



# **Remissyttrande angående Fördjupad översiktsplan för Sydöstra stadsdelarna**

2021-04-06

# Kristdemokraternas remissyttrande angående Fördjupad översiktsplan för Sydöstra stadsdelarna

**Detta remissyttrande är en uppdatering av den kritik som Kristdemokraterna i Uppsala framförde när förslag till Fördjupad översiktsplan (FÖP) för de sydöstra stadsdelarna först var ute på remiss. Eftersom innehållet är i stort sett detsamma kvarstår vår kritik. Grundläggande anser vi att planen är dålig: husen är för höga och står för tätt; detaljeringsgraden är för stor och planen är propagandistiskt utformad utifrån en politisk vision om att människor ska bo i höga hus i stad i stället för i små hus på landet.**

I stället anser vi att planen borde ha utgått från vad medborgarna önskar och behöver. Problemet är att allt utgår från en politisk uppgörelse med staten i form av Uppsalapaketet. Ett beslut som vi Kristdemokrater reserverade oss emot när det togs i januari 2018. Vi har nu verkat för att en omförhandling med staten måste göras, ett förslag som KD Knivsta fick med styret i Knivsta på att begära hos regeringen. Tyvärr har vi hittills inte fått gehör för samma förslag i Uppsala kommun, även om vi också i detta sammanhang föreslår en sådan omförhandling. Ett förslag som innebär en utbyggnad med 33.000 bostäder i Uppsala plus 15.000 i Knivsta över 30 års tid, behöver en helt annan demokratisk förankring och brett stöd än vänsterstyret i Uppsala har kunnat få till stånd.

KD har under många år drivit frågan om ny järnvägsstation söder om Bergsbrunna. Vi har även föreslagit en matning med spårväg från Gottsunda, något som även staten lovat finansiera 900 miljoner kronor av kostnaden för. Vi har däremot numera sagt nej till planerna för spårväg i Uppsala city, och anser helt enkelt att Uppsalas politiska styre tar sig vatten över huvudet när det gäller såväl byggande som infrastrukturinvesteringar. Vi anser inte att man medvetet ska försvåra för människor som har bil. Bilen kommer finnas kvar inom överskådlig framtid, och vi kan inte bygga vägar extra krokiga, och p-platser extra långt bort för att på det sättet försöka hindra bilinnehav.

Människor flyttar inte till Uppsala för att de söker nya miljonprogramområden utan för att de antingen vill bo på landsbygden eller i en trivsamt småstad med historisk karaktär. En politiskt färgad plan som denna möter inte de önskemålen. Förslaget har inte blivit bättre genom Uppsalas egen januariöverenskommelse där en majoritet av Uppsala kommunfullmäktige nu står bakom planen. En kulturhuvudstatsansökan och bomässa i Uppsala tycker KD att vi kan klara oss utan, och vår poäng är att hela planen måste göras om i grunden, inte putsas på ytan.

Vi redogör här i sex avsnitt för våra ståndpunkter. Dels genom vår kritik mot Uppsalas januariavtal. Dels genom att påpeka problemet med den korta samråd tiden. Dels genom att beskriva det grundläggande problemet – statens påtryckningar att bygga en ny stad. Dels genom att ge bakgrunden till att vi är så negativa. Dels genom att komma med konkreta förslag på förbättringar av planen, och slutligen genom några punkter om varför vi bör samordna bättre med Knivsta kommun.

## **1. Det nya förslaget är i stort sett lika dåligt som det förra**

Genom flerpartiöverenskommelsen i januari 2021 samlades en majoritet för förslaget till FÖP genom en uppgörelse som S, L, MP och M ställer sig bakom. Förslaget har samma volym, och liknande utformning. Förutom några små uppdateringar i planen innehöll överenskommelsen konkreta förslag på andra åtgärder – några hundra småhus på landsbygden, investeringar i förbättrad framkomlighet på och längs Kungsängsleden, samt ansökan om europeisk kulturhuvudstad och Bomässa 2029 för Uppsala kommun. De senaste projekten anser vi kristdemokrater är ett dåligt förslag, medan vi självklart är för småhus och bättre framkomlighet på Kungsängsleden.

