



Yttrande över samråd från Uppsala kommun angående förslag till fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna inkl. Bergsbrunna (KSN-2017-0007)

Sammanfattning

SLU har som myndighet redan framfört sina synpunkter kring utvecklingen av Sydöstra Uppsala i anslutning till de diskussioner som förts om kommunens markförvärv i Ultuna.

Våra forskare som representerar olika specialistämnen och vars inlagor speglar deras intressen, låter vi istället följa med som bilagor till detta yttrande. Dessa bilagor är således inte att betrakta som ett officiellt svar från myndigheten SLU utan som expertsvar från våra forskare.

Generella synpunkter

Generellt sett ser SLU dock vissa tveksamheter med den höga exploateringsgrad som föreslås för planområdet, samt det faktum att alldeles för hög andel av ytan för kommande exploateringar utgörs av produktiv åkermark. Speciellt viktigt i dessa tider.

Vi hänvisar till miljöbalken (1 MB 4 § 3 kap. beskrivs jordbrukets betydelse och vilken hänsyn som bör tas till åkermark vid bebyggelse: ”Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.” (MB 1998:808)).

Vi har också förhoppningar om att det samverkansavtal som är tecknat mellan Uppsala kommun och SLU skall utnyttjas för FÖP:ens positiva utveckling. Inom SLU finns stor kompetens kring hållbar stadsutveckling. För att uppnå bästa resultat bör SLU:s forskare involveras i planeringsprocesserna i tidigt skede.

Beslut om detta yttrande har på rektors uppdrag fattats av universitetsdirektör Martin Melkersson efter föredragning av fastighetschef Lars Edvin Andersson vid fastighetsavdelningen.

Martin Melkersson

Lars Edvin Andersson

Bilagor:

Yttrande Fastighetsavdelningen: Daniel Bergqvist, forskare Landskapsarkitektur och Johan Lindersson, projektchef

Yttrande Ingmar Messing: Professor, Jordbrukets vattenhushållning och vattenkvalitet

Yttrande över samråd från Uppsala kommun angående förslag till fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna inkl. Bergsbrunna (KSN-2017-0007)

Sammanfattning

SLU instämmer i remissens huvudpunkter, och är positiv till planens breda och visionära angreppssätt. Särskilt glädjande är att förslaget inbjuder till fördjupad samverkan och dialog med många samhällsaktörer i den efterföljande detaljplan- och byggprocessen. SLU välkomnar denna vädjan; universitetet vill gärna bidra till att FÖP:ens syften uppfylls och ser fram emot en mängd spännande samarbetsprojekt i de Sydöstra stadsdelarna.

Generella synpunkter

Som fördjupad översiktsplan är det bra att förslaget innehåller höga formella hållbarhetsambitioner, utan att låsa in sig i specifika val för exempelvis teknisk försörjning, mobilitets- och logistiksystem, grönstrukturplanering och cirkulära kretslopp. Det är mycket positivt att kommunen tydligt bjuder in andra samhällsaktörer, inklusive SLU, att påverka den fortsatta planprocessen. Samtidigt ställer en sådan öppenhet höga krav på ett välstrukturerat och proaktivt arbetssätt; för att många aktörer ska kunna engageras konstruktivt i planens praktiska genomförande, behövs tydligt ledarskap från kommunen såväl som inom SLU. Särskilt viktigt är att tillräckliga resurser avsätts och relevanta mandat delegeras effektivt för att möjliggöra ett kreativt samskapande och att planen därmed konkretiseras med ett specifikt innehåll med reell potential att uppnå denna övergripande vision om en hållbar och välfungerande stadsdel.

Generellt sett, och ur ett mer kritiskt perspektiv, ser SLU dock vissa tveksamheter med den höga exploateringsgrad som föreslås för planområdet, och kommer sig av relativt hög täthet och byggnadshöjder (ofta mellan 5-8 våningar). Särskilt gäller detta intentionen att bygga höga hus längs "huvudgatan". Det är tydligt att man vill bygga stad, men risken är uppenbar att det inverkar negativt på boendemiljön. Exempelvis visar forskning och fortlöpande miljöanalys vid SLU att alltför hög täthet kan inverka negativt avseende upplevd rymlighet på gatunivå. Var, och hur, höga byggnader lokaliseras behöver således specificeras och ske på ett sätt som maximerar ljusinsläpp och solinstrålning likväl som flöden i gaturummet. Detta är en avgörande faktor för en god livsmiljö för människor, men även grönstrukturer och ekosystemtjänster som förslaget också ämnar prioritera. För att uppnå balans mellan höga exploateringstal, rymlighet och fungerande grönska, efterfrågar SLU därför en djupare analys av dessa samband och hur placering och utformning av individuella huskroppar kan maximera olika former av nyttor. Ett förslag är därför att kravställa en detaljplaneprocess som tar fasta på dessa faktorer.

Ur SLUs perspektiv är det annars glädjande att planen tar fasta på utveckling av området som en öppen testbädd inom hållbar stadsbyggnad. En stor del av de specifika teman som beskrivs i planen tangerar SLUs ämnesområden, vilket aktualiserar behovet av, och öppnar upp för, fördjupad samverkan mellan SLU, Uppsala kommun och andra aktörer i regionen. För att detta ska kunna ske på ett konstruktivt sätt, är det emellertid särskilt viktigt att arbetsformer utvecklas för att planens visioner och höga ambitioner inte urvattnas i planprocessens efterföljande steg. Denna risk är annars uppenbar, inte minst i ljuset av erfarenheter från Uppsalamodellen, som tidigare använts exempelvis i planeringen av bostadsområdet Rosendal. I detta specifika fall har mycket av ansvaret för detaljutformning delegerats till ett stort antal byggherrar, med konsekvensen att maximal samhällsnytta inte alltid åstadkommits, och att tätheten i vissa fall blivit högre än vad som avsetts

inledningsvis. SLU ser därför ett tydligt behov en välstrukturerad planprocess som ställer högre krav på processer och aktörer även i senare skeden, och verkligen drar nytta av den höga kompetens inom hållbar stadsbyggnad som finns i Uppsala, inte minst inom SLU.

