2020-05-12
Projektledare
Johanna Wiklander
Uppsala kommun
sydostra@uppsala.se

Yttrande över fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna

Björnligan har genom undertecknad varit i kontakt med projektledaren och kommenterar planförslaget under följande rubriker.

Något om Björnligan

Björnligan bildades på planchefen Björn Ringströms initiativ 2004. Gruppen består av

Karl Johan Eklund, länsantikvarie (1941-2019)
Göran Lindahl, professor (1924-2015)
Pertti Bengtsson, Matell, projekterande arkitekt
Björn Ringström, planchef
Ingvar Blomster, stadsbyggnadsdirektör
Anders Lindgren, stadsträdgårdsmästare
Christer Uppfeldt, White, projekterande arkitekt
Lennart Persson, Arcum, projekterande arkitekt
Mattias Nordström, White, landskapsarkitekt
Fredrik Meurman, länsarkitekt
Håkan Qvarnström, landskapsarkitekt och naturfilmare

Gruppen är mycket livaktig och har genomfört ett stort antal studiebesök och granskat olika aspekter av Uppsalas utveckling. Bland gäster/besök kan nämnas Anders Erixon, Bengt Andrén, Dan Thunman och Claes Larsson, Uppsala kommun. Torbjörn Sunesson, Trafikverket, Lars Sjöö på Uppsalahem och Hans Antonsson på Akademiska Hus.

Nu tar vi itu med Södra Staden. En tidig inspiration har varit den unge arkitekten Alexander Åkermans tänkvärda insändare i UNT.

Yttrandet består av en huvudhandling som är en strukturering, sammanfattning som delvis hämtats från tidigare skrivna synpunkter från några av Björnligans aktivister. Dessa synpunkter biläggs i sin helhet för att komplettera bilden.

Vi ställer vår erfarenhet och vårt kunnande till förfogande!

Höjdsättning och masshantering – Har vi råd?

Terrängen är kuperad. 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.

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.
Bostadsbebyggelsen öster om järnvägen ligger 12 meter under järnvägen vilken alltså befinner sig i höjd med bostadshusens plan 5.

De nya järnvägsspåren kommer att ligga öster om de befintliga spåren för att järnvägen inte kan förläggas närmare (den befintliga) 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. Detta är mycket kostsamt och avfärdades till exempel för resecentrum i Uppsala. 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 dessutom 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.

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 tas fram. 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 behövs. Det skulle vara intressant att se en grov nivåangivelse i varje kvarter tillsammans med en nivå på befintlig mark. Det är svårt att förstå hur kraven i ALM 2 och PBL 10 kap, 9 § kommer att kunna uppfyllas när så stor del av gatumarken verkar få en lutning som inte är tillgänglig.

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 står i FÖP:en att *Inför utställningsskedet ska masshantering utredas*. Det nämns även att massor ska kunna återanvändas inom planområdet. Detta borde klarläggas snarast eftersom det kan/bör få påverkan på planområdets fysiska utformning. Dessutom kräver återanvändning av massor stora terminalområden som i så fall måste redovisas/anvisas.

Masshanteringen är även en klimatmässig och ekonomisk utmaning. Ett exempel är en förstudie som togs fram för Huddinge år 2018 som visar att, baserat på den förväntade byggtakten*, i Huddinge förväntas ca 25 miljoner ton material hanteras under åren 2018–2030. Nästan 60% av detta material är schaktmassor där en stor andel är bergmaterial. Detta bergmaterial kan med fördel användas för att täcka delar av behovet för byggandet. Genom modelleringar och beräkningar av hur mycket av prognosticerat material som kommer att transporteras kan koldioxidutsläppen från massgodstransporter fastställas. För Huddinge kommer den förväntade masshanteringen ge upphov till drygt 65 000 ton koldioxid under perioden 2018–2030. Det är framförallt transporterna av mjuka massor genererar mycket koldioxidutsläpp. Detta eftersom dessa material ofta körs långa sträckor för kvittblivning. Materialtransporterna kommer till största del ske kopplat till kommunens utvecklingsområden och belasta vägnätet i dess närhet.*

En försiktig uppskattning är att FÖP:ens område i Södra staden kan kräva ännu mer masshantering jämfört med Huddinge bland annat baserat på topografi och höjdsättning. Om drygt 2 miljoner ton material hanteras ligger transport- och hanteringskostnaderna på miljardbelopp årligen. Ett utbyggnadsområde av

denna omfattning med exploatering av bostäder, verksamheter och infrastruktur innebär också sannolikt flera hundra lastbilstransporter per dag under områdets hela utbyggnadstid på 25 år. Om återanvändning av massor kan ske genom terminaler eller på annat sätt visar beräkningar att 30-40 % CO2-ekvivalenter och transportkostnader kan sparas. Även så kallat ”schaktfritt byggande” kan vara värt att utreda närmare. Att tydligare koppla planering-byggande-bruksskede genom exempelvis krav i markanvisningar för att sprida risker och åstadkomma investeringar i anläggningar som används i alla skeden bör utredas.

