

Bergsbrunna Egnahemsförening
Stadsplanegruppen
M Å
Bergsbrunna Villaväg 4
757 56 UPPSALA
mats@desperado.se

Uppsala 27 maj 2018
J E (Regeringen).
E P, M G,
T O, S H,
M H,
samt kommunstyrelsen i Uppsala

PM2 2017-12-02, om FÖP för Sydöstra Staden till regeringen från Uppsala kommun, undertecknat M B.

Synpunkter från Bergsbrunna Egnahemsförenings stadsplanegrupp.

Först kan konstateras att denna PM med fördjupning av förslag till översiktsplan inte sänts för synpunkter till intressenterna Danmarks Hembygdsförening och Bergsbrunna Egnahemsförening, ej heller till sakägarna Bergsbrunna Vägförening (ansvar för bl.a. Vreten 1:19) och Vallby-Söderby-Asphagen - Nyby vägföreningar. Det är beklagligt, eftersom lokal kunskap ibland kan komplettera den kännedom planerarna har. Här är ett diskussionsunderlag i denna fråga.

Innehåll:

- | | |
|--|---------|
| 1. Bevarande av god åkermark (Miljöbalken 3:4) | sidan 1 |
| 2. Skyddsvärda naturmiljöer | sidan 2 |
| 3. Infrastruktur: spår, vägar, avlopp | sidan 2 |
| a) Ultunalänken | sidan 2 |
| b) Vägtrafik | sidan 3 |
| c) Avlopp | sidan 4 |

1. Bevara god åkermark

I PM:en föreslås begränsad bebyggelse på god åkermark, reservat för väg över god åkermark, samt expansionsmöjlighet på god åkermark. Detta diskuteras nedan och alternativ anvisas på bättre byggmark.

Planförfattaren skriver sidan **17** att "Brukningsvärd jordbruksmark får enligt lag endast tas i anspråk för bebyggelse om marken behövs för att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse och om detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk." Vidare: "Vid stationsläget i Bergsbrunna ... är det dock motiverat med viss utbyggnad på åkermark." 40 000 kvadratmeter föreslås. Det är värt att lägga märke till att stationen är placerad på och omgiven av god åkermark. Det finns (sidan **23**) förslag till ett sydligt läge där slättens åkermark övergår i skog. En bebyggelse där skulle ske på mark av morän och berg i stället för på den djupa leran i norr. Ett skäl att avvisa det sydliga läget är att kollektivtrafiken dit skulle ta alltför lång tid. Så är det om man tänker på den relativt långsamma spårvägen, men det finns och kommer att utvecklas snabbare och modernare alternativ. Som ett annat skäl anges att läget inte skulle ge samma synergier med befintliga stadsdelar (Sävja). Men området ner mot Nysala är större än t.ex. Gottsunda och skulle därför kunna bli en stadsdel med tillräcklig egen infrastruktur. På sidan **25** sägs att en förlängning söderut kan "stödja stadsutveckling mellan Alsike och Bergsbrunna (Nysala)". Planeraren framhåller sidan **12** att området senare kan bebyggas ända ned i Alsike. **Fråga:** *Borde inte ett sydligare läge som sparar god åkermark kunna ersätta läget vid Asphagen redan från början?*

Sidan **18** talas om vägkoppling till E4 över god åkermark. Detta är inte nödvändigt. En väg kan dras genom Nysala till norra Alsikes mot vid E4. En sämre möjlighet är att dra vägen i kanten mellan åkermarken och moränmarken söder om Söderby till Slinkbacken/Bruhagen så att åkermark inte behöver tas i anspråk.

Enligt kartan sidan **11** läggs ett bostadsområde ut norr om tänkt station, inkluderande Tegelbruket och fotbollsplanen Danelid (för vilken plan fotbollsföreningen Dalkurd bjöd Danmarks IF 60 miljoner kronor enligt tidningsuppgift). Två tredjedelar härav ser ut att vara på god åkermark, men det finns gamla lertag på en del av detta område. På sidan **10** skrivs att avsikten är att spara mark nära stationen i Bergsbrunna för att möjliggöra successiv expansion, vilket synes oss innebära att ytterligare ta in anspråk den goda åkermark som miljöbalken vill bevara. I stället borde detta bostadsområde vinklas söderut till sämre åkermark men med högre och bättre byggmark. Under rubriken **Klimatanpassning** sidan **18** saknas konsekvens av ett extremt klimatscenario där hus på åkermarken skulle stå i vatten.

2. Skyddsvärd natur.

*På sträckan från väg 255 till järnvägen finns skyddsvärd natur (se sidan **20**). Var och hur den kan bevaras och nyttjas är ämnet för detta avsnitt. Dessa miljöer antar vi blir diskuterade i detaljplaner, men de kan vara värda att beröra även i översiktsplan.*

Den nya bebyggelsen kommer i omedelbar anslutning till Naturvårdsområdet Lunsen. Detta ställer krav på att emissioner och buller inte ska störa i vildmarken. En möjlighet är att ha en smal men tät zon skog alldeles norr om gränsen. Hus bör byggas så att buller från väg eller spårtrafik inte kan nå Lunsen. En möjlighet är att använda moderna och tysta spårssystem, inte spårväg.

