

Kristdemokraterna i Uppsala kommun

RAPPORT

Samhällsutveckling för tillgänglighet och integration i ett växande Uppsala



Kristdemokraterna

Innehåll

ETT RUNDARE CENTRUM, EN RUNDARE STAD OCH EN RUNDARE KOMMUN.....	3
UPPSALA ÄR EN STAD DÄR BARN OCH ÄLDRE TRIVS	3
GRÖNA OCH TILLGÄNGLIGA OASER.....	4
PARKERING – AVGÖRANDE FÖR EKONOMISK AKTIVITET.....	4
CYKEL – UPPSALAS KÄNNETECKEN – FÖR NYTTA MEN OCKSÅ NÖJE.....	4
KOLLEKTIVTRAFIK – TILLGÄNGLIG OCH EFFEKTIV.....	4
BULLER OCH LUFTFÖRORENINGAR – VÅRA STORA LOKALA MILJÖPROBLEM	5
TRE UTVECKLINGSOMRÅDEN – BERGSBRUNNA – NORRA BOLÄNDERNA OCH SKYTTORP- VATTHOLMA.....	6
BERGSBRUNNA OMVANDLAS TILL EUROPA MODERNASTE STADSDEL	6
NORRA BOLÄNDERNA – EN NY SPÄNNANDE CENTRAL STADSDEL.....	6
SKYTTORP-VATTHOLMA – INTEGRERAD JÄRNVÄG OCH MOTORVÄG FÖR ATTRAKTIVA FÖRETAGSETABLERINGAR	6
BYGG STAD INTE BOSTÄDER	7
ENERGI – EN MODERN STAD KRÄVER MYCKET ENERGI.....	7
EKONOMI –NIO MILJARDER I NY INFRASTRUKTUR.....	8
AVGRÄNSNING OCH KOM MED DINA IDÉER!.....	9
TACK	9

Uppsala 2013-10-16

Samhällsutveckling för tillgänglighet och integration för ett växande Uppsala

Kristdemokraterna vill investera närmare nio miljarder kronor i ny infrastruktur för att kunna öka Uppsala från 200 000 invånare till 350 000 invånare till år 2050¹.

Vi vill bygga en rundare och mer sammanhållen kommun. Detta kommer bidra till en bättre geografisk integration av kommunen med människan i centrum.

En bättre integration ger en effektivare kommun med bättre konkurrenskraft och högre ekonomisk attraktionskraft.

Ett rundare centrum, en rundare stad och en rundare kommun

Kristdemokraterna vill förvalta och utveckla vår kommun på ett hållbart sätt för vårt gemensamma bästa. Förvaltare och subsidiaritet är två grundläggande begrepp i Kristdemokratien. Förvaltare innebär att vi i vårt arbete med att utveckla kommunen alltid tar hänsyn till att det bara finns en jordglob och att vi har "lånat" den från kommande generationer. Subsidiaritet betyder att beslut skall fattas på lägsta effektiva nivå, det vill säga så nära familjerna och de enskilda personerna som berörs som möjligt.

Vi kristdemokrater vill bygga samhället nerifrån och upp. För oss startar samhällsbygget med de lokala gemenskaperna: familjen, grannarna, byn, stadsdelen och utgår därifrån.

En stadsplanering som länkar ihop olika delar av kommunen med fler och smartare tvärförbindelser tror vi är avgörande för en bättre geografisk integration. Att vissa stadsdelar får stämpeln "förort" med olika sociala problem som följer därmed är något vi är övertygade om att det kan bekämpas genom att skapa tvärlänkar mellan stadsdelar och mellan mindre tätorter på landsbygden och därmed skapa fler tyngdpunkter i kommunen än Uppsala centrum.

Samtidigt tror vi att en avlastning av centrum kan göra att Uppsala centrum kan utvecklas än mer med kultur, restauranger, turism, handel och nöjen. Sommartid skall delar av området i Uppsala centrum runt Fyrisån vara bilfritt, främst genom att stänga av delar av Östra Ågatan men på sikt även delar av Västra Ågatan.

Avseende broar behövs en ny bro vid studenternas, flottsund och mellan Ultuna och Sävja. Ytterligare broar kan eventuellt behövas.

För att stimulera det lokala företagandet kan vissa kommunala avdelningar flyttas ut till stadsdelar som Gottsunda, Gränby eller Stenhagen. Även kransorter som har eller kan få pendeltåg som Järlåsa, Storstora eller Skyttorp kan bli aktuella.

