

## *Feltänk låser in de boende i södra Uppsala.*

***Var ska man börja om man ska översiktsplanera för en ny, större stadsdel? Givetvis med att lokalisera arbetsområden för en majoritet av de boende och kommunikationer till dessa områden. Även till handelsområden för sällanköpsvaror och till sportanläggningar. Och det är till dessa områden kapacitetsstark kollektivtrafik ska planeras! Eller är tanken att de flesta ska arbeta i Stockholms norra förorter?***

***Därefter kan man planera in så stort antal bostäder att de boende kan sväljas av dessa områden och kommunikationer. I annat fall har man skapat en inlåsningsseffekt.***

Jag tror att man måste våga erkänna att hela planen är misslyckad och genomförd utan hänsyn till dessa väsentliga förutsättningar. Någon har velat att spårväg måste byggas och få ett stort underlag av hus och resande för att kunna finansieras. När så staten lockade med fyrspår och att betala en mindre del av spårvägen, slog man till. 33 000 bostäder utlovades. Sedan kom bekymren. Antalet bostäder på västra sidan måste bantas av hänsyn till grundvattnet mm. Nästa motgång var att de nya spåren var avsedda för snabbare tåg från Norrland och Dalarna och därför inte skulle stanna vid en ny station söder om Bergsbrunna. Spårvägen blev plötsligt överflödigt för att många stockholmresenärer från sydvästra staden kunde förväntas fara till Resecentrum för att ta direkttåget i stället för att fara till det långsammare lokaltåget i Bergsbrunna. Därtill kom att Länsstyrelsen inte givit tillstånd för bro vid Ultuna som hotar riksintresset och riskerar att åsens dricksvatten läcker ut i Fyrisån.

Nuvarande plan föreskriver plats för 33 000 bostäder. Det har man nästan funnit, och lyckats rita beställt antal hus. Då tycks det inte ha funnits utrymme för att bygga som människor ofta vill bo, och inte tillräckligt med sociala ytor ute och inne. Det mest felaktiga är dock att man inte börjat på rätt sätt i planering av så många nya bostäder.

En genomtänkt planering startar med att lokalisera vilka områden de boende behöver kontakt med, se på möjliga kommunikationer, och sedan rita in bostadsområden inte större än att kommunikationerna räcker.

De två första förutsättningarna hoppade man över. De områden i Uppsala som nya arbetsplatser samlas till är främst Fyrislund, som nu kraftigt expanderar, och Librobäck. Dit finns ingen kapacitetsstark kollektivtrafik. Handelsområden med sällanköpsvaror har inte fått några goda förbindelser, t.ex. Boländerna. De nya sportanläggningarna i Gränby får heller inga kapacitetsstarka förbindelser till vare sig Sävja eller Gottsunda.

Den enda kapacitetsstarka kollektivtrafik som planerats är spårväg från Gottsunda till station söder om Bergsbrunna. Eftersom fjärrtågen inte planeras få stopp i Bergsbrunna blir Ultunalänken en förbindelse mellan två sovstadsdelar, och härför behövs ingen kapacitetsstark trafik.

Sydvästra staden har endast en byväg till Skärfälten som förbindelse västerut. Naturligt hade varit en kapacitetsstark förbindelse med Stenhagen/Luthagen, samt med Librobäck. Ett större arbetsområde vid väg 55 och järnväg till Enköping vore tänkbart för boende i Gottsunda. Söderut kom ny Flottsundsbro med låg kapacitet. Norrut blir det trångt även om Dag H breddas, ty flaskhalsen Kungsängsbron breddas inte – där går tät trafik mellan bostäder i sydvästra staden och arbetsplatser i Fyrislund. Österut finns ännu ingenting. Fler filer på Kungsängsleden, inklusive på bron eller på ny bro, skulle kunna ersätta brotrafik vid Ultuna.

Sydöstra staden får ingen kapacitetsstark trafik till sina stora målområden Fyrislund, Boländerna och Gränby. Planen ger förbindelse till sydvästra staden, men vad ska Sävjabor hämta där? Dock får man järnväg med lokaltåg både mot Uppsala och mot Stockholm och dess förorter, vilket är bra, samt god bilförbindelse till E4 vid Mora Stenar.

Kollektivtrafik som ekonomiskt håller för översiktlig framtid kan väljas bland alla förarlösa alternativ, som med sin turtäthet dessutom ger högre kapacitet än spårväg.

Eftersom nuvarande plan är undermålig på grund av felaktiga utgångspunkter, och att kunskap erhållits att fjärrtågen förmodligen inte stannar i Bergsbrunna, har politikerna anledning att begära omförhandling av avtalet med staten. Ny översiktsplan bör utarbetas med hänsyn till målområden och kommunikationer. Då kan sydvästra staden vinna kvalitet genom att knytas västerut. Sydöstra staden kan få lägre exploatering genom att utnyttja Dansike/Nysala samt Gunsta/Almunge, med bra förbindelse till tågstationen söder om Bergsbrunna.

*Mats Åkerblom*  
*Uppsala*