

Yttrande över Östra Fullerö, Uppsala kommun

Naturskyddsföreningen Uppsala inkommer härmed till Byggnadsnämnden med yttrande över rubricerat ärende.

Naturskyddsföreningen Uppsala avråder bestämt från den föreslagna bebyggelsen och markanvändningen, därför att ytterligare ett storskaligt köpcentrum i Uppsala leder till

1. ökad biltrafik med tillhörande
2. ökade utsläpp samt att
3. handel främst bör lokaliseras dit där tillräckligt underlag för framtida lokal spårtrafik kan säkras.
4. Ökad bilanvändning medför dessutom utarmning av lokal handel på gång- och cykelavstånd. Tierp har hyst farhågor i sin ÖP om vad som händer med handeln i Tierp om exploateringen i Östra Fullerö kommer till stånd.

Den föreliggande exploateringen splittrar exempelvis satsningar framåt på de sport- och idrottsanläggningar som framgångsrikt genomförts i Storvreta, förutom att den utgör ett hot mot lokal handel och service i orten. Tillräckligt med handel i motet finns för övrigt redan med i detaljplanen för Västra Fullerö.

Naturskyddsföreningen Uppsala anser att den nu kalavverkade marken bör användas till energiproduktion i form av intensivodling av biomassa i kombination med vindkraft.

Sammantaget kan Östra Fullerö härigenom utformas som ett bärkraftigt demonstrationsexempel på modern ”Miljö-teknik-park” för den nya epok som f n inleds, när samhällsplaneringen konkret ska ställas om inför ”oljans andra halvlek”.

Naturskyddsföreningen Uppsala anser därför att föreliggande planeringsprocess för Östra Fullerö skall avbrytas för att ge plats åt en utredning om hur områdets markanvändning ska kunna ske i linje med kommunens

1. klimatstrategi,
2. användning av odlingsmark
3. utan att utarma stadsmiljö kvaliteten inom kommunen i stort samt lokala miljö kvaliteter i Storvreta.

De föreslagna handelsverksamheterna bör kollektivtrafikanpassat infogas i den egentliga stadens bebyggelse i allmänhet.

Naturskyddsföreningen Uppsala vill slutligen peka på de stora och förfulande ingrepp i landskapet som tvingas fram om föreliggande förslag till storskalig exploatering



Naturskyddsföreningen Uppsala

genomförs: Det synnerligen vackra och värdefulla natur- och kulturlandskapet invid Fyrisån påtvingas en storskalig trafikapparat, när exploateringen ska trafikförsörjas med de stora mängder av bilar (och lastbilar) det blir fråga om. De enormt stora hårdgjorda trafikytorna ger upphov till förorenat dagvatten på sätt som kan äventyra kommunens känsliga vattentäkter, särskilt i samband med de stötvisa nederbörds mängder som klimatförändringarna tidvis kommer att medföra. Programområdet ligger inom Fyrisåns avrinningsområde och området för kommunens yttre vattenskydd.

Bilismen och handelns strukturomvandling

Det finns två viktiga aspekter på externhandel generellt:

Det flyttar handel från lokala affärer och från stadscentrum till externa handelscentra med lägre pris och gratis parkering. Gränby har haft stora kampanjer med det sista som enda argument. Vi vet att affären i Vänge gick omkull sedan ICA Maxi startade i Stenhagen.

1. Forskning visar att den årliga strukturomvadlingen från handel imindre skala till storskalig handel är ca 10%. (KTH-Infra i uppdrag åt Stockholms Handelskammare)
2. Storskalig handel alstrar mer biltrafik. (2-4 ggr mer CO2 utsläpp jämfört med lokal handel/cityhandel enligt forskaren Lena Smidfelt Rosqvist, Trivector, Lund)

I Uppsalas planering ingår att förtäta staden, vilket ofta innebär att man bebygger grönytor. Grundtanken med stadsförtätning är att minska resandet. Om man inte upprätthåller handels- och servicecenter i närheten av bostadsområdena, utan låter externa handelcenters etableringar öka, så drar man bort kundunderlaget för de lokala butikerna. Då har inget uppnåtts av förtätningen från klimatsynpunkt, utan grönstrukturerna minskar. Vilket också är sämre ur klimataspekten.

Bilismen och klimatet

Uppsala kommun har antagit en klimatpolicy med minskade växthusgasutsläpp med 30% till 2020 jämfört med 1990.

Trafiken till och från Fullerö blir det mest belastande för miljön. Bara det faktum att man vill ha det stora antalet parkeringsplatser visar ju hur man skall färdas dit. En ny externhandel är fullständigt ohållbar ur klimatsynpunkt, såvida den inte lokaliserar så att lokal spårburen kollektivtrafik kan svara för masstransporterna. Fullerö är inte ett exempel på detta: En station för pendeltåg i Fullerö är inte sannolik om inte stationen i Storvreta flyttas dit (regionaltåg kan inte ha två stopp så nära varandra). Att förse Ö.Fullerö med lokal spårtrafik är dels otänkbart, dels ingår inte en sådan spårtrafik i ett framtida lokalt spårnät utan förutsätter omstigning till regionaltåg som i sin tur når staden. Detta skulle aldrig ge särskilt många resande med kollektivtrafiken, vilket får som följd att den aldrig skulle komma till stånd.



Naturskyddsföreningen

Uppsala

Den stora miljöpåverkan som ett genomförande av denna plan skulle få gör det till en angelägenhet för hela kommunen att stoppa den. I detaljplanen föreslås en galleria om 33000 kvadratmeter, ett upplevelsecentrum om 145000 kvadratmeter, ett hotell samt parkeringsplatser och en bensinstation. Den medföljande miljökonsekvensbeskrivningen anger miljöpåverkan som ”betydande negativ” både vad avser kulturmiljö-ärkeologi och koldioxidutsläpp, det vill säga klimat.

Det ursprungliga förslaget till detaljplan avvisades av trafikskäl då man bedömde att den nybyggda E4 stundtals skulle täppas till av trafiken till och från Fullerö Park. Även med det nya förslaget krävs omfattande utbyggnader av infrastrukturen eftersom besökarna huvudsakligen väntas vara bilburna. Om planerna på handelscentrum och upplevelsecentrum i Fullerö förverkligas beräknas de ökade utsläppen av koldioxid från trafiken bli 11200 ton per år. Det motsvarar en ökning med 3,6 procent av utsläppen från trafiken i Uppsala kommun jämfört med idag. Detta är nettoökningen av utsläppen, det vill säga, man har räknat bort de resor man antar skulle ha gjorts i alla fall, till något annat köpcentrum. Kommunens mål är en minskning av de totala utsläppen av koldioxid med 30 procent till år 2020. Samma minskning skall gälla utsläppen från trafiken. I klarspråk måste detta rimligen betyda att om handelscentrumet i Fullerö byggs, så måste övrig trafik enligt klimatmålet minska med 34 procent. Vi frågar oss var, och hur, de styrande i Uppsala tänker att denna minskning ska ske?

Det är uppenbart att klimatmålen kommer att vara mycket svåra att nå med fortsatta satsningar på projekt av denna typ med uppenbart syfte att öka den bilburna handeln. Att sätta sitt hopp till effektivare motorer, och förnyelsebara drivmedel, räcker inte med det tidsperspektiv som det här är frågan om. Vi bör undvika att bygga fast oss i en "amerikansk" utspridd stadsstruktur som gör oss alltmer bilberoende och där transporter av varor och människor sker på ett resursslösande sätt.