Fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna
Kommentarer

Den nya staden
Översiktsplanen omfattar planläggning av hela kommunens markinnehav i det enastående naturområdet i Norra Lunsen, all mark intill väg 255 från Lugnet till ICA Nåntuna, och med en del av Uppsalaslätten, som av tradition varit betraktad som helig.
Här ska på kort tid byggas en stor och tät svensk stad på mycket kort tid. Det är en mycket svår uppgift.

Den kuperade terrängen
Generellt kan sägas att markhöjder i gatusträckningar och inom tomtmark är bristfälligt studerade.
Till grund för våra kommentarer ligger Upsala IF:s mycket detaljerade Fritidskarta ”Norra Lunsen” i skala 1:10 000 med 2,5m ekvidistanser.

<u>Väg 255</u>
Väg 255 ligger i huvudsak parallell med höjdkurvorna i den omgivande naturmarken.
På vägens västra sida, mot Fyrisån, lutar marken 10% från vägen på långa sträckor inom de illustrerade kvarteren. På östra sidan av vägen råder samma förhållande mot höjdpartierna.

<u>Järnvägsstationen och Uppsalaslätten</u>
Bostadsbebyggelsen öster om järnvägen ligger 12 meter under järnvägen vilken alltså befinner sig i bostadshusens plan 5.
De nya järnvägsspåren kommer att ligga öster om de befintliga spåren för att järnvägen inte kan förläggas närmare bebyggelsen i Bergsbrunna. Öster om järnvägen finns en femtio meter bred platå i järnvägens plan mellan järnvägen och tegelbruket vilket inte redovisats i planen (den tidigare banvallen vid Bergsbrunna station).

Planerna visar inte plattformar till de yttre spåren. Kanske behövs också ett genomgångsspår genom stationen förutom de fyra ordinarie för att underlätta för regional- och godstrafik.

Stationens breddmått med plattformar, rulltrappor, gångtrappor och hissar är nog snarare 50 m än de 35 m som är redovisade på sektionen. Ett parkeringshus under järnvägsstationen som sektionen visar betyder att järnvägen måste ligga på brokonstruktion genom stationsbyggnaden.
Utanför stationsbyggnaden och i hela plattformslängden (350 m) är stationens bredd uppåt 40 meter och kan ligga på bank. Om banken har lutningen 1/3 så blir bankens bredd 35 m. Den vetter mot de nya bostadskvarteren på slätten. Följden blir att bebyggelsen på slätten flyttas längre ut än redovisat. Bullerskydd krävs vid järnvägen genom den nya staden.

Stationsbyggnadens höjd mot gatan i öster är enligt sektionen 30 m och den angränsande bebyggelsens höjd är 40 m över slätten.

Av flera skäl, exempelvis brobyggande inom stationsbyggnaden, byggande av tunnlar och broar, vertikala förbindelser både inom och utanför stationen, tycks en snabbutredning i samråd med Trafikverket vara behövlig innan arbetet med järnvägsplan påbörjas och innan översiktsplanen fastställs.

Sluttningen mellan högplatån och järnvägen
I branten mellan högplatån och järnvägen ligger de öst-västliga gatorna i 10% lutning.
En höjdsättningsplan med befintlig och blivande markhöjd i varje kvarter och översiktliga gatuhöjder bör studeras. En illustration i planen som kan klargöra och eventuellt lösa de knepiga terrängförhållandena saknas. Den enda sektion som visas ligger genom stationsläget och är mycket schematisk och i liten skala.

Som vi ser det är höjdsättningen kanske den viktigaste utgångspunkten för planeringen. En grov massberäkning skulle beskriva de svårigheter som kommer att uppstå och vara en tydlig grund för utformningen av gatunätet. Man skulle önska ett antal sektioner genom de både i öst-västlig och nord-sydlig riktning och även längs och tvärs väg 255. Sektionerna behövs för bedömning av läget. En välstuderad översiktlig höjdsättning skulle kanske visa att man tagit den svåra uppgiften på allvar. Det skulle vara intressant att se en grov nivåangivelse i varje kvarter tillsammans med en nivå på befintlig mark.

Det kanske inte är säkert att den huvudsakligen ortogonala rutnätsplanen är optimal. Kanske behöver marken terrasseras. I vilket fall som helst innebär det föreliggande förslaget plansprängning och uppfyllnad i stora delar av norra Lunsen. Det bör skrivas i klartext.

Det är svårt att förstå hur kraven i ALM2 och PBL 10 kap, 9§ kommer att kunna uppfyllas när så stor del av gatumarken verkar få en lutning som inte är tillgänglig.