Dra nytta av samverkansavtalet mellan Uppsala kommun och SLU

SLU och Uppsala kommun har den 6 februari 2020 tecknat avtal om partnerskap med syfte att utveckla universitetets vitalitet, Uppsala kommun som organisation och samhället i stort. Inom SLU finns stor kompetens kring hållbar stadsutveckling, och universitetet vill gärna bidra till att FÖP:ens syften uppfylls och ser fram emot en mängd spännande samarbetsprojekt i de Sydöstra stadsdelarna. För att uppnå bästa resultat bör SLU:s forskare involveras i planeringsprocesserna i ett tidigt skede. Särskilt goda förutsättningar för att skala upp och konkretisera samverkan finns inom följande projekt med planerat genomförande under perioden 2020–2022:

1. Forskning och samhällsplanering
SLU och Uppsala kommun samverkar kring forskning och samhällsplanering inom de områden som är aktuella genom dialogmöten. Särskilt fokus ligger på utvecklingen av Södra staden i Uppsala samt på dynamiken stad–omland.
2. Hållbar lokal livsmedelsförsörjning
Ett samarbetsprojekt för ökat regionalt självförsörjande i livsmedelskedjan. Målen är minskat transportbehov, lokal produktion av drivmedel samt effektiv och resurssnål distribution.
3. Green Innovation Park
Samverkan kring företagsetablering vid Green Innovation Park för att öka hållbart företagande i Uppsala i samarbete med SLU:s forskning
4. Kompetensutveckling
SLU och Uppsala kommun samverkar i ömsesidig kompetensutveckling bl a genom Uppsala klimatprotokoll och det årliga uppsatsstipendiet.

Specifika synpunkter

Inledning

I inledningen nämns planområdets relation till planerad exploatering även på andra platser i kommunen. Detta exemplifieras med följande formulering (s. 8): *"I sammanhanget är också de mindre orternas expansion viktigt för att skapa en hållbar och balanserad utveckling."* Dock framgår inte i detalj hur detta kan ske, dvs hur kompletterande exploatering på andra platser kan möjliggöra minskat tryck i planområdet? Ett klagande efterfrågas därför som svarar på fråga huruvida förslaget bidrar till att fördela exploatering optimalt i regionen.

Mark och vattenanvändningskartans ytor - plankartan

I avsnittet "om stadens omland" (s.23) konstateras att *"Åkermarken inom planområdet ska utvecklas i riktning mot lokal livsmedelsförsörjning."* Här kunde poängteras möjligheten till utökad samverkan med SLU, för att utveckla testbäddar och cirkulära lösningar som knyter samman livsmedelsproduktion/försörjning med VA-system, energi och inte minst stadsbyggnadsfrågor. Exempelvis bedriver SLU samhällsvetenskaplig och ekonomisk forskning av den stadsnära odlingens effekter och möjligheter för att skapa starka grannskap och nya former av företagande (biobaserad ekonomi). Potentialen kunde också ökas ytterligare genom att bredda produktionsperspektivet till att omfatta även decentraliserade bio-energisystem, tex integrerad produktion av biogas, biokol, kompostering mm., men även nya sätt att producera livsmedel och biologisk framställning av förnybara byggnadsmaterial, sk. biofabrication.

Plankartan pekar vidare ut "länk mot Ultuna" (s. 24.) Platsen är markerad som *"Utredningsområde kapacitetsstark kollektivtrafik"*, vilket väcker frågan kring eventuell omfattande markomvandling kring Vindbron, dvs Västra- respektive Östra Vindbrovägen och åkermarken mellan planområdet och

Ultuna. Här vore därför bra att beskriva vilken typ av länk som avses, om det tex rör sig om spridningskorridorer för växt och djurliv, eller för människor, och då genom vilka transportslag?

Gator och torg

Gatan väster om nya stationen kommer bli mycket hårt trafikerad, kan inte den med fördel överdäckas genom planområdet med nya hus?

Illustrationskartan

(s. 28-29) visar placering av bostadsgårdar med varierande riktning i förhållande till söderläge. I kombination med gårdsstruktur – småhus och högre flerfamiljshus får detta olika konsekvenser gällande ljusinsläpp, och därigenom varierande möjligheter för fungerande grönytor. Samtidigt som funktionsblandningen med bostads/hyresrätter och höga/låga hus är välkommen, tyder illustrationskartan på att någon analys av stadsmorfologi i förhållande till solens riktning inte ännu genomförts. Här föreslås därför en systematisk genomgång för att höga huskroppar ska kunna placeras och dimensioneras optimalt. Eventuellt med konsekvensen att högre byggnader bör flyttas från södra till norra delen i förhållande till respektive bosdagsgård. Med andra ord efterfrågas en mer genomtänkt designprocess som maximerar ljusinsläpp och minimerar risken för slagskugga, vilket är en grundläggande förutsättning för den gröna infrastrukturen som tydligt ska prioriteras i förslaget.

Parker och rekreationsområden

Goda möjligheter till rekreation är en tydlig ambition med förslag, vilket exemplifieras med formuleringen på s. 36: "Rent praktiskt innebär det att det går att ta sig via gröna stråk till de två naturreservaten Årike – Fyris och Lunsen och den omgivande slätten med en kort promenad." En synpunkt som anknyter till detta kan härledas från intervjuer som genomförts med personal vid SLU, där önskemål uttryckts att skapa en längre sammanhållen "kunskapsstig" genom planområdet, detta för att sammanbinda campus Ultuna med Lövsta; där SLU bedriver försöksverksamhet och strävar att i högre grad involvera även allmänheten. I planen understryks vikten av sammanhängande stråk för rekreation, och hur dessa kan dra nytta av befintliga spår och stigar i närområdet. För att ytterligare stärka denna ambition, är ett önskemål att detaljplaneringen av vandringsleder sker även i det stora perspektivet, dvs för att underlätta rörelse till fots och med cykel även mellan Ultuna, via Årike-Fyris och Östra Södra staden, till Lövsta. Detta skulle ge SLU möjlighet att nyttja stråket i sin undervisning, samtidigt som tillgängligheten också ökar till de planerade testbäddarna i planområdet.

Tekniska försörjningssystem

Relevant diskussion och ambitiösa intentioner för nya kopplingar och kretslopp inom vatten, mark, kolinlagring etc. (s. 44.). Här besitter SLU spjutspetskompetens vilket motiverar fördjupad samverkan inom ramen för planprocessen, helst tidiga skeden. Detta utpekats också som specifikt mål (s. 45) under åren 2020-21. Då det rör sig om ett tydligt behov av komplexa integrerade lösningar, och många relevanta aktörer finns att involvera från SLU och Uppsala i stort, borde perioden för detta samskapande möjligen förlängas för att målsättningarna ska bli realistiska.

Transportinfrastruktur

En ny bro över Fyrisån behöver precis som gator (vilket nämns i planförslaget) utformas så att den i framtiden kan kompletteras/byggas om för nya i dag ej kända trafikslag.