De två stora förändringar när det gäller själva planen skulle vara en större andel småhus och möjlighet till biltrafik över Fyrisån. De borgerliga partierna har under många år drivit behovet av en bilförbindelse över Fyrisån. Tyvärr är förslaget så utformat att det bara är en planering för en eventuell bro för fossilfri biltrafik på sikt, och alltså är inte behoven av bättre förbindelser mellan Gottsunda/Sunnersta och E4 tillgodosedda.

Andelen småhus sägs ha ökat från 1000 till 5000, men då är det även i form av "marklägenheter". Grundläggande har bebyggelsen samma prägel – höghus upp till åtta våningar, i stället för att i grunden göras om i enlighet med den låghusbebyggelse som finns sedan tidigare i området. Ett stort område för småhus ingår i planen, på fälten nedanför Sävja gård, ett område som ligger utanför överenskommelsen med staten – bebyggelsen i området uppgår alltså till runt 22.000 bostäder.

Vi kristdemokrater har exemplifierat våra visioner genom en motion om "Söderby Trädgårdsstad", där man skulle bygga ett egnahemsområde i skogsbrynen i söder, mellan järnväg och E4, i stället för det kommunala ridhus som föreliggande förslag inrymmer.

Det är också mycket anmärkningsvärt att kommunstyrelsen fattat beslut om planuppdrag till Plan- och Byggnadsnämnden redan innan föreliggande FÖP är antagen. Vi anser inte att man bör inleda med att bebygga "Östra Nántuna" som första område i utbyggnaden, utan att man i stället bör inleda bebyggelsen runt det kommande stationsområdet längs järnvägen.

## **2. Kristdemokraterna ville tillmötesgå föreningen Sydöstra Uppsalas krav på mer tid**

Precis som förra våren var ambitionen att trycka igenom det nya förslaget med kortast möjliga samrådstid. Och precis som förra våren gick styret under påtryckningar från oppositionen med på att förlänga med ett par veckor.

Sedan förra FÖP:en presenterades har en ny förening mot byggplanerna startats, föreningen Sydöstra Uppsala. De aktiva i föreningen anordnade en stor manifestation på kullarna vid Nántuna i september 2020, och nu krävde föreningen att med hänsyn till Coronapandemin skulle samrådstiden utsträckas tills 31/8 något vi yrkade på att kommunen skulle tillmötesgå. Vi är väldigt missnöjda med den bristande förankringen, och den bristande demokratiska processen i ett så här stort beslut.

Den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna, med en stadsutbyggnad om 21.500 bostäder och kanske 35.000 invånare fram till 2050, motsvarar en egen översiktsplan för flera av Sveriges kommuner. Ett översiktsplanearbete, om det inte bara är fråga om en aktualisering av en tidigare plan, föregås vanligen av en mycket omfattande process. Denna process saknas här.

På grund av det begränsade samrådet och pandemin har endast ett fysiskt samrådsmöte på plats ute i den aktuella delen av kommunen kunnat genomföras. Det är inte en fullgod förankring.

### **3. Grundläggande invändningar mot förslaget**

Det grundläggande problemet med föreliggande FÖP är att den är byggd på överenskommelsen med staten och Region Uppsala angående det så kallade Uppsalapaketet – utbyggnad av fyra spår hela vägen Uppsala-Stockholm, mot att Uppsala kommun bygger 33.000 bostäder på statens villkor.

Dessa villkor var detaljerade och ingripande, på ett sätt som aldrig annars hade accepterats utifrån det kommunala självstyret, om inte staten hade använt järnvägsutbyggnaden i utpressningssyfte för att kunna få igenom förslaget. En järnvägsutbyggnad på föreliggande sträcka är en av få järnvägsprojekt med så pass stark samhällsekonomisk bärkraft att staten borde gjort den investeringen utan att behöva pressa Uppsala och Knivsta kommuner på det här sättet.

