

Yttrande över Uppsala Kommuns förslag till fördjupad översiktsplan för Sydöstra staden. Dnr KSN-2017-0007

UPPSALA SYDOST – FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN ÅR 2020

OFFENTLIGT FÖRSLAG FRAMFÖRT AV MARKÄGARGRUPPEN I UNT 2020-04-08

Bakgrund

Uppsala är en stad som växer. Många vill flytta till Uppsala.

Uppsala önskar och är beroende av bättre tågförbindelser till Stockholm och har därför ingått avtal med Sveriges regering om att få ytterligare ett dubbelspår, det så kallade Fyrspårsavtalet.

Båda dessa förhållanden kräver mark för ny bebyggelse och nya kommunikationer.

Fyrspårsavtalet har preciserat tillkomsten av 33 000 bostäder i Uppsala och 15 000 bostäder i Knivsta, tillsammans 48 000 lägenheter.

Problem

- a) Knivstaborna vill ogärna få 15 000 bostäder till i orten. Dessutom får orten förmodligen ingen glädje av de tillkommande spåren, ty de ser ut att dras vid E4, öster om Knivsta och öster om Alsike. Kvar står dock ett löfte om tågstation i Alsike vid de äldre spåren. I Knivsta förbereds en uppsägning av avtalet med staten, med bl.a. ett krav på folkomröstning. I debatten har framkommit att Knivsta kan acceptera högst 5 000 bostäder i centralorten.
- b) 12 500 tillkommande bostäder planerades väster om Fyrisån. Planerna har fått skäras ned. Ultuna har i förhandlingar fått planerade bostäder på sin mark minskade med 2 000.
- c) Öster om Fyris medför liggande förslag till fördjupad översiktsplan att 21 500 bostäder ska byggas. Tillsammans med de 2 000 som kanske måste föras över från västra sidan blir de 23 500.
- d) 23 500 bostäder för Uppsala och 10 000 från Knivsta söker område för att bygga ny stad för på sikt 33 500 bostäder. Därtill ska handel, sociala nyttigheter och arbetsplatser få rum.

Uppsalas föreslagna FÖP har två avgörande principiella fel:

1. För hög exploatering
2. Föga förbindelse med stadsdelens naturliga anknytning för handel och arbete, Boländerna/Fyrislund

Uppsala föreslår 2020 en fördjupad översiktsplan för sydöstra staden, i Sävja och nordligaste Lunsen. Den sägs skola vara av samma storlek befolkningsmässigt som Sundsvall. Sundsvall har dock en betydande geografisk omfattning, även om man bortser från inkorporerade landsbygdskommuner. Den har bebyggelse ett gott stycke upp på Norra och Södra Stadsberget, förutom "Stenstaden" och andra stadsdelar. Att tränga ihop så mycket bostäder på den högst begränsade plats det är fråga om i Lunsens nordkant och runt stadsdelen Sävja ser ut som en nödlösning, ingenting en stadsplanerare kan vara nöjd med. Planerarna har tvingats till överexploatering av området. Än mer bekymmersamt blir det om även 2 000 bostäder från västra sidan ska få plats.

Planerarna har inte insett att de boende i Sävja och norra Lunsen är helt inriktade på handel och arbetsplatser i Boländerna/Fyrislund. De har motiverat föreslagen kollektivtrafik med att Gottsundaborna behöver förbindelse till Stockholm, men i dag visar bilköerna att de även behöver kapacitetsstark kollektivtrafik till Boländerna/Fyrislund. Ultuna ger arbete åt många från Knivsta, Dansike och Sävja, som nu kör bil. Planering av ny stad kräver hänsyn till alla stora resebehov.

Orsaken till nödlösningen för bostadsbyggander står sannolikt att finna i att man bortsett från möjligheten att samarbeta med Knivsta för att lösa båda orternas problem. Markägargruppens förslag ger en lösning för båda kommunerna. Därtill föreslås kapacitetsstark kollektivtrafik till Uppsalas östra handels- och arbetsområden.