Vatten

Bra med målsättningen att "Fyrisån och Sävån [...] inte får påverkas negativt" (s. 52). Dock saknas ett resonemang kring konsekvenser i omvänd riktning, dvs vattendragens påverkan på Östra södra staden ur perspektiven skyfallshantering och översvämningsrisker. Exempelvis har delar av planområdet tidigare fungerat som buffertzoner för avsättning av dagvatten i händelse av översvämning av centrala Uppsala och/eller Fyrisån. I och med ökad förtätning i innerstaden de senaste åren, har andelen hårdgjorda ytor ökat, vilket torde ställa ökande krav på strategier för hantering av översvämningsrisk. I nuvarande förslag diskuteras detta företrädesvis med utgångspunkt

i tillflöden från Lunsen och dagvatten som bildas på kvartersmarken inom planområdet. I alltför låg uträkning framgår huruvida prognostiserade volymer och föreslagna åtgärder (exempelvis i planerade parkmiljöer, fotbollsplaner etc.) ger tillräcklig kapacitet att hantera ytterligare flöden i samband med extrema nivåer i Fyrisån, vilket är en sannolik konsekvens i händelse att extrema skyfall sammanfaller med en hög vårflood.

Trafik

SLU ställer sig frågande i förhållande till realismen i uttalandet att "att varor kommer att levereras till enskilda hem med hjälp av robotar som "går" på trottoarerna eller mindre leveransfordon som kan röra sig på cykelbanorna." (s. 66). Huruvida detta är genomförbart bör utredas mer i detalj, gärna inom ramen för det projekt inom hållbara logistiksystem som sker i samverkan mellan kommunen och SLU, där koordinerat av Girma Gebresenbet, institutionen för energi och teknik.

**Yttrande över samråd från Uppsala kommun angående förslag till fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna inkl. Bergsbrunna (KSN-2017-0007)
/ Ingmar Messing (9 sidor)**

SAMMANFATTNING

Synpunkterna i detta yttrande gäller i huvudsak exploateringen av jordbruksmark. Positiva justeringar har på senare åren skett i kommunens planering för att försöka minska byggnadsexploateringen av jordbruksmark. Justeringarna i detta förslag till fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna är dock inte tillräckliga, alltför mycket jordbruksmark berörs av exploateringarna.

Förslag i detta yttrande är (för bakgrund och motiveringar: se under sektionerna Generella och Detaljerade synpunkter):

- Exploatera ingen jordbruksmark öster om järnvägen, förutom för de eventuella extra järnvägsspåren. Om man inte gör denna byggnadsexploatering så behövs kanske inte heller en ny väg längs de nya spåren norrut.
- Exploatera ingen jordbruksmark på fälten norr om Sävja gård.
(- Exploatera ingen jordbruksmark i den öppna korridoren mellan Nåntuna och Uppsävja.)
- Exploatera ingen jordbruksmark i sluttningen mot Fyrisån, förutom för det eventuella kollektivtrafikstråket/spårvägen, och anlägg detta stråk på ett sätt som minimerar negativa effekter på åkermarksarronderingen samt följer landskapselementen (till exempel löper i gränsen mellan åkermark/betesmark och skog, eller mellan åkermark och betesmark).
- Förtydliga samrådshandlingen med mer detaljerade siffror på exploateringen av jordbruksmark, angivet i hektar för var och en av de olika markanvändningarna: bostäder, verksamhetsområden, kollektivtrafikstråk/spårväg, järnväg, väg, dagvattenanläggningar och park/fritidsanläggning. När man summerar dessa så blir de långt utöver de 40 hektar jordbruksmark som angavs i Uppsala kommuns pm till avtalet med staten (avtalet om bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivningar, Södra staden och "Nysala").

Det bör gå att finna annan mer hållbar placering av byggnadsexploateringarna än på ovan nämnda jordbruksmarker, som exempelvis i skogsområdena söder om Danmarks-/Bergsbrunnaslätten (se t.ex. debattartikel i UNT 2020-04-08). Om det inte går att finna annan mer hållbar placering så bör man se över avtalet mellan Uppsala kommun och staten och omformulera det, för att på så vis minska den totala exploateringen och därmed inte behöva exploatera jordbruksmarken. Omvärldsfaktorer har ändrats i många hänseenden sedan man initierade och utformade avtalet, och i UNT har olika aktörer presenterat alternativa hållbara lösningar till såväl kollektivtrafikstråk/spårväg inom Uppsala (t.ex. debattartikel 2020-03-02) som dubbelspår till Stockholm (t.ex. debattartikel 2020-04-11). Den stora planerade exploateringen i sydöstra staden har hittills varit intimt sammankopplad med lösningarna för kollektivtrafiken.

GENERELLA SYNPUNKTER

Redan före coronautbrottet har medvetenheten om att vi måste skydda den svenska jordbruksmarken succesivt ökat. Världsbanken och FAO har under många år informerat staterna att de måste skydda jordbruksmarken i världen, eftersom väldigt stora arealer har exploaterats för andra ändamål, såsom för urbaniseringen, eller förstörts på andra sätt. Mängden åkermark per capita har såväl i världen som i Sverige halverats sedan 1960-talet som en följd av dessa förändringar och stigande befolkningsmängder. Begreppet "Peak Soil" har börjat användas, vilket innebär att varje exploatering av god jordbruksmark för annat ändamål som gör att det inte går att återställa marken till jordbruksproduktion (detta kallas "irreversibel" markförstöring), som till exempel utbredning av städer, gör det svårare att kunna försörja jordens befolkning. Och till 2050 ska jorden ha dubblat sin livsmedelsproduktion för att täcka behoven.

De senaste årens internationella utveckling med oroshärdar, flyktingströmmar och ökade konfliktsituationer mellan världens ledande stater har lett till att Sveriges riksdag 2017 beslutade om att utveckla strategier för ökad livsmedelssäkerhet, inklusive ökad livsmedelsproduktion och skyddande av våra odlingsjordar. Parallellt med detta har Statistiska Centralbyrån rapporterat om att kommunerna har fortsatt att byggnadsexploatera jordbruksmark i alltför hög takt, och i en statlig utredning utförd av Jordbruksverket sammanfattas att Sveriges kommuner inte i tillräckligt hög grad följer intentionerna i Miljöbalken 3 kap 4 § där det står att "...jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk". Ett exempel är Uppsala kommuns översiktsplan 2016, där mycket stora områden som är jordbruksmark hamnat inom Uppsalas så kallade Stadsbygd och Verksamhetsområden, cirka 10-15 kvadratkilometer, och därmed förväntas kunna exploateras för stadens utbredning.