Bevarande av naturmark inom kvarteren.
En starkare skrivning om bevarande av naturmark krävs, med detaljerade anvisningar inför detaljplanearbetet.
Det är troligt att gatorna i vissa lägen får en lutning på tre våningar per kvarter. Planens krav är att variationen mellan flerbostadshusen inom samma kvarter bör hållas till 1 – 1,5 våningar för att skapa en sammanhållen helhet.
Gatunätet borde i möjligaste mån kunna svänga och anpassas efter höjdförhållandena. Kvartersmarken på högplatån skulle möjligen kunna vara anpassad efter de befintliga mark- och naturförhållandena (höjdkurvor, berghällar, vegetation).

Bostadsbyggnaderna
Planen ställer förtjänstfullt krav på en karaktärsfull arkitektur av hög kvalitet. Men de gamla ledorden välkomnande, värme, närhet, omtanke och detaljomsorg bör fortfarande kännetecknа även en modern bostadsbyggnadsarkitektur. Det bör ställas skarpa krav på de blivande entreprenörerna att på olika sätt bidra till social hållbarhet. Devisen *”tänka nytt så att miljön som helhet blir ovanlig”* kan naturligtvis med skickliga arkitekter ge fina resultat men har tidigare lett till märkliga resultat i Uppsala. Vi har också sett att entreprenörers detaljplaneutredningar med hög arkitektonisk kvalitet fått allvarliga försämringar i bygglovskedet. Det måste ställas högre krav på att utredningarna ska följas i detalj och att samma arkitekt som gjort utredningen får fullfölja projektet under insyn av bygglovadministrationen.

Klimat och naturpåverkan
När man avverkar skogen, rör upp i marken och gräver upp våtmarkerna frigörs stora mängder kolföreningar till atmosfären. Skogen med träd, markvegetation och våtmarker finns inte längre och kan inte fortsätta att ta upp koldioxid. Byggproduktionen i sig innebär stora utsläpp av kolföreningar. Även om den avverkade skogens koldioxidbindande kapacitet kompenseras något i framtiden, vore det intressant att få en uppskattning av dels det totala utsläppet från avverkning, markberedning och byggande och dels hur stor den relativa kompensationen kan bli i driftskedet. Det skulle vara intressant om återbrukat eller återvunnet material skulle kunna användas för byggandet i större utsträckning.
Det är självklart bra att översiktsplanen anvisar att den färdiga produkten ska vara klimatpositiv i bruksstadiet.

Byggnaders livslängd
En av de allra viktigaste faktorerna för total klimatpåverkan är hur länge husen får stå. Om en förändrad användning av byggnaden kan tillåtas förlängs livslängden. Önskan om andra bostadsstorlekar, upplåtelseformer, boendeformer, kategoribostäder, andra samverkanslösningar mellan boende som påverkas av demografins förändring, eller ändring av byggnadernas ändamål som kontorisering mm kommer att påverka husens livslängd – vi känner inte till vilka önskemål om husens användning som uppstår i framtiden.
Ökad flexibilitet med stora spännvidder i stommen och bjälklagskonstruktioner som tillåter ändrad avloppsdragning gör att husen kan anpassas efter nya behov. Hög materialkvalitet och låg underhållskostnad är också medverkande krafter för husens beständighet. Organiska material i fuktutsatta lägen (ytterväggar och fasader) bör undvikas. Byggnadsmaterialen ska vid rivning kunna återbrukas.
Tillsammans är alla dessa element avgörande i klimatfrågan.

Bro över Fyrisån
Den ljudliga bron för BRT eller spårväg 16 m över ån dominerar och påverkar starkt upplevelsen av landskapet i Årike Fyris. En önskan om tangentiell sammanbindning av stadens noder gör att bron blir nödvändig för utbyggnaden i sydöstra staden. Beslutet om bron blir med detta villkor en förutsättning för arbetet med översiktsplanen. Andra lösningar kan finnas men redovisas inte.

Passager under och över järnvägen
Planen anger att tre förbindelser ska skapas under järnvägen. Broar, tunnlar och vertikala förbindelser är så viktiga och avgörande element att välstuderade lägen borde utredas i samråd med Trafikverket redan i översiktsplanen och inte först i detaljplaneskedet.
Till exempel kan inte Bergsbrunnakorsningen fungera höjdmässigt i den redan branta backen i Skogsvägen-Gårdsvägen ned mot järnvägsövergången. Anslutande gator och fastighetsentréer blir avskurna om Gårdsvägen sänks 6 m vid järnvägen. Kvar finns då endast ett tunnelläge i söder.

