

Promemoria om större samlade exploateringar i Alsike och Nydal i Knivsta kommun

2017-11-21

Sveriges yngsta kommun bygger hållbara stadsdelar med
mobilitetsgaranti, barn och unga i fokus, effektivt
markutnyttjande samt värdeskapande småstadskaraktär.

Innehåll

Nya stadsdelar, antal bostäder	4
Ny översiktsplan (ÖP)	5
Effektiv och hållbar stadsbyggnad	6
Stadsdelar med barnen i fokus.....	6
En stad som tillvaratar de digitala möjligheterna	7
Västra Knivsta (Nydal).....	7
Täthet och exploateringstal.....	7
Möjligheter	8
Dagsläget.....	8
Utmaningar.....	9
Alsike	10
Täthet och exploateringstal.....	10
Möjligheter	10
Dagsläget.....	11
Utmaningar.....	11
Nysala.....	11
Trafik och transporter	12
Gång, cykel och kollektivtrafik	12
P-tal	12
Mobilitetsgaranti	12
Strategisk inriktning	13
Mål	13
Åtgärder.....	13
Fossilfria transporter.....	13
Anpassning till klimatförändringar.....	14
Dagvattenstrategi.....	14
Energihantering på områdesnivå	15
Träbyggande.....	15
Variation i upplåtelseformer	16
Andel hyresrätter	16
Andel bostäder med maximal hyra på 1 450 kr/m ²	16
Kommunal marktillgång.....	17
Tredimensionell fastighetsindelning.....	18
Byggemenskaper	18
Bebyggelse på jordbruksmark	18
Grönstruktur	18
Stadsdelsservice – funktionsblandning samt tillgång till kommersiell och offentlig service	19
Sociala bostäder och social hållbarhet.....	19

Innovationer	20
Elvägar och smarta logistikkedjor	20
Sammanfattning.....	21

Nya stadsdelar, antal bostäder

Knivsta kommun planerar för två nya stadsdelar, dels väster om järnvägen i direkt anslutning till befintlig järnvägsstation i Knivsta (Nydal), dels i Alsike i direkt anslutning till en framtida järnvägsstation. Vi föreslår att det fram till och med år 2057 ska skapas möjlighet för etablerande av 15 000 nya bostäder inom dessa två områden.

Detta innebär en fortsatt hög tillväxttakt som kommer att ge utmaningar för kommunens alla olika delar. En förutsättning för denna bostadsexpansion är att staten bidrar med resurser som hjälper oss med till exempel planering, upphandlingar, finansiering, utredningar m.m.

En bostadsexpansion i denna takt förutsätter att de fyra järnvägsspåren byggs ut längsmed hela sträckan inom de närmaste femton åren och att Alsike får en station inom tio-femton år. Det krävs även att de barriäreffekter som spåren medför kommer att överbryggas på ett antal ställen.

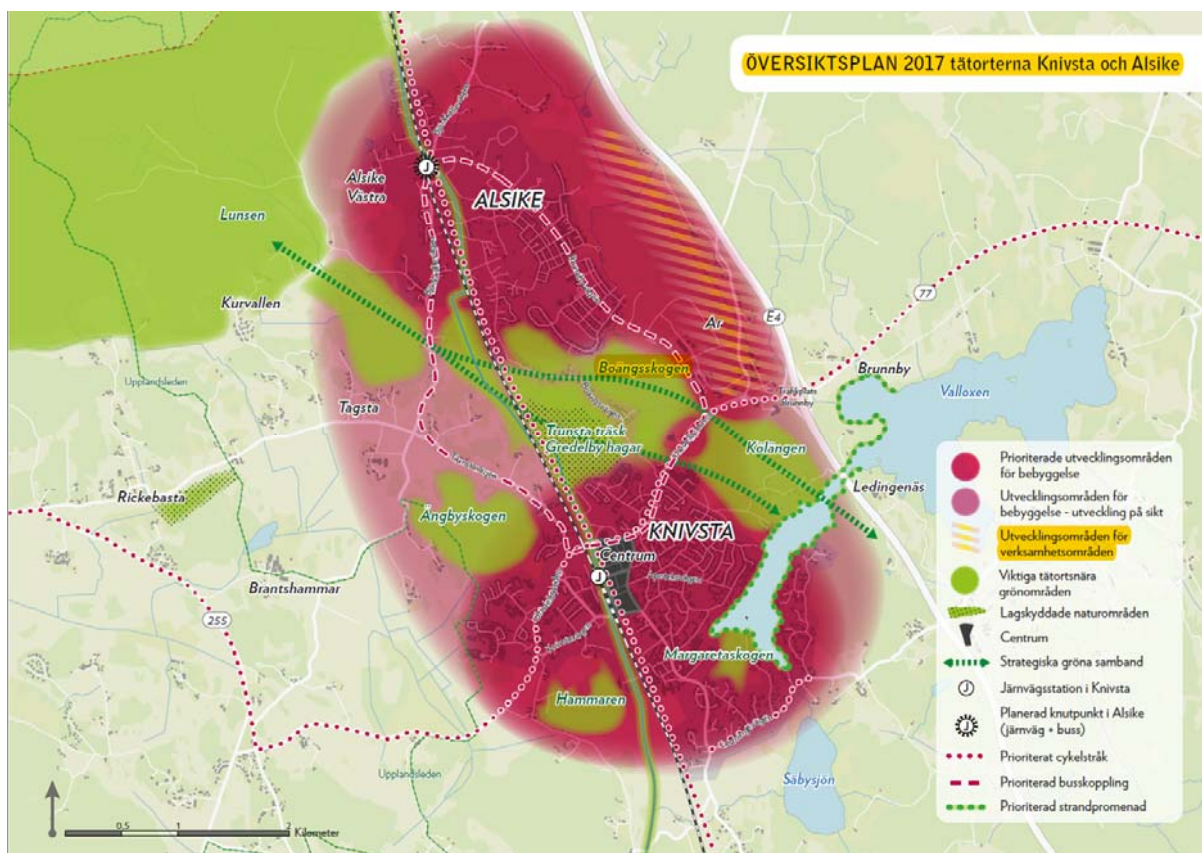
Utöver ett nytt stationsläge i Alsike kommer en ny trafikplats mellan Uppsala och Alsike att behövas.