Uppsala kommun har sedan dess gjort vissa positiva justeringar i planeringen för att försöka minska byggnadsexploateringen av jordbruksmark. I denna samrådshandling påvisas sådana justeringar sedan Uppsalas översiktplan 2016 (ÖP 2016) (sid. 85 i Samrådshandling), såsom att freda en stor del av slätten mellan Bergsbrunna och E4:an från byggnadsexploatering, samt modifiering av vägdragningar in mot Boländerna och mot ny trafikplats vid E4:an. I avtalet om bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivning, Södra staden och "Nysala" som slöts mellan Uppsala kommun och staten (Bilaga 1, sid. 50-60) ingick att Ultunalänken (kollektivstråket mellan Bergsbrunna och Gottsunda) "förutsätts vara spårväg och ska inte inkludera vägdragning över jordbruksmark" (Bilaga 1, punkt 6.5., sid. 55), samt att "plan för att undvika att bygga på värdefull jordbruksmark" (Bilaga 1, punkt 6.16., sid. 57) beskrivs i kommunens promemoria (pm) i bilaga (Bilaga 1, sid. 61-89). Det är positivt att det från staten funnits tydliga direktiv att undvika bygge på jordbruksmark, vilket kan ha medverkat till de positiva justeringar som gjorts i förhållande till ÖP 2016.

När avtalet mellan Uppsala kommun och staten initierades uttryckte ledande politiker att "Bergsbrunna kommer att växa betydligt ... Tillväxten ska dock inte ske på åkermark utan i skogsterrängen ovanför" (citat ur UNT 2017-12-12). I det undertecknade avtalet angavs dock i kommunens pm att 40 hektar jordbruksmark måste exploateras i Bergsbrunnaområdet, vilket ansågs som "begränsad exploatering" (Bilaga 1, sid. 76-77). I den nu aktuella fördjupade översiktsplanen för de Sydöstra stadsdelarna har dock exploateringen av jordbruksmark ökat väsentligt utöver 40 hektar (ha). På kartan på sid. 26 i Samrådshandling, består den av jordbruksmark öster om järnvägen (uppåt 40 ha), norr om Sävja gård (uppåt 25-30 ha), öppna korridorerna mellan Nántuna och Uppsävja (som med nuvarande öppna ytor vid behov kan återställas till jordbruk) (uppåt 5-10 ha) och i slutningen mot Fyrisån (odefinerad areal men markerad på karta på sid. 24 i Samrådshandling). Utöver detta så reserveras ett 85 m brett stråk för befintliga och nya järnvägsspår inkl. 30 m skyddsområde på var

sida (inkl. ny väg längs spåren) (Samrådshandling, sid 49). Det framgår inte var de nya spåren läggs, men om de läggs öster om de befintliga, så kommer en stor del att anläggas på nuvarande jordbruksmark. Om till exempel hälften av de 85 m (42-43 m) läggs på jordbruksmarken, berörs uppåt 15-20 ha för detta inom samrådsgränserna. Dessutom så löper det nya kollektivstråket/spårvägen över jordbruksmark i väster ner mot Fyrisån (odefinierad bredd i dessa handlingar). Med en bredd på 20 m skulle det motsvara 1-2 ha på jordbruksmark inom samrådets västra område. Totalt kan det alltså röra sig om uppåt 100 ha jordbruksmark som föreslås bli exploaterade för byggnader och infrastruktur inom detta samrådsområde. Av den totala exploateringen sker därmed, grovt räknat (manuellt från kartorna i samrådshandlingen), upp emot 25-30 % på jordbruksmark och resten i huvudsak på skogsmark. Detta ska ses mot att arealen jordbruksmark i Sverige endast är 10 % av arealen skogsmark och att intentionerna med avtalet mellan Uppsala kommun och staten var att begränsa exploateringen av jordbruksmark. Om dessa beräkningar stämmer är det långt mer än en begränsad exploatering av jordbruksmark.

I det aktuella förslaget till fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna motiveras exploateringen av jordbruksmark med att det i detta fall är ett väsentligt samhällsintresse och att lokaliseringen runt den nya stationen i Bergsbrunna är viktig (Bilaga 1, sid. 45-46). Men frågan är om detta verkligen är väsentligare samhällsintresse än att behålla marken för livsmedelsproduktion. Utmaningarna är mycket stora nu och framöver för att kunna skydda den jordbruksmark som finns kvar, med tanke på livsmedelssäkerhet och beredskap i en allt oroligare värld samt vetenskapen om den pågående överexploateringen av jordbruksmark i Sverige och världen. Vi måste hitta andra lösningar i planeringen av bostäder, verksamhetsområden och infrastruktur än de som varit rådande i form av bland annat den extrema byggnadsexploatering som ligger som underlag för avtalet mellan Uppsala kommun och staten i Uppsalas södra stadsdelar. Vi bör närma oss en nollvision när det gäller att exploatera mer jordbruksmark eftersom vi redan överträtt gränserna för hållbart utnyttjande. Som exempel har en nollvision sedan ett antal år funnits med i miljöstrategin för länsstyrelsen i Skåne, som således föregått med gott exempel.

Bedömningen i detta yttrande till det aktuella förslaget till fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna är således att alltför mycket jordbruksmark berörs av exploateringarna. Mina förslag sammanfattas i punktform under rubriken "Sammanfattning" härövanför och mer detaljerade motiveringar finns under rubriken "Specifika synpunkter" härnedanför.

SPECIFIKA SYNPUNKTER

SAMRÅDSHANDLING:

- Sid 3 (i Sammanfattning), tredje stycket från slutet= Texten "Nya stadsdelar föreslås runt den nya järnvägsstationen Uppsala södra och längs Uppsala spårväg i det nya kollektivtrafikstråket" ändras till "~~Nya stadsdelar föreslås runt~~ väster om den nya järnvägsstationen Uppsala södra och längs ~~Uppsala spårväg i det nya kollektivtrafikstråket~~" för att tillmötesgå sista punkten på sidan att "bygga på ett ansvarsfullt sätt" (ej ansvarsfullt/hållbart att bygga på åkermark enligt synpunkter i detta yttrande) samt att spårväg ännu inte är beslutad. Också formuleringar på sidan 9 under "Fyrspårsavtalet med staten" ("Syftet med regeringens uppdrag har varit att medverka till väl genom tänkta och långsiktig hållbara stadsdelar och städer som påtagligt bidrar till att ett ökat bostadsbyggande kommer till stånd. ... ska kunna utgöra förebilder för hållbar stadsutveckling") samt på sidan 12 under "Agenda 2030" om "miljömässig hållbar utveckling" i första meningen, motiverar denna ändring. Längst ner på sidan 12 om ÖP 2016:s intresse inom fyra områden, skulle formuleringen "Uppsala är en föregångare i ansvarsfull samhällsutveckling" stämma bättre med ovanstående ändring (med liggande samrådsförslag, med den stora exploateringen av jordbruksmark, är man inte "föregångare").