Vi kristdemokrater är grundläggande emot den här typen av kraftig stadsutbyggnad, både i Uppsala och i Knivsta. Vi anser inte att man ska pressa in en stor mängd bostäder på en liten yta och få en oönskad täthet och brist på trivsel i ett bostadsområde. Hela tänkandet påminner om 60- och 70-talens miljonprogramsområden.

Förutom att vara Sveriges fjärde största stad är Uppsala också Sveriges största landsbygdskommun, med 50.000 av de 230.000 invånarna boende utanför staden. Det är något som förpliktigar också i en sådan här stadsutveckling.

Hela utformningen av förslaget är alltför detaljerat och propagandistiskt. Det är inte bara till för att beskriva ett översiktligt planprogram, utan för att förmedla en politisk vision om tät stad, utan bilar, med kretsloppstänkande och en massa detaljerade förslag runt teknisk försörjning (där vissa lösningar inte existerar idag), transporter, innovation och husens utformning. Att det är ett experiment för stadsutveckling förstärks av idéerna om en bomässa. Allt förpackat i en säljande inramning med vackra bilder och klatschiga citat.

Vi anser att man måste börja i andra ändan – hur bygger vi en trevlig boendemiljö för kommunens medborgare, som de själva önskar? Där barn, äldre och familjer känner sig hemma, får den service de behöver, och vill bo och verka.

## **4. Bakgrund och Kristdemokraternas tidigare ställningstaganden**

### **4.1 Översiktsplanen**

Vid beslut om Översiktsplan för Uppsala kommun i december 2016 med bäring på aktuellt område yrkade Alliansen på:

*”Att Ultunalänken förutom kollektivtrafik, gång och cykel, även ska kunna trafikeras av bilar, utryckningsfordon samt varu- och godstransporter”*

och Kristdemokraterna yrkade därutöver på:

*”Att Uppsala Södra runt en framtida pendeltågsstation söder om Bergsbrunna är ett viktigt utvecklingsområde. Detta område bör (förutom ny bro över Fyrisån) förbindas infrastrukturmässigt (VA, vägar, etc) med Knivsta kommun vilket också kräver en samordnad planering”*

I och med att våra yrkanden inte antogs reserverade vi oss.

### **4.2 Uppsalapaketet**

Vid beslut om Uppsalapaketet i januari 2018 reserverade sig Kristdemokraterna till förmån för att järnvägsstationen skulle placeras längre söderut, att hellre en del av skogen och till och med en remsa av naturreservatet längs järnvägen skulle tas i anspråk samt påpekade att vi sedan tidigare drivit att järnvägen om möjligt bör läggas i tunnel för att minska barriäreffekten. Vi avslutade vår reservation med att:

*”Vi beklagar att den rödgröna majoriteten inte bättre förmår genomföra en process som samlar så många partier som möjligt i en fråga som är så viktig för Uppsalas framtid.”*

### **4.3 Beslut om att skicka FÖP på samråd**

Vid beslutet i KS 12/2 2020 yrkade KD och M på att i första hand återremittera planen, i andra hand avslå den. Bakgrunden var bristfälliga trafikanalyser, ingen planering för Nysala och att planen behövde en bättre förankring genom KF-behandling innan samrådet.

### **4.4 Beslut om att skicka något justerad FÖP på samråd**

En något uppdaterad FÖP, efter ett samråd där väldigt många kritiska yttranden kom in, bland annat från länsstyrelsen, behandlades på kommunstyrelsen 19/1 2021. KD yrkade då avslag på förslaget (tillsammans med Stefan Hanna, och Simon Alm – i tredje hand), samt att hela förslaget borde omförhandlas med staten. Vi fick dock inte gehör för våra yrkanden utan fick reservera oss även denna gång.

## 5. Utformningen av FÖP

Med ovanstående bakgrund, som ger en fingervisning om vår grundläggande inriktning, så vill vi kommentera några detaljer i föreliggande plan där vi föreslår förändringar.