Väljs spårtrafik måste täta planskilda korsningar finnas för de boende att komma ut i skogen. Men linbana eller kabinbana tillgodoses detta behov.

På kartan sidan **11** är ett grönstråk inritat från Lillskogen ner i Lunsen. Vår förhoppning är att detta grönstråk förbinder Sävjaån med Lunsen, vilket är viktigt för viltet. Stråket innefattar Stordammen, vilket är värdefullt. Bäckarna till och från måste också säkras för att Stordammen ska leva (det finns t.o.m. en outhärdlig möjlighet att med exploateringsmedel göra Stordammen till en badsjö för tillkommande och nuvarande befolkning; dammen bör i så fall muddras, och vatten från Fyris eller Sävjaån pumpas upp till de stora mossarna där det renas och fortsätter bäcken till Stordammen).

Mellan Stordammen och Lunsens naturvårdsområde ligger vackra hållmarker. De är ett omtyckt utflyktsmål för förskola och skola, för allmänheten nu, och säkert för de nyinflyttade. Hållmarkerna bör för att säkert bevaras ingå i grönstråket.

Ca 100 meter väster om järnvägen störtar en bäck ner från myrar i skogen. Det är viktigt att denna bevaras t.ex. genom en kulvert för vattnet under bebyggelsen väster om Asphagen. Det finns få forsande bäckar i kommunen, varför denna är värd att bevara. Barn bygger gärna vattenfall i den på våren.

Ytterligare ett stycke västerut ligger bäcken som drivit en kvarn vid Kvarnbacken, med vatten från Stordammen, som i sin tur får vatten från de stora mossarna i Lunsen. Även denna bäck har forsar på våren och bör bevaras (den går nu i kulvert under transformatorstationen).

Infrastruktur

*Stor betydelse för byggande och naturupplevelser har kommunikationer. Viktigast är de tunga persontransporterna från Södra Staden, samt senare från Boländerna, Fyrislund, Årsta och Gränby till station i Bergsbrunna. Länsstyrelsen avgör (sidan **25**) vad som kan tillåtas över Fyris vid Ultuna. Därför borde ha redovisats alternativa möjligheter. Sådana redovisas här. Därefter följer vägtrafik samt förslag till lösning på avloppsfrågan.*

3.a. Ultunalänken

I slutet av denna PM (sidan **25** ff) skrivs om kommunikationerna, främst om Ultunalänken. Avgörande för framkomlighet över Fyrisån är länsstyrelsen, inte kommunen. Planering saknas för den händelse att länsstyrelsen säger nej (för att inte riskera Uppsalas dricksvatten). Alternativen vi ser är tre:

Det **norra alternativet** innebär att Kungsängsbron byggs ut, vilket synes vara behövligt redan i dag och inte bör vänta i drygt 10 år. Den vägen nås E4 direkt. För att nå station i Bergsbrunna kan vägtrafiken ledas under befintlig viadukt vid Kuggebro och följa järnvägen söderut till stationen eller gå en upprustad Östunaled. Spårtrafiken skulle kunna använda "Karlsruhemodellen" som innebär att spårtrafik kan köra upp på järnvägen, och så komma till station i Bergsbrunna. Även med fyra spår kan det dock vara svårt för sådan trafik att få plats. I stället kan spårtrafik följa 255 söderut till Sävja (Svedden eller Skåneresan).

Det **södra alternativet** är Flottsundsbron, vilken dock har för liten kapacitet. För att få både väg- och spårförbindelse krävs förmodligen en högbro mellan Sunnerstaåsen och väg 255. Kontinuerlig spårtrafik kräver bro som ej behöver öppnas. Spårförbindelsen går norrut till Skåneresan i Sävja och fortsätter till station i Bergsbrunna. Eventuell biltrafik kan om den är obetydlig ta samma väg, men för bilfärd till E4 söderut behöver väg 255 byggas trefilig.

Mellanalternativet är närmast Ultunalänken. Bäst är kabinbana som kan ha 580 meters avstånd mellan pylonerna och då kan komma från grusås vid Ultuna till fast mark vid Nántuna Gård. Kabinbana är dock ej färdigutvecklad utan behöver sannolikt 10 år till, men den tiden väntar ju också fyrspårslösningen. Kabinbana siktar till 10 000 resande i timmen, men den får i varje fall minst lika hög kapacitet som spårvagn, drygt 3000, och hastigheten när den ersätter höghastighetståg sägs kunna bli upp till 300 km/tim. En annan möjlighet är linbana som i Göteborg, men den behöver tätare pyloner och har lägre kapacitet (ca 2000 resenärer per timme, samma som spårvagnarna i Göteborg).