- Sid. 10= I linje med texten under Kapacitetsstark kollektivtrafik ("Ett parallellt projekt gällande Uppsala spår väg pågår (i planen benämnd kapacitetsstark kollektivtrafik i väntan på slutgiltigt beslut om teknisk lösning)") bör texten "spårväg" ersättas med "kapacitetsstark kollektivtrafik (t.ex. spårväg)" i hela dokumentet.

- Sid. 20, Kartan högst upp och kartorna på sid. 24, 26, 28, 29, 37, 48, 65, 73, 76= Enligt grova beräkningar från dessa kartor (se ovan under "Generella synpunkter") är exploateringen på jordbruksmark öster om järnvägen (uppåt 40 ha), norr om Sävja gård (25-30 ha), den öppna korridoren mellan Nåntuna och Uppsävja (uppåt 5-10 ha), slutningen mot Fyrisån (odefinierad areal), nytt spår inkl. eventuell ny väg längsmed järnvägen (uppåt 15-20 ha) och det nya kollektivtrafikstråket/spårvägen (1-2 ha) totalt mycket större än det ursprungliga "Tillväxten ska dock inte ske på åkermark ..." som blev "40 ha" i kommunens pm (Bilaga 1, sid. 76-77 om begränsning av exploatering) till avtalet med staten. Detta trots att det i underlaget till avtalet står att man ska undvika bygge på jordbruksmark (Bilaga 1, punkt 6.16., sid. 57) och att vägdragningen inte ska gå på jordbruksmark" (Bilaga 1, punkt 6.5., sid. 55). Denna succesiva ökning från en ursprunglig "minimivision" till detta samrådsförslag med uppåt 100 ha exploatering av jordbruksmark är ett exempel på att kommunen fortsätter att överexploatera jordbruksmark.

- Sid. 21= Texten i tredje stycket ("Den mark som idag redan brukas bevaras i stor utsträckning för odling och bete. Undantaget är en ca 200 meter bred zon med kvarter utmed järnvägen. Totalt används ungefär 200 hektar mark inom planområdet till nya kvarter, bostäder, skolor inklusive skolgårdar, handel, idrott m.m.") stämmer inte. Exploateringen av jordbruksmark är mycket större (se kommentarerna ovan under "Generella synpunkter" och strax härövanför, om sid. 20 och övriga kartor).

- Sid. 22: Följande stycke är positivt och kreativt - detta är exempel på nytänkande: "**Nya lösningar för stadsnära Livsmedelsförsörjning.** Den bördiga jordbruksmarken öster om järn vägen säkras för livsmedelsproduktion med fokus på det lokala. Nuvarande markägare uppmuntras ta initiativ till nya affärsmodeller och möjligheten till försäljning direkt till privatpersoner och näringsidkare ska underlättas."

- Sid. 28-29= Kartorna innehåller inte några lika detaljerade bilder på exploateringsområdet norr om Sävja gård. Detta område bör dock, liksom området på åkermark öster om järnvägen, strykas ur exploateringsplanen enligt synpunkter i detta yttrande, så någon mer detaljerad plan behöver inte tas fram.

- Sid. 31= Sista punkten under "Mål" att "Den nya stadsmiljön är en föregångare för hållbar stadsbyggnad" stämmer inte med avseende på den planerade överexploateringen av jordbruksmark enligt synpunkter ovan. Kvaliteten som beskrivs ("Höjdskillnaderna är stora mellan skogsplatån och

de omgivande dalgångarna. Det skapar förutsättningar för utblickar och en varierad miljö. Detta ger den nya stadsmiljön unika kvaliteter i det annars relativt flack landskapet.”) skulle bli ännu tydligare om jordbruksmarken i öster och norr inte exploateras. Detta tas också upp som viktiga aspekter i Hållbarhetsvärderingen i Bilaga 2 (se kommentarer om detta längre ner härnedanför).

- Sid. 36= I andra punkten under ”Mål” kan ”odlingslotter/koloniträdgårdar” läggas till som ”grundläggande element i de rekreativa miljöerna”. Sådana skulle kunna anläggas på åkermark eftersom de bidrar till livsmedelsproduktion och livsmedelsberedskap, samt att denna markanvändning är ”reversibel” och vid behov kan läggas om till jordbruks- eller bioenergiproduktion. Texten i näst sista stycket på sidan att ”Beteshagar och ängar är också viktiga karaktärer inom planområdets dalgångar. De ska göras tillgängliga genom stråk och stigar. Särskilt viktig är det gröna rekreativa rörelsestråket i öst – västlig riktning mellan Årike Fyris i väster och de öppna åkrarna i öster.” är mycket positivt och viktigt. En stor del av detta öst-västliga grönstråk är jordbruksmark eller f.d. jordbruksmark och då detta är en ”reversibel” markanvändning, kan den vid behov ställas om till odlingslotter/koloniträdgårdar och/eller livsmedels- eller bioenergiproduktion. Ingen byggnation bör alltså anläggas på denna mark.

- Sid. 47= Under ”Trafiksystemet inom planområdet” bör den tredje punkten ändras till ”en ny väg på östra sidan om järnvägen mot *Boländerna med fortsättning till Fyrislund och slutligen-Gränby*”, eftersom det senare i handlingen står att den inte ska dras direkt till Fyrislund utan dras via befintliga vägar till Boländerna för att spara jordbruksmark (vilket är positivt ur hållbarhetssynpunkt). Om området på jordbruksmark öster om järnvägen inte exploateras, vilket föreslås i detta yttrande, så kan man ta i beaktande att denna nya väg längsmed järnvägsspåren inte behöver anläggas alls.

- Sid. 48-49= Faktumet är att två nya järnvägsspår samt huvudgata för motorfordon öster om nuvarande spår, enligt kartan och texten, också tar mycket jordbruksmark i anspråk. Det anges högst upp på sid. 49 att ”I planförslagets karta över markanvändning är ett 85 meter brett stråk reserverat för järnvägsområde, vilket bedöms rymma både befintliga och nya spår samt 30 meter skyddsområde på var sida. I delar av sträckan använd skydds-zonen som gata i planförslaget.”. Det bör förtydligas hur många hektar åkermark detta totalt rör sig om.

