
- *Vi anser att ordningsföljden borde vara 4-spår och ny station, boulevard genom sydligaste stråket och sedan en ny bro över Fyrisån.*

### 4. Trafikaspekter

Det finns oklarheter vilken transportfunktionalitet som skapas med 4-spåret. Även när detta är byggt framgår det av FÖP 2021 att maximalt utnyttjande av denna infrastruktur förutsätter att **både** lokal- och regionalståg stannar vid den nya stationen i södra Bergsbrunna (Mats Åkerblom UNT Debatt 210309). I kommunens underlag (sid 62) står att "Stationen planeras för att till en början trafikeras av pendeltåg (SL-pendel) men **förbereds** för regionalståg på sikt. Vad är på sikt?"

Antalet resande som utnyttjar stationen förväntas vara avhängigt utformningen av lokal- respektive regionaltrafik. I korthet; om inte regionalståg stannar på den nyuppförda stationen i Bergsbrunna är det ytterst tveksamt om det är ekonomiskt försvarbart att genomföra nuvarande planer. Därmed faller projekts grundbult och projektet bör omarbetas snarast.

Det finns uttalanden från Trafikverket som kan tolkas så att det inte finns avsatta resurser för utbyggnad av 4-spår respektive station i Bergsbrunna. Därmed finns det risk för att full funktionalitet skjuts ytterligare bortåt i tiden. Detta är ju startpunkten och kärnan för projektet. Skulle det vara så att man inte lyckas skaka fram nödvändiga resurser för genomförande av denna del i projektet, då måste nuvarande planer omarbetas och anpassas till verkligheten.

För nu boende i områden som berörs av byggnation är möjligheten att snabbt ta sig till befintliga kommersiella centra (Boländerna, Fyrislund och Gränby och till sportcentra i Gränby), prioriterat framför planerna att omvandla väg 255 till en stadsgata. Likaså att lätt kunna ansluta till E4 för vidare kommunikation norr- eller söderut. Det troliga är att de generella hastighetsgränser som genomförts i Uppsala under senare år också kommer att gälla för nuvarande väg 255 ( $\leq 40$  km/h). Detta kommer att bidra till köbildning vid kritiska tidpunkter. Minska risken för att kösituationer uppstår i trafiken genom att sänka väg 255 för att minska buller, gör den dubbelfilig och underlätta trafikflödet till/från de sydöstra stadsdelarna.

- *Vi anser att det är oacceptabelt att regionaltåg inledningsvis inte förväntas stanna vid Uppsala Södra. Därmed faller det nuvarande avtalet med staten och många av incitamenten i den storvulna planen.*
- *Vi tycker att trafikplaneringen ej beaktar transportbehov för att nå handelscentra i Boländerna, Fyrislund och Gränby och sportfältet i Gränby/Nyby.*

## 5. Miljöaspekter

Vi tycker att man gör för stora ingrepp i den gröna delen av området som man vill bebygga. Med den täthet av bostäder som planeras kommer det vara utomordentligt svårt att bevara den gröna karaktären på Uppsala Sydöstra. Det finns några förändringar av planen som tar hänsyn till dessa invändningar. Bygg inte så tätt att man under byggtiden inte klarar att bevara skog som egentligen inte behöver avverkas för att ersättas med hus. I utställningshandlingarna finns grönskimrande beskrivningar hur man vill att grönområden och parker skall utformas. Tyvärr är trovärdigheten av dessa påstående låg om man inte samtidigt gör radikala förändringar av de planerade områdena.

För att minska beroendet av transporter under byggnadsfas, planerar man återanvända berg som grävs/sprängs bort genom att krossa detta till mer hanterbar storlek i byggområdet. Detta låter ju välmenande men är förenat med betydande bullerproblem vilket gör att det troligtvis kommer att vara svårt att kortvarigt förlägga en sådan plats i byggområdet utan att åstadkomma betydande bullerstörningar i området. Här finns uppenbara konflikter mellan olika miljöaspekter.

Redan nu förefaller det finnas betydande konflikter mellan befintliga planer och natur/miljö relaterade aspekter. Sålunda har berörda naturområden klassificerats lokalt med avseende på värde i underlaget "Hållbarhetsbedömning" Ett av dessa ligger mellan Kvarteret Harkranken och väg 255, klassat enligt Naturvärdesklass 2 (sid 45), och skulle sannolikt allvarigt påverkas om man fullföljer nuvarande plan. I samma område finns en historisk körväg och bestånd av fladdermus som båda påkallar uppmärksamhet i planering och genomförande.

Det är bra att kommunen avser att bygga hus i trä. Förhoppningen är att detta även omfattar husstommar som vanligtvis byggs i betong idag.