### 5.1 Mer småhus

Den kanske viktigaste förändringen för Kristdemokraterna är att planen borde innehålla en betydligt större andel småhus. Så många som bara ryms inom ramen för planen, gärna med äganderätt, då detta är den mest efterfrågade typen av boendeform av medborgarna.

Som nämnt ovan föreslår vi till exempel en "Söderby trädgårdsstad", vilket innebär att i stället för att lämna den sydligaste delen av Danmarksfältet i nuvarande skick, med ganska många mindre husklungor, så bygger man en egen trädgårdsstad. Det vill säga småskalig egnahemsbebyggelse med 1-4 lägenheter i varje huskropp omgivna av trädgård.

För att hålla nere priset kan tomterna gärna bebyggas med tomträtt, och faktum är då att för en småbarnsfamilj som gör en del av arbetet själv kan man faktiskt komma ner i en lägre månadskostnad för att äga sitt eget hus, än för att betala hyra i en nyproducerad lägenhet i samma område. Förutsättningen är att man kan ha små tomter (400–500 m<sup>2</sup>) och bygga husen i standardiserade serier. En sådan trädgårdsstad skulle kunna täcka hela den sydligaste kanten av slätten mellan järnväg och E4 längs skogsbrynet, och samla upp de redan utlagda bebyggelsegrupperna i en smakfull planering.

Man slipper då också förslaget på en kommunal ridanläggning som nu finns med i föreliggande förslag. Vi anser inte att det är ett kommunalt kärnuppdrag att planera för nya ridanläggningar.

Även i andra delar kan motsvarande småhusbebyggelse planeras, och inte bara som i förslaget längs brynen mot naturreservatet och i några fall insprängda i kvarteren. Dock avstyrker vi att man bygger på fälten nedanför Sävja gård (ungefär 400 bostäder som kommer i tillägg till de 21.500 bostäder som ingår i Uppsalapaketet).

### 5.2 Håll ner höjder och täthet

De huskroppar som ligger närmast järnvägsstationen bör inte vara högre än 4-5 våningar. Forskning visar att det är vid denna maxhöjd som boende i husen fortfarande känner varandra och föräldrar fortfarande vågar släppa ut sina barn ensamma för att leka. Högre hus ger ingen mänsklig skala och bidrar till misstrivsel och skugga samt ökar det mellanmänskliga avståndet mellan de boende. Hus i lägenhetsform kan med fördel byggas i kvartersstruktur, och det är en förutsättning för att hålla nere våningshöjden. Men det är viktigt att inte huskropparna blir för täta, utan att man upprätthåller tillräckliga avstånd och barriärer mellan lägenheterna.

### 5.3 Jordbruksmark sparas

En fördel med förslaget är att så pass stor del av Danmarksfälten sparas. Det är viktigt med siktlinjerna från Linnés Hammarby, och den jordmån som finns i området är en av de mest

bördiga i Sverige. Vi måste slå vakt om Uppsalas prägel som ”en stad på slätten”, och då går det inte bygga igen fälten som man kommer på när man anländer via tåg eller bil. Fält med en av de bästa jordmånerna i Sverige.

Som framgår av bakgrunden ovan har vi flera gånger framfört att man hellre bör bygga i skog än på fälten. Det görs också till stor del i förslaget, men vi anser att man även borde överväga att ta i anspråk en smal remsa av naturreservatet strax väster om järnvägen. På det sättet minskar man trycket på täthet i övrigt. Exempelvis skulle man här kunna bygga småhus som redan i viss utsträckning finns i det området.

#### **5.4 Folk måste kunna köra bil**

Ett stort problem med planen är att kapaciteten för fordonstrafik inte är tillräcklig. För det första måste kapacitet att svälja trafiken från Sunnersta och Gottsunda finnas i området. Många människor ska kunna ta sig till den nya järnvägsstationen med bil och parkera där för att ta tåget, annars förlorar man poängen med den nya stationen. Bil kommer även i framtiden vara ett viktigt transportmedel, och vi anser att man inte kan sänka p-normen i området så det i praktiken omöjliggör för personer med bil att bo i området.