Illustrationer

Bilderna från Uppsalaslätten
I de trevliga och välarbetade bilderna växer 50-åriga träd mot slätten och integrerat inne bland husen vilket möjligen kan inträffa närmare nästa sekelskifte. Stora träd uppe på de tunna platta taken kan aldrig finnas i verkligheten. De femvåningshus som byggs på mark 30 meter över järnvägen redovisas inte. Man har valt bildpunkter relativt nära de nya husen på slätten så att inte bakgrunden syns. Planen borde redovisa bildpunkterna.

En bild från Berga skulle vara mer intressant, liksom en bild från E4 vid anslutningspunkt 1 just där man från motorvägen möter Uppsalasilhuetten i backen ned mot slätten. Det nyplanerade verksamhetsområdet blir välkomsthälsningen, dess placering bör omprövas.

En tät stad av Sundsvalls storlek kommer att synas!
Detta borde vara den ärliga utgångspunkten för översiktsplanens bild- och textredovisning. En tekniskt och gestaltningsmässigt väl genomarbetad produkt står stadigt för sig själv.

Projekteringsplan
Den i övrigt väl genomarbetade översiktsplanen borde ha utvecklats i ordningen program – förutsättningar – utredningar – jämförande diskussion – förslag.

Ett traditionellt arkitektarbete innebär inledningsvis en tydlig programskrivning och därefter analys av programmets konflikter med det verkliga läget.
Översiktsplanen bör, efter att de befintliga förhållandena beskrivits, dokumentera och specificera kraven och de svårigheter man ställs inför.
I steg två krävs en genomlysande diskussion och en redovisning för hur projekteringsarbetet i en systemanalys lett fram till det slutliga förslaget och hur programmet behövt förändras.

Den fördjupade översiktsplanen bör redovisa hur man tar hand om den vackra och varierade terrängen och de svårigheter som det innebär att anpassa gatunät och kvartersmark efter förutsättningarna. Det framgår inte hur terrängförhållanden och natur längs väg 255 och i hela Norra Lunsen påverkar planförslaget.

Möjligheterna att bygga tunnlar och broar vid järnvägen har inte utretts.

Det tycks som att rutnätsplanen och gatusektionerna varit programkrav medan förutsättningarna på den plats som man valt för att bygga stad har kommit i andra hand, trots den ambitiösa fördjupningen av översiktsplanen.

Ett inledande projekteringssamarbete med Trafikverket finns inte redovisat.

Förarbetet till översiktsplanen har inte redovisats.

Efter eller parallellt med kommunens eget planarbete med överklaganden och fastställande kommer Trafikverkets utredningar med olika bansträckningsalternativ inför kommande järnvägsplan, förhandlingar med länsstyrelse och flera olika kommuner i intressant antikvarisk terräng, planens överklaganden och fastställande och överklagande till regeringen, möjlig omarbetning, den därefter kommande detaljprojekteringen, exploatering av fastigheter med rättstvister och överklaganden och upphandling av konsulter för

projektering av spår och signal, broar, tunnlar och anslutande vägar och själva projekteringsarbetet i en tid där projektörer rimligen är engagerade i annan stor planerad järnvägsbyggnad. Först därefter upphandlas entreprenörer och sedan kan det stora byggandet kan starta. Tid till färdigställande från dags dato till den dag den första resenären går ombord på tåget i Bergsbrunna om allt löper på är kan vara minst tjugo år om inte statens intresse ligger åt annat håll på grund av andra mera nödvändiga projekt eller finansieringsbrist. Avtalet, om vi förstått rätt, gäller färdig station år 2050.

Med orimligt stora bergschakter uppstår ett trettioårigt krig mot naturen. Hur kan ett boende i stenbrottet Lunsen bli lockande under byggnadstiden utan färdig järnvägsstation?

Det saknas en riskkalkyl som utreder balansen över tid mellan initialt mycket stora investeringar i infrastruktur och med växlande konjunktur och efterfrågan på bostäder, skolor och förskolor, vårdinrättningar, kontor, olika former affärsverksamhet och social service.

Således är Tiden, Efterfrågan, Byggnadsordningen och därmed Ekonomin och Risken otillräckligt utredda.

Vi borde kunna se alternativa lösningar för stadens utveckling som gynnar ett säkert och långsiktigt stegvis byggande med avsevärt mindre ekonomiskt risktagande.

Christer Uppfeldt
arkitekt i Uppsala sedan 1969