- Sid. 50= Högst upp står att ”Väg 255 ges en ny karaktär och breddas för att bland annat rymma separata körfält för kollektivtrafik för att säkerställa en kort restid från de västra delarna av planområdet till centrala Uppsala.” Också detta tar åkermark i anspråk och bör uppskattas i hektar. Ändringarna i förhållande till ÖP 2016 som anges under ”Trafikplats E4 med väkanslutningar” är positiva ur jordbruksmarksaspekt (detta finns också angivet på sidan 62 under ”Ny trafikplats ...”). Alternativ 1 (högra kartan sid. 51), som inte exploaterar nuvarande jordbruksmark alls, är att föredra. Speciellt med tanke på att den då passerar föreslaget framtida verksamhetsområde i sydöstra delen av kartan, liksom om mer byggnadsexploatering sker i skogsområdena söder om slätten istället för på jordbruksmarken enligt förslag i detta yttrande.

- Sid. 52-53= Under ”Ett nytt dagvattensystem” bör eventuella behov av exploatering av jordbruksmark för detta anges i hektar.

- Sid. 57-58= Under ”Mål” är punkten ”Åkermark används för lokal livsmedelsförsörjning” positivt. Förslagsvis byggs inget alls på åkermark, men delar av denna mark kan istället användas för odlingslotter/koloniträdgårdar (= reversibel markanvändning som kan återställas till livsmedel- och bioenergiproduktion vid behov). Under ”De tre naturstråken” kan man lägga till det öst-västliga naturstråket som knyter samman Årike Fyris i väst med Bergsbrunnaslätten i öst (se synpunkter på sid. 36 härovanför), och därmed ändra rubriken till ”De fyra naturstråken”. Eventuellt kan man lägga till det syd-nordliga grönstråket norrut från det öst-västliga och därmed ändra rubriken till ”De fem naturstråken” (se karta på sid. 58).

- Sid. 59= Texten under ”Åker- och betesmarker” är positiv, men den bör inbegripa också de ytor som enligt förslaget ska exploateras för byggnader öster om järnvägen och norr om Sävja gård. Under ”Planeringsförutsättningar”, punkten ”Naturmark sparas i de tre naturstråken” kan ändras till ”... de fyra ...” eller ”... de fem ...” enligt synpunkter ovan för sidan 57-58.

- Sid. 60-61= Texten under ”Uppsalalätten och Fyrisåns dalgång” bör modifieras enligt synpunkter ovan, så att ingen jordbruksmark öster om järnvägen eller norr om Sävja gård exploateras för

husbyggen, som ju skulle innebära irreversibel exploatering. De kan dock användas till odlingslotter, koloniträdgårdar, parker eller idrottsplaner, vilket är reversibel markanvändning (= kan återställas till livsmedels- eller bioenergiproduktion vid behov). Detta är till delar i linje med hållbarhetsbedömningen i Bilaga 2.

- Sid. 63= Under andra punkten bör inte Högtomt och Aspudden undantas (om de ligger på jordbruksmark, vilket inte framgår av kartorna) – de bör också skyddas från förtätning. Under näst sista punkten så är en tillämpning vid "utformning av Ultunabron" att denna på Fyrisåns östra sida dras i kanten mellan åkermarken och betesmarken i söder, för att en "Anpassning görs till kulturmiljövärdena, naturreservatsbestämmelserna och landskapsbilden". Brons förlängning bör alltså inte dras rakt över åkermarken utan följa kanten av betesmarken på södra sidan av åkern.

- Sid. 74= Texten under "Lokal livsmedelsproduktion" är mycket bra. Det kunde kompletteras med en textremsa med att "ingen jordbruksmark kommer i planförslaget att exploateras med icke reversibel markanvändning" (alltså att den markanvändning som eventuellt planeras vid behov kan återställas till livsmedels- eller bioenergiproduktion).

- Sid. 83-84= Under "Avvägningar för att ta tillvara och utveckla allmänna intressen" står i andra stycket att "Planen presenterar också en långsiktigt god hushållning med mark.". Detta stämmer inte med den relativt stora andel jordbruksmark som förslås exploateras. Så om man inte minimerar exploateringen av jordbruksmark mer så bör denna mening tas bort. Under "Avvägningar för hållbar utveckling i hela Uppsala kommun" i högra kolumnen på sidan, så bör en punkt läggas till som uttrycker "Risk för irreversibel förlust av relativt mycket jordbruksmark" om den höga graden av exploatering av jordbruksmark kvarstår. Alternativt, om man i reviderat förslag minimera irreversibel exploatering av jordbruksmark enligt detta yttrande, så kan man lägga till en punkt som uttrycker en positiv effekt typ "Minimerar risk för irreversibel förlust av jordbruksmark". Under näst sista punkten (sidan 84) under samma rubrik så bör det läggas till att även jordbruksområden riskerar ökat "slitage" ju närmare bostäder de ligger. Denna risk minskar om ingen irreversibel exploatering sker öster om järnvägen (järnvägen blir en naturlig barriär) eller norr om Sävja gård (restmarken som kan odlas närmast Sävjaån blir mycket utsatt om det byggs där).

- Sid. 85= Den första meningen under "Avvägningar som innebär avsteg från markanvändningen i översiktsplanen" är positiv. Men den andra bör modifieras (stryk bort följande "De delar av slätten som föreslås tas i anspråk för bebyggelse är koncentrerat närmast den nya järnvägsstationen i Bergsbrunna och förlagd längs järnvägen") och läggas ihop med den första så att ordalydelsen blir som följer: "Den brukningsvärda jordbruksmarken på ~~stora delar av~~ slätten mellan Sävjaån och järnvägen föreslås att vara en del av det som i översiktsplanen benämns stadens omland istället för stadsbygd för att minimera inverkan på riksintresset för kulturmiljö (Långhundraleden)". Detta, alltså att inte exploatera öster om järnvägen och norr om Sävja gård, skulle visa att kommunen går hela vägen med avseende på hållbarhet. Denna typ av hållbarhetstänkande finns två stycken ner med avseende på att "Föreslagna lokaliseringar av trafikplats och infartsväg från E4:an ... har flyttats till förmån för kulturmiljövärden och hänsyn till jordbruksmarken i förhållande till föreslagna dragningar i översiktsplan 2016."