Det är anmärkningsvärt att en uttalad ambition är att det ska vara lika långt att ta sig till sin bil, som att ta sig till allmänna kommunikationsmedel. Bilar kommer i framtiden vara miljövänliga och klimatneutrala och fortsatt vara ett viktigt transportmedel för barnfamiljer, och då är det också av stor vikt att man bygger ut elförsörjningen i området, gärna med en stor del egenproducerad el i form av exempelvis solenergi.

Detta innebär inte att vi säger nej till föreslagen spårväg i området – vi har tvärtom som parti under lång tid drivit en spårvägsanslutning till den nya järnvägsstationen från Gottsunda. Däremot säger vi numera nej till att bygga ut spårväg/BRT i centrala Uppsala med det undermåliga förslaget på dragning av linjer där all trafik skall samlas i en linje mellan Polacksbacken och Resecentrum, vilket åstadkommer en veritabel trafikinfarkt, och både Kungsgatan och Islandsbron måste stängas av för privat biltrafik.

#### **5.5 Planering för fritidslokaler och andra offentliga inrättningar**

I planen finns infört en stor mängd skolor, förskolor, gymnasier, simhall, ishall och sporthallar. Vi anser att det är avgörande att denna planering sker närmare med de kommunala organ som ska finansiera de här inrättningarna. Som det är nu kommer alla dessa investeringar sammantaget att innebära en kostnadsexplosion för Uppsala kommun. Här måste också ett närmare samarbete med näringsliv och civilsamhälle till.

Ta exempelvis lokaler för fritidsändamål. Det nämns väldigt lite i planen om civilsamhällets betydelse. Det är ju inte Uppsala kommuns uppgift att bygga kyrkor eller föreningslokaler i området, likväl är det både önskvärt och nödvändigt att människors behov när det gäller lokaler att mötas och bedriva sin fritid i beaktas. Dessutom kan civilsamhället spela en stor roll när det gäller finansiering och komplettering för investeringar som då det offentliga inte behöver göra.

Genom fler friskolor, fler föreningsdrivna lokaler och för den delen fler fristående LSS, äldre- och trygghetsboenden kan kommunens investeringskostnader hållas nere. Det bör redan i planen tydliggöras en ambition att kommunen välkomnar andra intressenter för att hjälpa kommunen att klara alla investeringar och framtida drift av anläggningar.

## **5.6 Lagg järnvägen i tunnel**

Slutligen vill vi föreslå att Uppsala kommun tar initiativ till att i dialog med staten lägga järnvägen i tunnel för att minska barriäreffekten. Om man slipper en järnvägsstation i Alsike genom att Knivsta kommun enligt önskemål till regeringen får minska bostadsbyggandet från 15.000 till 7.500 bostäder, och en E4-påfart genom att Uppsalas påfart läggs i det sydliga läget och Knivstas påfart därmed kan strykas, så frigörs medel som kan användas för att minska järnvägens barriäreffekt genom överdäckning/tunnel.

I vissa delar av sträckan skulle det vara ganska enkelt eftersom det är en stigning där topografin är betydligt lägre på den östra sidan. Man behöver alltså inte spränga ner i berget utan kan nöja sig med någon form av övertäckning eller -däckning.

## **5.7 Spara området runt Linnés Sävja**

Föreliggande förslag ska inledas med "Östra Nåntuna" tätt inpå nuvarande bebyggelse i Nåntuna, runt väg 255 som ska göras om till kommunal stadsgata. Vi tycker att man borde förskjuta bebyggelsen mot Nysala - och behålla områdets karaktär av fristående "byar" med ordentligt tilltagen natur emellan. Denna karaktär kommer att försvinna när de befintliga delarna byggs in med skuggande flervåningshus. Även de befintliga och uppskattade pulkabackarna kommer byggas in och delvis försvinna i föreliggande förslag. Hela området runt Sävja gård, en del av Uppsalas Linnearv kommer också att ödeläggas med sin nuvarande karaktär av beten, jordbruksmark och linnestigar. Hur stämmer det med Uppsalas världsarvsansökan? Dessa områden bör därför omarbetas.