Uppsala är en stad där barn och äldre trivs

En stad där barn och äldre trivs är en stad där alla trivs. Vårt unika förslag med spårvagn till friluftsliv och fritidsanläggningar förutom ren arbetspendling gör att behovet att skjutsa barn till fritidsaktiviteter minskar.

¹ Befolkningsutveckling enligt beräkningar från kommunledningskontoret.

Större tillgänglighet till natur och fritid men också kultur och handel gör att seniorer kommer att uppskatta Uppsala som en kommun för aktivt och positivt åldrande.

Vi vill se fler lekplatser både i Uppsala stad men också i kommunens många tätorter. Trivs barnen så trivs också föräldrarna. Barn skall kunna ta sig till kompisar, skola och fritid på ett säkert och tryggt sätt.

Genom att utgå från våra yngsta och äldsta invånare blir kommunen tryggare och bättre för alla.

Gröna och tillgängliga oaser

Stadsdelarna Stenhagen, Flogsta, Gottsunda, Sävja och Bergsbrunna länkas i vårt förslag ihop med spårvagn. Denna spårvagnslinje kommer att passera två naturreservat, Hågadalen-Nåsten i väster och ett nytt planerat naturreservat runt Fyrisån mellan Sävja och Ultuna.

Genom Hågadalen-Nåsten vill vi undersöka möjligheten att bygga spårväg med ett friluftcenter längs vägen. Samma spårväg förlängs till Bergsbrunna via Sävja och sedan vidare norrut till Gränby. Denna spårväg får också ett grönt stopp med ett friluftcenter.

Stadsparken och området kring Sten Sture monumentet förbinds och skapar på så sätt en ännu större park. Akademiska sjukhuset och stadsparken bör förbindas med en gång- och cykeltunnel.

Parkering – avgörande för ekonomisk aktivitet

God tillgång till parkering är avgörande för en stad med intensiv ekonomisk aktivitet. Grundprincipen för parkering skall vara att parkeringar nära centrala målpunkter skall ha hög tillgänglighet och omsättning och därmed korta parkeringstider. Dessa parkeringar ska kompletteras med parkeringar med längre tidsintervall nära till kollektivtrafik och läncykelmöjligheter.

Det är viktigt att det finns tillräckligt med cykelparkeringar som underlättar byte mellan cykel och kollektivtrafik. Detta är särskilt viktigt i direkt anslutning till Uppsala resecentrum och andra knutpunkter i kommunen. Större samnyttjande av bilparkeringar ska eftersträvas för att effektivisera användandet av parkeringsytor. Bilpooler bör stöttas för att minska behovet av ytor för parkering.

I övriga kommunen ska parkeringar på strategiska platser underlätta samåkning och byte mellan bil och kollektivtrafik, särskilt tåg.

Cykel – Uppsalas kännetecken – för nytta men också nöje

Cykling med få stopp och utan stora omvägar ska underlättas. Tvärlänkar som saknas ska kartläggas och åtgärdas. Cykel skall dels användas som transportmedel men Kristdemokraterna vill också öka och förbättra antalet cykelleder för rekreation, motion och naturupplevelser i hela kommunen.

För att underlätta passage av gågatan i Uppsala med cykel vill vi tillåta cykling på S:t Persgatan och Bredgränd från midnatt till klockan 10 på förmiddagen.

Konfliktpunkter mellan cykel, kollektivtrafikresenärer och gångtrafikanter skall kartläggas och åtgärdas.

Kollektivtrafik – tillgänglig och effektiv

Kristdemokraterna har inom Alliansen drivit på för att integrera stadstrafiken och länstrafiken. Inrättande av en kollektivtrafiknämnd och integration av biljettsystem har varit två avgörande steg. Nu vill vi gå vidare och skapa ett sammanhängande kollektivtrafiksystem.

Ett viktigt förslag är två spårvagnslinjer som knyter ihop centrum med Gränby och Gottsunda och en linje i en halvcirkel väst-syd-öst, utöver de linjer som redan finns med i kommunens planering. Initialt kan spårvagnar först vara speciella bussgator beroende på ekonomi, kapacitetsbehov och snabbare byggtid. Spårtaxi skall inte byggas.

Busstrafiken i kommunens mindre tätorter skall integreras bättre med tågtrafiken.