BILAGA 1: FÖRUTSÄTTNINGAR:

- Sid. 4-21 (Nuläge 2019)= I Nulägesbeskrivningen har inte jordbruk någon egen rubrik, trots att det utgör en relativt stor del av området (574 ha åkermark plus 229 ha annan öppen mark, bl.a. gårdar med betesmark, enligt uppgifter på sidan 4). Det finns med en del under andra rubriker, men eftersom t.ex. skog har en egen rubrik så borde också jordbruk ha det, och därmed få en specifik beskrivning. Under en sådan rubrik bör man också referera till det alltmer angelägna behovet att skydda jordbruksmark av livsmedelssäkerhets- och beredskapskäl, samt att det börjar bli en internationell brist på god odlingsjord.

- Sid. 21 (Kulturmiljö)= I fjärde stycket ges en del av bakgrunden till den viktiga kulturmiljön kring Sävja gård ("...Sävja gård som ligger i planområdets norra delar var en av Linnés gårdar från mitten av 1700-talet. ... att han här kunde skapa stadsnära egendomar. Såväl hans gård i Sävja som den i

Hammarby ... berättar om hans privatliv och vetenskapliga gärningar.”). Utöver kulturmiljöaspekten så skulle också landskapsvyerna såväl utifrån slätten/Uppsala och söderut mot Sävja som från väg 255 och Sävja gård norrut ut över slätten med Uppsala i bakgrunden - förstöras av byggnadsexploatering på fälten norr om gården. Därför bör ingen bebyggelse läggas norr om Sävja gård, vilket också föreslås i Hållbarhetsbedömningen i Bilaga 2.

- Sid. 24-27 (Behov vid fullt utbyggt stad)= Odlingslotter/koloniträdgårdsområde borde kunna få en egen rubrik och beskrivning i denna sektion. Ur livsmedelssäkerhets- och beredskapssynpunkt får denna typ av markanvändning allt viktigare roll i samhällsplaneringen.

- Sid. 41 (Riksintresset Långshundraleden C41)= Det blir lättare att under ”Kommunens ställningstagande” på denna sida motivera att man tar hänsyn till detta riksintresse, om jordbruksmarken öster om järnvägen och norr om Sävja gård inte exploateras för byggnader (vilket också ligger i linje med Hållbarhetsbedömningen i Bilaga 2).

- Sid. 45-46 (Brukningsvärd jordbruksmark)= Det blir lättare att under ”Kommunens ställningstaganden” på sidan 45 motivera att man tar hänsyn till Miljöbalken (3 kap 4 §), om jordbruksmarken öster om järnvägen och norr om Sävja gård samt i slutningen mot Fyrisån inte exploateras för byggnader. Under punkt 6 på sidan 46 är dokumentet inte fullständigt med avseende på hur många hektar jordbruksmark som totalt är planerade att exploatera. Det bör specificeras för vart och ett av alla de olika föreslagna exploateringstyperna (bostäder, företagsområde, kollektivtrafikstråk/spårväg, järnväg, väg, dagvattenanläggningar, park/fritidsanläggningar). Det blir sammantaget väldigt mycket i denna samrådshandling (se uppskattningarna under ”Generella synpunkter” tidigare i detta yttrande).

- Sid. 50-89 (Avtal avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivning, södra staden och ”Nysala” i Uppsala kommun)= Se synpunkter högre upp i detta yttrande under ”Generella synpunkter” och ”Samrådshandling” (sid. 20) om att byggnads- och infrastrukturexploateringen av jordbruksmark är betydligt högre än angivet i detta avtal, där intentionerna ju är att starkt begränsa exploateringen av jordbruksmark .

BILAGA 2: HÅLLBARHETSBEDÖMNING:

Generellt innehåller hållbarhetsbedömningen väldigt lite om jordbruksmarkens värde för livsmedelssäkerhet och beredskap. Det nämns i ett par rader på sidan 79 (”Planområdets östra delar utgörs till stor del av jordbruksmark med aktivt brukande. Odlingslandskapet erbjuder försörjande ekosystemtjänster som ger nyttor som livsmedelsproduktion.”). Då jordbruksmark börjar bli en bristvara i Sverige och världen, så borde vikten av denna källa till ekosystemtjänster bli mer belyst än den blivit i denna hållbarhetsbedömning.

- Sid. 6= Högst upp står att ”Planförslaget medför ett visst ianspråktagande av jordbruksmark...”. I realiteten är det ett stort ianspråktagande av den totala exploateringen (se synpunkter högre upp i detta yttrande under ”Generella synpunkter” och ”Samrådshandling” (sid. 20)). Av den 3,5 sidor långa sammanfattning (sid. 3-6) är bara tre rader om ianspråktagande av jordbruksmark, vilket är i minsta laget i en utredning om ”hållbarhet”.

- Sid. 18= Under ”4.3.2 Miljöbalken” står inget om att jordbruksmark är en viktig markanvändning, och att det i miljöbalken finns ett starkt skydd mot dess exploatering. Detta nämns senare på sidan 100, men borde ha nämnts redan här.

- Sid. 27= Det står i stycke 3 under ”Samlad bedömning” att ”Större delen av planområdets skogsmarker, inklusive våtmarker, tas bort”. Det kunde ha lagts till att också mycket jordbruksmark tas bort enligt planen.

- Sid. 82= Under ”Odlingslandskapets bevarandeområden” anges att ”Inom planområdet finns två områden som ingår i odlingslandskapets bevarandeområden (Länsstyrelsens meddelandeserie 1993:4). Jordbruksmarken öster om järnvägen ingår i Storåns och Sävjaåns dalgångar och jordbruksmarken ned mot Fyrisån ingår i området Alsike -Kungsängen.”). Detta talar emot de planerade exploateringarna öster om järnvägen och i slutningen mot Fyrisån.

- Sid. 84-85= Under Riksintresse Uppsala” anges att ”... Planförslagets täta och förhållandevis höga bebyggelse öster om järnvägen och framför allt föreslagen bebyggelse i slättlandskapet norr om Sävja gård innebär en omvandling av åkermark till stadsbebyggelse, som bedöms ge en negativ påverkan på upplevelsen av mötet med staden på slätten ...”. Detta, liksom Figur 36, som visar på att de exploateringsplanerade områden öster om järnvägen, norr om Sävja gård och i slutningen mot Fyrisån ligger inom områden som är ”Mycket känsliga” i relation till kulturhistoriska värden, talar emot dessa exploateringar. Den kollektivtrafikförbindelse som föreslås över Fyrisån innebär enligt denna hållbarhetsbedömning ”risk för stor negativ konsekvens för kulturmiljövärden som har direkt koppling till riksintresset”. Eventuell kollektivtrafikförbindelse här bör följa i gränsen mellan åkermarken och betesmarken söder om denna, och inte rakt över åkermarken för att minska denna form av negativa konsekvenser, samt för att spara åkermark. Dessutom bör inte den föreslagna byggnadsexploateringen ske i slutningen mot Fyrisån.