Markägargruppens förslag, med arbetsnamnet Dansike

Söder om Danmarksslätten, mellan E4 och järnvägen, breder ett område ut sig ända ner i norra Alsike. Det är ca 340 hektar obebyggd moränmark, mest bevuxen med skog. Marken skulle kunna detaljplanläggas i samarbete med markägare, med ägarna till Långhundra Häradsallmanning m.fl. Namn som betecknar området är Orrslätt, Nyby, Nysala och nordligaste Alsike, m.fl. Gruppen benämner tills vidare området med namnet Dansike, eftersom det sträcker sig över sydligaste Danmark och nordligaste Alsike. Där kan 10 000 bostäder från Knivsta placeras, tillsammans med 10-15 000 från liggande förslag.

Kombination av kommunens och markägargruppens förslag

Enligt gruppens mening ska kommunens förslag bli kvar, men exploateringen sänkas till ungefär samma som i stadsdelen Sävja. När denna stadsdel ritades var arbetsnamnet "Sävja, staden i skogen". Nu blir tyvärr inte mycket skog kvar, men något mer om exploateringen kan sänkas rejält genom att en väsentlig del flyttas till Dansike. Så mycket ska dock bli kvar att kommunikationer kan finansieras samt handel, skolor, mm kan byggas ut. Asphagen kan möjligen ha högre exploatering. I gengäld önskas att planerad bebyggelse på den åkermark som nu ligger i kommunens förslag, omedelbart öster om järnvägen norr om befintlig viadukt, flyttas till Dansike. Då kan möjligen också Tegelbruket bevaras, som ju samlar en mängd livaktiga småföretag.

Dansikes problem och politiska lösning

När arbetsgruppen presenterade sitt förslag för statens representant i fyrsparavtalet, Johan Edstav, fann han det intressant och möjligt, men framhöll att det är kommunerna som beslutar. Statens krav är antalet bostäder. Men kommungränsen går mitt igenom Dansike. Edstav ansåg att kommunerna måste komma överens om att flytta gränsen, söderut eller norrut.

Kommunikationer: Tåg, Spårvagn/Stadsbana, Väg, Reningsverk

- a) **Tåg.** Trafikverket har ännu ej bestämt var tillkommande dubbelspår ska dras. Först tänktes de löpa jämsides med befintliga spår, men nu finns förslag om att de ska följa E4. Då går de ej igenom samhällena Alsike och Knivsta, och linjen blir rakare från Arlanda till ungefär Nyby. En tanke i detta förslag var att från början endast fjärrtåg ska gå denna bana, med stopp enbart i Uppsala, Arlanda och Stockholm C.

Dansike kommer förmodligen att bebos främst av dem som arbetar på Arlanda eller i Stockholm (förutom i Fyrislund). En tågstation borde helst läggas i mitten av denna stad så att den betjänar så många som möjligt. Tåguppehåll motiveras av många arbetsresor.

Med station mitt i staden slipper man att stationsbygge stör nuvarande tågtrafik.

- b) **Spårvagn/Stadsbana.** Dessa har samma betydande hinder: får bro över Fyris vid Ultuna byggas? Ingen vet ännu. Hydrogeologisk expertis har uttryckt stor tveksamhet. Får bro ej tillstånd utgår dessa färdmedel. Då blir det förmodligen vanlig buss, senare eldriven, från Nåntuna till tågstation. Bussar får då egen fil på den väg som nu lagts ut som spårvägsallé. **Om bro får byggas** ska Gottsunda/Ultuna för Stockholmsresenärer förbindas med station söder om Bergsbrunna. Enligt kommunens FÖP tar en resa med spårvagn till tågstation 9 minuter, dvs. med en genomsnittshastighet av 44 km/tim. Om station flyttas 3 km längre söderut måste hastigheten öka till ca 57 km/tim för att ge 10 minuter. Tågresan mot Stockholm blir en minut kortare. Stadsbana kan ha högre hastighet, eftersom den går på skyddad banvall. Stadsbana med gummidäck mot asfalt/betong klarar stigningen från tågstation till Asphagen (vilket är tveksamt att spårvagn gör). Eftersom den är i det närmaste

tyst och vibrationsfri kan den lättare dras i eller nära bebyggelse. Då får bilväg också rum och behöver inte dras söder om Stordammen.