Koppling till övriga staden – Ska all övrig utveckling stoppas?

Denna FÖP är en geografiskt avgränsad plan och behandlar ett antal kopplingar av trafik, natur, verksamheter mm på ett metodiskt sätt inom planområdet. Men den kanske viktigaste frågan återstår; hur påverkar det resten av Uppsala?

Regeringen utsåg 2017 en särskild utredare för att samordna bostadsbyggandet i Sverige. Syftet med utredningen är att underlätta planeringsprocesser för att få till stånd ett ökat och hållbart bostadsbyggande, samt att beskriva konsekvenserna av sina förslag från ett miljömässigt, ekonomiskt och socialt perspektiv i förhållande till relevanta nationella mål. I arbetet skulle också ingå att beskriva eventuella målkonflikter och målsynergier, beskriva konsekvenserna av förslag från ett miljömässigt, ekonomiskt och socialt perspektiv i förhållande till relevanta nationella mål. Särskild vikt lades vid att analysera för- och nackdelar med ett införande av kommunala transportplaner. Den särskilda utredaren valde Uppsala som lämplig ort för att utveckla uppdraget. Många av direktiven till utredningen är sedan lång tid självklarheter hos de kommunala planerarna men ytterligare nödvändiga utredningar har inte hunnit genomföras eller är tveksamma. Det gäller att kunna tillämpa gällande regler med omdöme och erfarenhet. Utredningsuppdraget i sig visar politisk handlingskraft och lyfter fram några hjärtefrågor. Men det räcker inte för att skapa en god och ändamålsenlig fysisk verklighet.

När det gäller ”förhandlingar” och ”överenskommelser” är Uppsala inte unikt. Vi har följt processerna på nära håll i den så kallade ”Stockholmsförhandlingen 2013”. Tidigare exempel är ”Dennisöverenskommelsen” från 1992. ”Uppsalapaketet” är givetvis en utgångspunkt för FÖP:en. Vill man vara lite humoristisk kan man säga att man köpt ”skinnet” på kredit långt innan man ens vet om det finns någon ”björn” att skjuta. Vill man vara mer realistisk kan man konstatera att avtalet är en viktig färdig utgångspunkt som nu pressar kommunförvaltningen att på rekordtid ta fram de planeringsdokument som krävs.

Att planera för 21 500 nya bostäder i Bergsbrunna/Lunsen finns dessutom inget stöd för i den för Uppsala gällande översiktsplanen. I all presentation av FÖP:en

sägs dock att förslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. I Översiktsplan 2016 anges att 10 000 bostäder kan tillkomma i Bergsbrunna. Det nya i avtalet innebär mer än 100 % ökning. Det kan knappast uppfattas som en mindre avvikelse. Att öka med 10-15 % kan vara överblickbart men att öka från 10 000 till 21 500 är något helt annat. Konsekvenserna av avtalet borde utredas inom ramen för en kommunomfattande översiktsplan. De politiska besluten, utifrån redovisade ringar på en karta, har inte vägt in alla konsekvenser. Här finns ett uppenbart problem men också en ingång till hur kopplingarna ser ut till övrig utveckling av Uppsala.

Den fördjupade översiktsplanen för sydöstra stadsdelarna (FÖP:en) bör redovisa marknadskrafternas påverkan. Det bör förklaras hur man i ett avtal kan binda upp exploatering med en sådan omfattning och med så hög täthet i lägen som för bara några år sedan ur marknadssynpunkt var uteslutna för byggande av flerfamiljshus. Det finns inte någon undersökning som stöder uppfattningen att bostäderna i Bergsbrunna blir efterfrågade. Här kommer enligt de redovisade planerna byggas ca 700-1000 lägenheter 25 år i följd, vilket är en förutsättning för att uppfylla avtalet och någon ska rimligtvis kunna förverkliga planerna. De under senare år flitigt förekommande privata bostadsutvecklarna söker bästa lägen som innebär goda intäkter och säker avsättning. Om kommunen försöker efterlikna detta kan läget i Bergsbrunna bli besvärande. Det bör också noteras att gruppen barnfamiljer efterfrågar främst boende i villa vilket inte avspeglas i översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna.