- Sid. 86= Beträffande ”Riksintresset Långhundraleden” står att ”Bedömningen är dock att den stadsfront som tillkommer innebär en förändring av landskapsrummets agrara karaktär om en storskalig stadsmiljö läggs nära den småskaliga bybebyggelsen”. Detta talar, tillsammans med ett antal andra skäl som anges i detta yttrande, emot en exploatering av åkermarken öster om järnvägen.

- Sid. 88= Under ”Övriga kulturmiljövärden/enskilda miljöer” står att ”Odlingsmarken norr om Sävja gård ... är det ett landskapsrum som bedöms vara av stor betydelse för läsbarheten och upplevelsen av odlingslandskapet utmed Sävjaån som en del av det öppna slättlandskapet söder om Uppsala. Det ger även Sävja gård och Linnés Sävja ett landskapssammanhang och bidrar till miljöns agrara karaktär. I planen anges en yta inom åkermarken för ny bebyggelse. Denna bedöms ge en negativ påverkan, både på lokala kulturmiljövärden och på ett kulturhistoriskt värdefullt landskapsrum.”, och under ”Rekommendationer och förbättringsförslag” längre ner på denna sida står att ”Då odlingsmarken norr om Sävja är en del av den odlade slätten söder om Uppsala och betydelsefull för läsbarheten av den odlade dal-gången utmed Sävjaån, bör föreslagen yta för exploatering utgå.”. Detta talar, tillsammans med ett antal andra skäl som anges i detta yttrande, emot den föreslagna exploateringen av åkermarken norr om Sävja gård.

- Sid. 88-89= Under ”Rekommendationer och förbättringsförslag” (för ”Kulturmiljövärden”) står också att ”Planförslaget behöver tydligare beskriva kollektivtrafikförbindelsen över Fyrisån och problematiken kring denna förbindelse genom riksintresset Uppsala. Det bör framgå hur man avser hantera värden kopplade till riksintresset ...”, samt ”...ur kulturmiljösynpunkt bör ett alternativ väljas som ger så liten påverkan på jordbrukslandskapet som möjligt.” och ”... Lilla Söderby bör bibehålla mer av sitt landskapssammanhang och kvartersstrukturen bör hålla ett större avstånd till bymiljön.”. Dessa rekommendationer i hållbarhetsbedömning stödjer synpunkterna i detta yttrande att inte byggnadsexploatera jordbruksmarken öster om järnvägen, norr om Sävja gård och i slutningen mot Fyrisån, samt att vara försiktig vid vägvalet av kollektivtrafikstråk (t.ex. att det inte dras rakt över åkermarken.

- Sid. 92= Synpunkterna närmast härövanför (m.a.p. sid. 88-89) kommer igen och stödjer detta yttrande (att inte exploatera jordbruksmarken) under ”Rekommendationer och förbättringsförslag” för ”Landskapsbild”: ”Det öppna landskapsrummet utefter Sävjaån är en del av slätten söder om Uppsala med siktlinjer mot stadens landmärken. Odlingslandskapet norr om Sävja gård är en del av slättens åkermark och här bör inte exploatering med bebyggelse ske. Markanvändningen bör även fortsatt vara huvudsakligen odling.”, och ”Rörelsespråk som ger möjlighet att lättare nå ut i odlingslandskapet planeras. Det bör tydligare anges att rörelsestråken bör göras utan att intrång i odlingsmarken görs och att de ska följa befintliga strukturer för att undvika splittring av åkermark. ...”.

- Sid. 93= Också ”Ekosystemtjänster” har samma ”Rekommendationer och förbättringsförslag” som för ”Kulturmiljövärden” på sid. 88-89 härövanför.

- Sid. 100= Under ”Planförslagets konsekvenser” står bl.a. ”... Konsekvenserna i termer av förlorad odlingsbar jordbruksmark måste mot denna bakgrund betraktas som små. ...”, och ”... motsvarande utbyggnad av bostäder någon annanstans i kommunen på denna skala skulle förmodligen även den

innebära väsentliga förluster av jordbruksmark....". Detta kanske stämmer om man ser till denna plan isolerat. Men om man ser till situationen i Sverige och världen när det gäller livsmedelssäkerhet och beredskap samt den accelererande överexploateringen av goda odlingsjordar, där var och en av dessa exploateringar säger samma sak om att "det är så lite i det stora hela", så blir den summerade effekten i högsta grad icke-hållbar. I den globala balansen så betyder varje ytenhet byggnadsexploatering av god åkermark, som finns med i planerna i detta material, att flera ytenheter sämre jordbruksmark, som t.ex. regnskogsmark, måste exploateras för jordbruk. Denna trend måste vända och Uppsala har en chans att föregå med gott exempel och införa en "nollvision" för exploatering av jordbruksmark. Det går heller inte att försvara byggnadsexploatering på Uppsalas goda åkermark med att den ger ett mindre avtryck än en glesare exploatering på mindre orter. Även mindre orter bör följa samma markeffektiva utnyttjande, med minimering av byggnadsexploatering av jordbruksjordar.

- Sid. 101= Under "Rekommendationer och förbättringsförslag står att "En analys av påverkan på jordbruksmark och lantbrukets driftsförutsättningar bör genomföras, för att säkerställa att de avvägningar som görs i termer av vilken mark som tas i anspråk väger in det sätt marken brukas idag och de nyttor den skapar.". Ja, det behövs om byggnadsexploatering av god jordbruksjord genomförs, men då behöver alla omvärldsfaktorer räknas med. Men det vore bättre att lita till magkänslan och helt och hållet låta bli att byggnadsexploatera god jordbruksjord.

- Sid. 108= Under "Nationella miljö kvalitetsmål" så visar denna hållbarhetsbedömning, med avseende på "Ett rikt odlingslandskap" att "Planen motverkar målet i och med att jordbruksmark tas i anspråk". Om de planerade byggnadsexploateringarna på jordbruksmarken öster om järnvägen, norr om Sävja gård, i slutningen mot Fyrisån och i den öppna korridoren mellan Nåntuna och Uppsävja tas bort ur planerna, så att dessa områden kan fortsätta att användas för den livsviktiga ekosystemtjänsten livsmedelssäkerhet, så motverkas inte detta nationella miljö kvalitetsmål.