De större trafiklederna i Uppsala stad bör utnyttjas för snabbusslinjer så att det går att ta sig snabbt mellan de olika delarna av staden. Exempelvis en busslinje som följer Kungsängsleden, Tycho Hedéns väg och Bärbyleden. Bussarna som kör i Uppsala ska ha prioritet mot andra trafikslag i form av busskörfält och signalprioritering.

Stadsbussar skall av buller-, luftmiljö- och klimatskäl bli mer elektrifierade med hybrid- och elteknik. Bussar skall prioriteras i korsningar och framkomlighet. All lokal kollektivtrafik i Uppsala kommun ska vara fossilbränslefri till 2020.

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassad. Att ytterligare förenkla och medtagande av cykel i kollektivtrafiken beaktas.

En gångbro mitt på perrongen vid Uppsala resecentrum skulle korta vägen mellan cykelparkering och tåget.

Resenärsinformationen behöver förbättras med pedagogiska linjekartor i hållplatser och knutpunkter. Transport for London har utgått från besökare i kollektivtrafikinformationen och åstadkommit ett pedagogiskt och lättbegripligt resultat som vi kan lära av.

Buller och luftföroreningar – våra stora lokala miljöproblem

Buller har nyligen kartlagts av kommunen och är ett stort problem i bostäder men framförallt för barn och ungas lekmiljöer i förskolan, skolan och på fritiden.

Det effektivaste sättet att åtgärda buller är att minska mängden buller vid källan. El- och hybridteknik i bussarna kan väsentligt minska bullret och utsläppen. Nedsänkning av järnvägen tillsammans med tunnlar är viktiga åtgärder för att minska buller.

Vi tycker också att en generell översyn av hastighetsgränserna i Uppsala skall göras. En sänkning av hastigheten från 50 till 40 minskar bullret med 40 procent.

Tyst asfalt skall användas i bullerutsatta gatumiljöer.

Dubbdäcksförbudet skall upphävas då denna åtgärd visat sig vara relativt ineffektiv för att minska partikelproblemen i samband med vårens snösmältning. Dubbdäck är viktigt för trafiksäkerheten i vår stora kommun. Polisen kräver dubbdäck på sina egna fordon av just säkerhetsskäl och söker och får varje år dispens från dubbdäcksförbudet. Nya undersökningar har påvisat att det i huvudsak är sandningssanden som orsakar partikelproblemen.

Butiker och kontor kan också användas för skapa bullerbarriärer. Stadsdelen Frösunda i Solna är ett bra exempel på detta. Mer väg och järnväg – norr, väster och söder

Järnväg är ett snabbt, effektivt, miljövänligt och kostnadseffektivt kommunikationsmedel. Vi vill se nya järnvägsstopp i Järlåsa och Bergsbrunna och en uppgradering av Dalabanan till dubbelspår. Vidare vill vi se fyra spår till Stockholm och en ny järnväg till Enköping på sikt.

Vägarna som länkar ihop yttre orter som Gunsta, Gåvsta, Storvreta, Bälinge och Vänge ska förbättras. Vägarna skall förses med kollektivtrafik och cykelbanor. Detta medger ytterligare exploatering med småskaligt och familjevänligt boende.

Tre utvecklingsområden – Bergsbrunna – Norra Boländerna och Skyttorp-Vattholma

Bergsbrunna omvandlas till Europa modernaste stadsdel

Järnvägen förbi Bergsbrunna sänks ner och förläggs i tunnel och uppgraderas till fyra spår. Vi vill sedan se en underjordisk järnvägsstation med anslutning till spårvagn ovan jord. Runt den nya järnvägsstationen tillåts höga byggnader för kontor, hotell och bostäder. Vi vill inte se en hög fyrkantig byggnad utan flera byggnader som skall byggas med senaste teknik och arkitektoniska former.

Kombinationen järnväg, motorväg och höga byggnader blir unik i Sverige och skapar en ojämförbar attraktivitet. Möjlighet att ta hiss direkt till tåget, att ha kultur, handel, idrott och fritid inom gångavstånd kommer vara unikt i ett nordiskt perspektiv. Endast femton minuter till Arlanda ökar ytterligare dess attraktivitet för globala individer och organisationer.

Målet är att göra Sävja-Bergsbrunna till norra Europas mest exklusiva, moderna och attraktiva stadsdel. En omvandling som blir gynnsam både för de som redan bor där idag och för hela Sverige.

Norra Boländerna – en ny spännande central stadsdel

Norra Boländerna är idag kanske den stadsnära stadsdel som är minst utvecklad. I samband med att järnvägen söderut uppgraderas till fyra spår sänks den ner för att tätt integrera Kungsängen och Boländerna.