- *Omfattningen av byggnation tangerar upprepat befintliga naturvärden och kulturhistoriska minnesmärken på ett oacceptabelt sätt*
- *Respektera att expansion av antalet boende tär på naturens bärkraft*

## 6. Demokratiaspekter

Kommunen verkar anse att den har gjort tillräckligt mycket för att upplysa medborgarna om vad som förestår. Utgångspunkten för detta resonemang måste rimligen vara ÖP 2016. Där säger man bl. a. följande: *"Stadsexpansionen bedöms kunna innehålla minst 10000 nya bostäder, stora utrymmen för flera verksamhetsmiljöer, etablering av en ny tågstation (Uppsala Södra) strax söder om Bergsbrunna. Utvecklingen skall också innehålla flera nya lokala och regionala transportkopplingar, inklusive två nya stadsstråk"* (ÖP 2016, sid 69).

Det är noterbart att många uttrycker sympati med tanken att utvecklingsplanen, när innehållet stabiliserats, bör ingå i valet 2022 som en betydelsefull fråga på kommunal nivå. Här verkar kommunen istället hävda att den demokratiska processen redan är avklarad och att det bara återstår teknikaliteter. Vi saknar minnesbilder över att detta någonsin diskuterades inför valet 2018. Vi blev varse planerna för ca 1 år sedan dvs vår-vintern 2020. Nästa naturliga beslutspunkt är nästa kommunalval 2022.

- *Det oplanerade avtalet med staten har fått en ursprungligen sansad plan i ÖP 2016 att expandera till FÖP 2020 utan förankring hos de boende*
- *Vi anser att den omfattande planen måste underkastas väljarnas godkännande i valet 2022*

## 7. Den sociala dimensionen

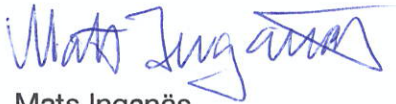
Koncentrationen av bostäder i den föreslagna planen är betydande. Antalet tillkommande individer som år 2050 förväntas bo i området överstiger 47000 (23650 individer/km<sup>2</sup>), jämfört med dagens situation på ca 10000 boende sammantaget i Bergsbrunna, Vilan, Nåntuna och Sävja. Det innebär att antalet boende under knappt 30 år skall öka 5-6 ggr. Därtill tillkommer 10-15000 arbetsplatser. Antalet boende i planområdet i FÖP från 2020 uppgick till 23650 boende/km<sup>2</sup>, en täthet nästan i paritet med Manhattan, New York. I den nya FÖPen har man reducerat markytorna för bebyggelse men behållit antal bostäder som skall uppföras, dvs 21500. Trångboddhet anses ofta vara en bidragande orsak till utveckling av utanförskap. Knappast rätt medicin för framtiden.

Det är många som på olika sätt uttryckt oro för att denna typ av plan-experiment skall sluta i socialt utanförskap. Detta är oerhört kostsamt för samhället att reparera i form av pedagogiska, sociala och polisiära insatser under lång tid. Vi har vår egen historia att betrakta i form av Gottsunda och Gränby som varnande exempel. Gör inte om dessa misstag!

Vi anser att planförslaget är alldeles för omfattande givet den markyta som tas i anspråk. Vi tycker att förslaget ej respekterar redan boendes uppfattningar om föreslagna förändringar och intrång i områdets karaktär. Samrådsredogörelsen från FÖP 2020 visar att det finns en betydande motvilja mot föreslagna förändringar av området som man under lång tid vant sig att leva i. Denna uppfattning har inte fått nämnvärt genomslag i de nu befintliga utställningshandlingarna. Dit hör inte minst att omvandla väg 255 till s.k. stadsgata längs vilken 5-våningshus skall uppföras för att bidra med bullerreducerande effekter. Vi har inget behov av en stadsgata mitt ute på landet, det ändrar områdets karaktär alltför mycket. Minska istället omfattningen av byggnation så trafikintensiteten i vägnätet kan minska.

- *Vi motsätter oss uppförande av bostadsområden som riskerar att utvecklas till problemområden*
- *Låt de sociala aspekterna få ökat inflytande på utformningen och omfattning av byggnation*

Arbetsgrupp Uppsala-Södra bestående av boende och tillika ägare till fastigheter i kvarteret Harkranken, Sävja, Uppsala



Mats Inganäs  
Lapplandsresan 14



Thomas Karlsson  
Lapplandsresan 20



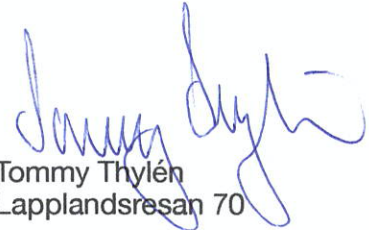
Christina Törnkvist-Westin  
Lapplandsresan 26



Lars Andersson  
Lapplandsresan 36



Lars Mellwing  
Lapplandsresan 64



Tommy Thylén  
Lapplandsresan 70



Greger Theolin  
Lapplandsresan 90

Detta dokument har utarbetats av en arbetsgrupp bestående av 7 representanter för boende och tillika ägare till fastigheter belägna inom kvarteret Harkranken, Lapplandsresan 2-94, jämna nummer, 75755 Uppsala. Totalt består området av 46 fastigheter. Fyrtiofyra av fastighetsägarna ställer sig bakom skrivelsen vilket motsvarar 95,6 %. (Se bifogad fil)