Några exempel på tidigare storskaliga stadsbyggnadsprojekt i Uppsala och dess genomförande. För 100 år sedan presenterades stadsplan för Uppsala författad av Albert Lillienberg med Gunnar Leche som assistent. Av dessa storstilade planer finns nu bara kvar trädallén på Sköldungagatan. Där finns också från senare tidpunkt Nysala-projektet i Lunsen från mitten av 1960-talet, första utbyggnadsplanerna för Sävja (en del av generalplan -69 som redovisade en rad 16 våningshus), Alsike från slutet av 1980-talet med 10 000 nya bostäder samlade kring en hästskoformad boulevard med spårvagnstrafik. Vad det är som pekar på att man nu ska lyckas genomföra ett liknande större projekt är oklart. All erfarenhet säger att verkligheten nästan alltid blivit något annat än vad översiktsplaner visat. Vad har stoppat tidigare stora satsningar? Det är nästan alltid en fråga om att konjunkturen svänger. Det kommer högkonjunktur och det kommer lågkonjunktur nu kompletterat med pandemier. Inte heller människors prioriteringar gäller för evigt. Under hela tiden ändras förutsättningarna.

På sin plats är också några ord från nu framlidne länsantikvarien Karl Johan Eklund om att pressa in 70 000 människor på en yta som motsvarar dagens Sunnersta : ”Det ter sig orimligt och man frågar sig hur kommer det att vara att

bo så trångt? Var kommer luften och grönskan att finnas och hur kommer det att gå med natur- och kulturmiljöer. Det område som är aktuellt för utbyggnaden har varit föremål för en kulturhistorisk förundersökning som genomförts av Upplandsmuseet genom Per Lundgren. Det är en synnerligen ambitiös och väl genomförd undersökning som sammanfattas med följande.
Utredningen visar att områdets kulturhistoriska värden är kopplade till de välbevarade agrara miljöerna i ett brett band längs Fyrisån och Sävjaån. Området mellan järnvägen och Sävjaån, liksom Sävja tillhör Uppsalaslätten, och genom sin bebyggelse på de gamla, tydligt avgränsade bytomterna, omgivna av öppen jordbruksmark och utan inslag av sentida småhusbebyggelse, ger det en anmärkningsvärt tydlig bild av det historiska slättlandskapet kring sekelskiftet 1900. Detta har i sin tur sina rötter i 1600-talet eller tidigare. Det ålderdomliga intrycket förstärks av att det finns relativt få gårdar i landskapet som flyttades ut i samband med laga skifte. På några ställen finns bevarade ängslador från första hälften av 1900-talet som visar på de forna ängsmarkernas betydelse. Området är exponerat från motorvägen till Stockholm och utgör en anslående entré till Uppsala när man närmar sig staden från söder och vägen passerar ut från Stora Söderbys höglänta gamla utmarker och ner på slätten. I området finns det två äldre vägsträckningar med speciella värden, den raka landsvägen från Falebro över Berga mot Mora stenar samt den gamla Nåntunavägen.

Vad det är fråga om är ett icke gripbart intrång i ett landskapsrum som rymmer kulturmiljöer som är signifikativa för centrala Uppland. Det är alltså fråga om ett landskapsrum och enskilda miljöer som gör Uppland till Uppland. Rent objektivt är det ett självklart bevarandeområde som inte bara borde exploateras utan behandlas med vördnad och stor omtänksamhet.”

Sammanfattningsvis verkar inte Uppsala kommun ha kunnat styra alla marknadskrafter. Enligt Översiktsplan 2016 kommer *Uppsalas innerstad att fortsätta vara kommunens största centrum. Men till år 2050 har fyra nya stadsnoder vuxit fram: Gränby, Gottsunda-Ultuna, Bergsbrunna och Börjetull. De kompletterar innerstaden och här finns en blandning av bostäder, arbetsplatser, service och parker.* Dessutom poängteras att *Uppsala är Sveriges största landsbygdskommun. Nya bostäder och arbetsplatser finns framför allt i tätorter med bra kollektivtrafik. På så sätt stärks möjligheter för butiker, skolor och annan lokal service. Det bidrar till ett bra liv både på landsbygden och i kommunens många tätorter.*

Hur ska Uppsalas helhet hanteras när all efterfrågan förväntas ske i Södra Staden? Här bör kommunen just i denna FÖP dra nytta av att den kommunomfattande översiktsplanen pekar på en mindre exploatering och skickligt tolka avtalet med staten så att det ger större möjlighet till utveckling i hela staden och kommunen.

Etappindelningen – Till vilken verklighet flyttar människorna in?

Ett liknande resonemang som ”Koppling till övriga staden” kan föras om etappindelningen. Om vi, enbart som ett tankeexperiment, utgår från att en enorm exploatering ska ske, över lång tid, utan hänsyn tagen till utvecklingen i

övriga kommunen, utan antaganden om konjunktursvängningar och utan undersökningar om efterfrågan och marknad, så borde etappindelningen ägnas desto större uppmärksamhet.