Vi vill här skapa en dygnet runt-aktiv stadsdel med kontor, bostäder, restauranger, affärer, idrott, sport, kultur och rekreation. En integrerad stadsdel med en bred palett av erbjudanden.

Skyttorp-Vattholma – integrerad järnväg och motorväg för attraktiva företagsetableringar

Skyttorp och Vattholma är de två orter som kanske utnyttjas sämst. Östra Fyrislund är tänkt att bli ett nytt logistik- och industriområde. Närheten till E4 citeras som en viktig orsak.

Framtidens logistik har förutom väg och järnväg som en viktig komponent. Skyttorp-Vattholma kan erbjuda både närheten till E4, järnväg och i framtiden möjligen också flygplats. Vi vill därför utveckla Skyttorp-Vattholma till att bli attraktiv för storskaliga företagsetableringar. En uppgradering av brandstationen i Skyttorp från deltid till heltid kan då bli aktuell istället för återkommande förslag om nedläggning.

Bygg stad inte bostäder

Detaljregleringen av bostadsbyggandet måste minska. Nationella standards för bostadsbyggande är en förutsättning för att få lägre kostnader. Bostadsbyggandet skall vara ekologiskt hållbart men också betalbart för att vara socialt hållbar.

Planeringen skall ske med större penseldrag än idag och fokusera på att helheten passar ihop. De som bygger skall ges en större frihet i detaljerna. Bostadsbyggandet måste utgå från människors ändrade krav och önskemål. En allt större andel både äldre och barnfamiljer önskar bo nära kommunikationer, handel och nöjesliv. Uppsala stad har redan börjat, och kommer att få en annan skala. Vi ser detta som en nödvändighet men också som en ökad attraktionskraft.

Det är viktigt att en så stor mångfald av olika funktioner och bostäder kan integreras i varje stadsdel, ort eller kommundel. En blandning av upplåtelseformer och boendestandarder är viktigt för att motverka segregationen i boendet. Kontor, handel, kultur, nöje och fritid skall varvas med boende för att skapa områden som fungerar dygnet runt. Kollektivtrafik, cykel och gående skall integreras i all planering.

Centrala staden ska behålla sin karaktär men där det är möjligt skall staden förtätas utifrån stomlinjetrafik/spårburen trafik. En variation i höjd skall användas för att variera tätheten och minska betongkänslan. Villatomter skall finnas i olika storlekar och platser i hela kommunen.

Bygglov skall ha korta och garanterade handläggningstider. Enkla bygglov skall ges en särskild snabbhantering. Medborgarna skall tidigt involveras i planeringen vilket skapar delaktighet och minskar överklaganden.

Alla kommunens delar skall utvecklas, inte bara staden.

Energi – en modern stad kräver mycket energi

Uppsala får idag huvuddelen av sin uppvärmning från fjärrvärme som är en bra och relativt miljövänlig metod för uppvärmning. Förbränning av sopor är ett bra sätt att slutgiltigt ta hand avfall. Återvinning och minskad avfallsmängd måste däremot främjas före ökad sopförbränning.

Värmepumpar har på senare år sjunkit i pris, blivit allt effektivare och tillförlitligare. Värmepump är enligt Energimyndigheten idag ett minst lika bra alternativ ur klimatsynpunkt. I många fall är värmepump för nybyggnation idag det billigare alternativet. Där fjärrvärme redan finns väl utbyggt är den totalekonomiskt jämförbar med värmepump. I Uppsala lönar det sig dagsläget inte för befintliga hus att byta uppvärmningsmetod från fjärrvärme till värmepump, eller tvärtom.

De löpande kostnaderna för värmepump är idag däremot väsentligt lägre än för fjärrvärme.

Effektivare energianvändning minskar också behovet av uppvärmning och lokal produktion av värme och el med solceller och annan smart teknik kan på sikt minska behovet av fjärrvärme. Kristdemokraterna anser att närboende ska ha stor delaktighet vid etablering av vindkraft i kommunen.

El kan också i en värmepump konverteras till tre gånger mer värmeenergi. Enbart elproduktionen i Östhammar skulle kunna ersätta all fjärrvärme i hela Sverige.

Något självändamål att producera värme och el i just Uppsala ser vi inte. Solenergi kommer i framtid dagtid utgöra ett viktigt komplement till elens basproduktion. Mänsklig aktivitet ökar dagtid och därmed energibehovet.