På sidan **26** nämns spårtaxi. Den kräver en bro som kan utföras lättare än spårvägs- eller bilbro. Det står att den har tillräcklig kapacitet och att kabinerna kan gå med bara sekunders mellanrum. Detta är dock ej verklighet, ty säkerhetsavståndet är 20 sekunder. Då reduceras kapaciteten till 720 resenärer per timme, eller 1800 om man skulle lyckas bygga kabiner som tar tio resenärer. En lätt variant, men tyngre än spårtaxi är stadsbana, som har kapaciteten 5400 resenärer per timme. Kabinbana blir dock hittills det enda trafikslaget som med säkerhet kan korsa Fyrisån, men tekniken utvecklas snabbt.

I tabellen på sidan **27** finns varken kabinbana eller stadsbana (*people mover*) med, och spårtaxi har fått en helt orealistisk kapacitetssiffra. Kabinbana är långt ifrån färdigutvecklad, men stadsbana har kört i reguljär stadstrafik i 50 år, nu på drygt 150 platser i världen (snabb, tyst, utan vibrationer). För närmare diskussion om olika system att använda se brev från Åkerblom 2018-05-02.

Sidan **26** står också att omstigning till spårtaxi från buss/spårvagn krävs men ger tillräckligt korta omstigningstider. För spårtaxi, linbana och kabinbana kan förhoppningsvis 20 sekunder mellan kabinerna bli möjlig, medan stadsbana kräver 60 sekunder. Även detta är dock kort omstigningstid. Inget av dessa system vållar därför väntetid.

Ett fjärde alternativ har framförts: en tunnel från Södra Staden till Bergsbrunna och E4. Den sägs löna sig på 100 år sikt.

3.b. Vägtrafik

Vägtrafik har diskuterats i norra och södra alternativet ovan. Mellanalternativet skulle kräva en tung bro över Fyris. Om länsstyrelsen skulle medge detta kommer vägen över Ultunas jordbruksmark till väg 255. Trafiken kan sedan gå norrut mot Boländerna med direkt anknötning till E4. Den kan också gå söderut på väg 255 mot Knivsta/Märsta. Mellanalternativet är osäkrare. Att dra vägen efter spårinjen ger mer emissioner och högre buller i bostadsområdena. Kan detta bemästras kan vägen efter stationen gå till E4 i norra Alsike, eller i norra kanten av Nysala till E4 i Slinkbacken/Bruhagen.

Vägtrafik kan enligt denna PM inte korsa Fyrisån och kan därför inte föra trafik från Södra staden. Däremot sägs att väg behövs från Sävja respektive från E4 till station i Bergsbrunna. Sidan **25** sägs att omstigning från bil till kollektivtrafik kan ske vid stationen. Men finns god kollektivtrafik väljs denna framför bil för byte till tåg. Att köra bil från staden med omnejd till station i Bergsbrunna förefaller inte behövligt. Vägtrafik kan därför planeras med låg dimension. Upprustad Östunaväg, lokalväg från Sävja och lokalväg från Bergsbrunna (Södra Banvägens förlängning) är tillräckliga. I samband med eventuell bygghet mellan Sävja Gård och Sävjaån har visats en underfart under järnvägen norr om Bergsbrunna. En sådan skulle väljas även från norra Vilan. Vägtrafik mellan de nya bostäderna

och för byggtrafiken kan ombesörjas av led till mot i norra Alsike eller till mot vid Slinkbacken/Bruhagen.

Vägtrafik från Södra Staden till E4 får närmaste väg söderut med höjd standard på väg 255. Även om vägen skulle få klartecken från länsstyrelsen att korsa Fyrisån, får den svårt att komma genom Sävja/Bergsbrunna. Den kan gå norrut till Kuggebro och därifrån till E4.

Det kan noteras att inga förbindelser västerut från Södra Staden någonstans redovisas. Även resenärer från sydöstra staden kan ha behov att komma gentill Enköping, Västerås, med flera orter. Nu nyttjas alltmer broar vid Flottsund och Lurbo till Skärfälten/väg 55.

3.c. Avlopp

Reningsverk är en kritisk resurs för Uppsala och behöver nybyggas när staden växer. Samtidigt säger limnologer att Ekoln inte kan ta emot mer än den gör i dag. Reningstekniken kan komma att utvecklas så att kapaciteten räcker längre. Sidan **16** står "Vatten- och avloppssystemet behöver byggas nytt i sin helhet i Bergsbrunna med omgivning. Eventuellt behövs ett kompletterande avloppsreningsverk." Men även härifrån är Ekoln recipient.

Alternativet är att samarbeta med Knivsta som planerar att ansluta sitt avloppssystem till Käppalaverket. Knivsta skulle välkomna ett samarbete för gemensam finansiering. Detta talar för att huvuddelen av utbyggnaden i sydöst bör ske i Nysala i samplanering med Knivsta, snarare än på jordbruksmarken i norr.

För Bergsbrunna Egnahemsförenings stadsplanegrupp

M Å, sammankallande