Ett förslag är att undersöka hur pass ”begränsade” etapper som är möjliga att genomföra som funktionella enheter. Det betyder att en sådan etapp ska uppfylla rimliga krav och kvalitéer även om byggandet sedan avstannar. Konceptet med ”ABC-stad” fick stort genomslag av bostadsbyggandet och bostadsbyggnadsplaneringen i Sverige under efterkrigstiden. Likaså har ”Trädgårdsstad” och ”Satellit” myntats som begrepp. Ytterst sällan har dessa koncept genomförts fullt ut men det viktiga med detta är att människorna som flyttat in inte ska lämnas vind för våg i väntan på funktioner som aldrig kommer till stånd. FÖP:en innehåller flera framsynta tankar om noder, kollektivtrafik mm. Dessa bör utvecklas, med människan i centrum, utifrån att kanske bara några enstaka områden byggs ut. Hur skulle det fungera?

Att byggandet avstannar, det har förresten hänt just här, i Södra Staden: I januari 1965 gick staden Uppsala ut med att man ville bygga en tvillingstad i Lunsen med 100 000 innevånare år 2000. Vi vet idag att det mesta av den tänkta staden i stället blev ett naturreservat, Lunsen.

Arkitektur och gestaltning – Vilken miljö ska barnbarnen leva i?

FÖP:en har inte särskilt mycket angivet om gestaltning. På sidan 19 framgår exempelvis att *Samrådsförslaget fokuserar på stadsbyggandet och stadens verksamheter. Utformning och gestaltning sker i kommande planeringsskeden.* Rent plantekniskt kan det vara begripligt. I detta fall är dock bebyggelseområdet av en så gigantisk omfattning att gestaltningen är av avgörande betydelse. Vi vill påminna om att även i den översiktliga planeringen läggs grunden till många av de arkitektoniska/ gestaltningsmässiga ansatserna.

Planen innehåller några viktiga gestaltningselement, bland annat genomgående entréer. Planen ställer också 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.

Innan FÖP:en antas bör ett gestaltningsprogram kopplas direkt till planhandlingen. Det kan gärna bygga på kommunens Arkitekturpolicy men vara

mycket mer specifik vad avser byggnadernas material, färger, upplevelse av volymer och samspelet med befintliga kvalitéer.

Sociala kriterier – Kan Cornona stämma till eftertanke?

I en tid när många blir bundna till sin boendemiljö under lägre tid framstår behovet av samklang med natur och kultur tydligare. Var kommer luften och grönskan att finnas och hur kommer det att gå med natur- och kulturmiljöer? Eftertanke och sammanhang blir viktiga, de mänskliga relationerna likaså. Många planeringsideal har genom tiderna haft mål kring minskad smittspridning, förbättring av sanitära förhållanden mm. FÖP:en innehåller goda tankar om fysisk aktivitet och folkhälsa.

Men faktum kvarstår att det är en stor exploatering, Fullt utbyggt handlar det om 70.000 människor som kommer att trängas i kollektivtrafiknoder, stadsnoder, stadsdelsnoder och på andra platser. Just den tid vi upplever nu ger en möjlighet att komplettera FÖP:en med vad den fysiska planeringen kan bidra med för att minska effekter av pandemier och liknande hälsokriser.

I Kommunprogram 75 (kommunfullmäktiges beslut 17.2 1975) slogs fast att det är orimligt att fastställa endast en lösning för den framtida samhällsutbyggnaden. I detta föredömligt kortfattade dokument lades fast en inriktning för de (då) närmaste 10-11 åren – inte 30 år som nu. Där sägs ”En för planeringen styrande faktor måste vara befolkningens önskemål och krav på det sociala fältet, liksom kravet på omväxling och frihet från buller och luftföroreningar i bostadsområdena.” Det som uppmärksammades av planerare i landet var ett uttryck i programmet – ”det varsamma samhället”. I programmet gjordes en analys av vilka kapaciteter som fanns i de olika stadsdelarna och i kommunens tätorter. I grunden låg ambitionen att utnyttja befintlig infrastruktur för att undvika nyinvesteringar och bibehålla fördelar med de etablerade och välfungerande samhällsbildningarna. Kommunprogram 75 tillkom i en annan tid. Mycket har förändrats. Men grundtanken är långt bättre än innebörden i dagens avtal om fyrspårsutbyggnad.

FÖP:en för de sydöstra stadsdelarna bör därför utveckla förståelsen för vad nuvarande och framtidens uppsalabor önskar och drömmer om. Att utveckla i den anda som kom till uttryck för 45 år sedan känns åter aktuellt och vore väl värt att pröva.

Sammanfattat av Fredrik Meurman