## **6. Samordning med Knivsta**

Vårt sista kapitel handlar om att planen och genomförandet av planen behöver samordnas betydligt bättre med Knivsta kommun.

### **6.1 Nysala**

Vi anser att "Nysala", skogsområdet mellan E4 och järnvägen som är streckat på förslaget ska föras in för bebyggelse i planen redan nu. Det är ett idealiskt område att bygga i utan att det stör någon, och på det viset kan man också minska byggnationen på andra håll – i Uppsala och Knivsta kommuner.

### **6.2 Flytt av kommungräns**

KD har i Knivsta kommun drivit fram stöd från majoriteten att omförhandla avtalet med staten – något som också är det krav som framförts av de som samlat namnunderskrifter för



en folkomröstning. Utan att ens behöva ha en folkomröstning har nu detta krav antagits av Knivsta kommunfullmäktige. Tyvärr har Regeringen som svar nekat Knivsta kommun en sådan omförhandling, vilket visar att vi är i behov av både en ny regering, och nya styren i både Knivsta och Uppsala kommuner.

Uppsala kommun har både resurser och ekonomi för att kunna genomföra omfattande investeringar i infrastruktur och bostäder, något som Knivsta saknar. Vi anser därför att Uppsala bör föreslå staten och Knivsta kommun att flytta kommungränsen söderut så att projektet Nysala kan genomföras utan att det ska behöva samordnas mellan två kommuner. På så vis avlastar man också behovet att bebygga områdena närmast nuvarande bebyggelse i Nántuna och Sävja.

### **6.3 E4-påfart och stationsläge**

Det är tillfredsställande att kommunen nu tillmötesgår vårt krav att välja det södra läget för anslutning till E4 (Söder Mora Stenar). Skogsbrynet fredas då och kan bebyggas med småhus, och eftersom den största delen av trafiken går söderut behöver man bara bygga en påfart i stället för två. Vi anser dock fortfarande att det räcker med en järnvägsstation mellan Uppsala och Knivsta, i stället för en.

### **6.4 Vatten och Avlopp**

Det finns ett stort behov att samordna VA-utbyggnaden mellan Knivsta och Uppsala kommuner i syfte att öka kapaciteten och redundansen. Genom en sammankoppling av vattenledningsnäten får både Uppsala och Knivsta tillgång till reservvatten från respektive

källor (Uppsalaåsen respektive Mälaren). VA-kapaciteten i Uppsala behöver också byggas ut, och vi anser att ett nytt reningsverk bör planeras redan nu i det nya verksamhetsområdet närmast E4. På så vis kan Kungsängsverket efter hand avlastas och avvecklas, i stället för att som nu moderniseras och byggas ut.

### **6.5. Bro och trafik**

Bron över Fyrisån måste kunna användas av alla trafikslag för att avlasta Flottsund och Kungsängen. Då måste också genomfartstrafiken bättre kunna ledas genom området, något som det saknas kapacitet för i förslaget. Det måste göras en gemensam trafikutredning med Knivsta kommun, regionen och staten, innan planens slutliga utformning fastställs.

Som vi många gånger tidigare påpekat måste också båttrafiken beaktas i översynen. Det blir nu alltför många broar över Fyrisån, och vi har sedan tidigare föreslagit en ny småbåtshamn i höjd med Kungsängsbron. Det är också viktigt att ta hänsyn till naturvårdsaspekterna i naturreservatet Årike Fyris, vilket sammantaget gör att en högbro sannolikt är att föredra framför en lågbro.

### **6.6 Omförhandling med staten**

Utifrån att vi reserverade oss mot beslutet om Uppsalapaketet i januari 2018 anser vi att Uppsala kommun måste ligga på Regeringen för att få till stånd en förändring av föreliggande

planer. Med tanke på att Socialdemokraterna och Miljöpartiet styr både Sverige, Uppsala och Knivsta, så är det nu uppenbart att vi behöver få ett nytt styre efter valet 2022 för att kunna åstadkomma en verklig förändring av de usla planerna för Sydöstra Uppsala.