Det är möjligt att vikten har betydelse för om bro får byggas. Fullsatt spårvagn har vikten ca 60 ton – kopplade två det dubbla, medan fullsatt stadsbana med tre sammankopplade vagnar väger 16-20 ton i den version som på 1990-talet prövades i Uppsala. Eftersom stadsbana tätast går med 60 sekunders mellanrum och är automatiskt framförd, blir det aldrig mer än ett tågsätt åt gången på en bro.

Om Dansike byggs blir behovet av kollektivtrafik Knivsta-Dansike-Boländerna/Fyrislund mycket stort, förmodligen så stort att spårvagn inte har tillräcklig kapacitet. Då måste stadsbana byggas, och det är billigt i obebyggd mark. Driftkostnaden är väsentligt lägre än för spårvagn, som har förare. Med stadsbana kan Sydvästra staden via knutpunkt vid väg 255 till låg byggkostnad få kapacitetsstark trafik till Uppsalas östra handels- och arbetsområde.

- c) **Väg.** Naturligt är att bilväg med separat cykelbana behövs från Sävja till tågstation och Knivsta även för buss, samt för bil till E4. Sådan väg kan byggas i spårvagnsboulevarderna om spårvagn utgår, leda till stationen men fortsätta till mot med E4 söder om rastplatsen Mora Stenar, som även Knivsta önskat. Mot vid Slinkbacken /Bruhagen verkar mindre genomtänkt med accelererande lastbilar i uppforsbacke nära bebyggelse och tillmötesgår inte Knivstas önskning. Vägsträckning dit riskerar också att inkräkta på Linnés historiska landskap.
- d) **Reningsverk, avlopp.** Limnologer har uttryckt tveksamhet till Ekoln som ökad recipient. Naturligt vore att Dansike tillsammans med Alsike och Knivsta kopplas till tunneln till Käppalas reningsverk. Sannolikt behövs Dansikes medverkan för en ekonomisk lösning.

2020-04-26

Ragnar Brugård, Danmarks Söderby

Göte Danielsson, Danmarks Vallby

Mats Åkerblom, Bergsbrunna

Markägargruppens deltagare

Sammanställande i gruppen är Ragnar Brugård*. Äger och brukar mark vid Söderby. Andra medlemmar är Göte Danielsson och Bengt Karlsson som äger och brukar stora delar av slätten mellan järnvägen och E4, samt Mats Åkerblom**, styrelsemedlem i Bergsbrunna Vägförening, med ansvar för bl.a. Stordammsområdet (Vreten 1:19).

I gruppens arbete deltar Lennart Lundberg, kommunalråd KNU i Knivsta, för att hålla sig orienterad. Gruppen sammanträdde med Johan Edstav 2019-11-08, och med Erik Pelling, Göran Carlén och ytterligare två av Pelling's medarbetare 2020-02-25.

* Brugård var med redan vid planeringen av del av Alsike stad innan Knivsta skildes från Uppsala.

** Bo-Lennart Anbäcken, Peter Nordgren och Mats Åkerblom skrev 1999 inför Knivstas skiljande från Uppsala en artikel med innebörden att Alsike borde behållas i Uppsala eftersom staden skulle behöva byggmark. Åkerblom var med i Sävjagruppen som ritade stadsdelen samt i Danmarks Kommundelsnämnd. Denna samarbetade med Knivsta, och Åkerblom framförde tanken att Danmark och Knivsta tillsammans borde bilda ny kommun, Mora Stenars kommun.

Danmarks-
slätten