Ekonomi – nio miljarder i ny infrastruktur

Vi har försökt uppskatta ekonomin för våra föreslagna projekt på ett överslagsmässigt sätt. Vi har inte haft tillgång till expertis så siffrorna måste ses i det ljuset.

Totalt motsvarar detta infrastruktursatsningar på omkring nio miljarder i Uppsala kommun. Detta skall sättas i relation till en BNP för Uppsala kommun på 75 miljarder kronor. Med en byggtid på tjugo år motsvaras denna satsning av landstingets investeringar i Akademiska sjukhuset. Med investeringarna räknar vi med att BNP för Uppsala kommun skall öka med ytterligare minst 25 miljarder per år. Förutom dessa investeringar krävs självklart också andra investeringar i bostäder, skolor, äldreboenden, idrottsanläggningar, med mera som kommer med en ökad befolkningmängd.

Investeringen kan också ställas i relation till exempelvis 7,5 miljarder som svenska kraftnät investerar i Sydvästlänken för att kompensera obalanser efter nedläggning av Barsebäck och ökad vindkraftsproduktion.

Tunnelinvesteringarna kommer frigöra värdefull mark och kan troligen till stor del finansieras med exploateringsmedel.

Många av de i detta dokument beskrivna projekten är sådana som helt eller delvis ska finansieras av staten eller landstinget och de belastar således inte Uppsala kommuns investeringsbudget direkt.

Beskrivning	Längd	Kostnad [Mkr]	Varav i Uppsala [Mkr]	Typ
Väg Gunsta-Gävsta-Storvreta-Bälinge-Vänge	40 km	1000 ²	1000	Väg
Väg Ultuna-Sävja-Bergsbrunna-E4	7 km	250	250	Väg
Bro för spårvagn, cykel och bil över Fyrisån Ultuna-Sävja	1200 meter	1500 ³	1500	Bro
Fyrspår Uppsala-Stockholm	60 km	1600	400	Järnväg
Järnväg Uppsala-Enköping	38 km	1600	800	Järnväg
Dubbelspår Uppsala-Sala	55 km	1000	250	Järnväg
Nedsänkning av järnväg Boländerna-Kungsängen	1500 meter	500 ⁴	500	Halvtunnel – järnväg
Tunnel Bergsbrunna		1500 ⁵	1500	Tunnel – järnväg
Spårvagn Gottsunda-Centrum-Gränby	8.5 km	1000	1000	Spårvagn
Spårvagn Stenhagen-Gottsunda-Sävja-Bergsbrunna-Gränby	18 km	1500	1500	Spårvagn
Summa	18 km	11450	8700	

² Enligt antagandet om 250 miljoner per mil väg

³ Uppskattning baserat på andra broprojekt

⁴ Jämför Åkarp i Skåne med nedsänkt fyrspår

⁵ Motsvarar tunnel vid Gamla Uppsala

Avgränsning och kom med dina idéer!

Vi har gjort en avgränsning där vi exempelvis inte nämner redan pågående eller planerad byggnation i Jälla, Storveta, Fullerö, Östra Salabacke, Gränby och Gunsta, för att nämna några exempel. Arenor, hallar och andra fritidssatsningar har också valt att inte ta upp inom ramen för arbete.

Vi har inte haft ambitionen att täcka varje ort och varje stadsdel utan vi har vela fokusera på huvuddrag och där vi ser konkret potential.

Fler idéer, synpunkter, ris och ros välkomnas och uppskattas självklart!

Tack

Arbetsgruppen har bestått av följande personer

- Ingemar Virsén – plan- och byggnadsnämnden (PBN)
- Ian Engblom – gatu- och samhällsmiljönämnden (GSN)
- Lukas Nilsson – idrott- och fritidsnämnden (IFN)
- Helan Busch-Christensen – miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN)
- Petra Karlå – kollektivtrafiknämnden (landstinget)
- Harald Klomp – sammankallande

Till gruppen har också Ebba Busch Thor, Martin Eliasson och Martin Wisell bidragit med viktiga inspel.

Arbetsgruppen har haft fyra träffar med tre studiebesök. Arbetsgruppen vill därför särskilt tacka.

- Göran Carlén, strateg med ansvar för översiktsplanen i Uppsala
- Johan Wadman, chef kollektivtrafikmyndigheten Uppsala läns landsting
- Anna Karlsson, Vattenfall Uppsala
- Anders Josephsson, politisk sakkunnig hos civil- och bostadsministern