Om exploateringen i Alsike skulle hämmas för att det inte finns någon tågstation, så behöver Knivsta bygga ännu mer i de centrala delarna av Knivsta vilket skulle innebära ett behov av ökade infrastruktursatsningar som kan garantera mobiliteten till och från centralorten i form av en av- och påfart till E4:an söder om Knivsta.

Ny översiktsplan (ÖP)

Den ÖP som är under framtagande och planeras antas i december 2017 riktar in sig på utveckling fram till 2035 med sikte på 2050. Den huvudsakliga utvecklingen är tänkt att ske i direkt anslutning till befintlig bebyggelse i både Knivsta och Alsike tätorter. Utbyggnaden kommer ske som en sammanlänkning av de befintliga tätorterna där bebyggelse närmast befintliga och framtida kollektivtrafiknoder prioriteras.

Knivsta tätort kommer fortsätta sin omvandling från ett mindre stationssamhälle till en småstad i en storstadsregion med bibehållen småstadskaraktär. Alsike tätort är den andra prioriterade tätorten där stor del av nybebyggelse kommer att ske.



Effektiv och hållbar stadsbyggnad

För att så många invånare som möjligt ska kunna bo i stationsnära lägen och för en markeffektiv användning kommer de nya stadsdelarna att byggas med en relativt hög täthet. Som tätast kommer bebyggelsen att vara närmast kommunens stationslägen.

De nya stadsdelarna ska vara dynamiska och levande och ha en varierad bebyggelse med en bibehållen småstadskaraktär. Bostadshus bör blandas med verksamhetslokaler, service, kontor och handel, speciellt i de centrala delarna. Fler grönområden och parker kommer att tillgängliggöras och integreras i och med de nya stadsdelarna. Knivsta ska fortsätta att upplevas grönt och tryggt trots den relativa tätheten. Markparkeringslösningar ska undvikas och plats ska ges främst åt bebyggelse, torg och parker.

Täta områden är på flera sätt bättre för miljön. Närhet till målpunkter uppmuntrar fler till att gå eller cykla. En koncentrerad befolkning ökar underlaget för en bättre och tätare kollektivtrafik, vilket minskar bilberoendet. En effektivare markanvändning sparar på jordens resurser då man till exempel kan undvika att bygga på brukningsvärd jordbruksmark.

Trots en hög täthet vill kommunen att de nya stadsdelarna byggs i en mänsklig skala. En hög täthet betyder inte per automatik hög bebyggelse, det är möjligt att bygga mycket tätt och varierat med en relativt låg bebyggelse om så önskas. Staden ska planeras utifrån befintliga förutsättningar. Genom att anpassa bebyggelsen till markens topografi och värdefull natur kan en naturlig variation med höga kvaliteter skapas. Förutsättningar ska skapas för en medveten och varierad arkitektur genom att engagera många bygherrar och blanda olika typer av upplåtelseformer och byggnadstyper. En medveten arkitektur som väger in befintliga miljöer och värden, framtida behov och nytänkande skapar förutsättningar för en hållbar stad.

Stadsdelar med barnen i fokus

Knivsta är den kommun vars befolkning har lägst medelålder i landet. Det är väldigt stimulerande eftersom det innebär att en stor del av framtiden därmed bor hos oss. Vi har under vår tid som egen kommun satsat mycket på våra barn och har en väl fungerande skolverksamhet som ofta placerar sig högt i rankingen. I kommunen finns många nya skolor och förskolor med stimulerande miljöer som bidrar till Knivstas attraktivitet och tillväxt. Knivsta kommun vill fortsätta att satsa på barn och unga och planera de nya stadsdelarna med barnen i fokus. Genom att planera utifrån barns perspektiv och behov ges goda möjligheter att skapa en långsiktig och hållbar boende- och stadsmiljö.

Vad är en bra skolväg och vilka platser uppskattas? Barn och unga kan ha annan syn än vuxna på behovet sociala noder och hur de ska utformas. Vi vill skapa mötesplatser där barn- och ungdomar kan träffas på sina egna villkor samt tillse att vi får en stad som innehåller varierande grönområden för lek och utforskning. En stad där lärandet inte bara sker i skolan utan den ska vara så trygg och säker att barnen kan vara ute och utforska den på egen hand. Det skapar liv och rörelse och bidrar till barnens hälsa, lärande och

utveckling. Genom att låta barnen ta plats i vår utemiljö skapar vi en tryggare och bättre stad för alla invånare.

Skolor och förskolor har väldigt centrala och viktiga roller i det svenska samhället. På samma sätt vill vi att våra skolbyggnader ska ha en central plats i de nya stadsdelarna. Det ska vara märkesbyggnader som markerar deras viktiga funktion samt vara väl integrerade med staden och bidra till stadsrummet samtidigt som de skapar en trygg läromiljö. Vi ser skolan som en tillgång i staden som skapar värden idag och i framtiden.

En stad som tillvaratar de digitala möjligheterna

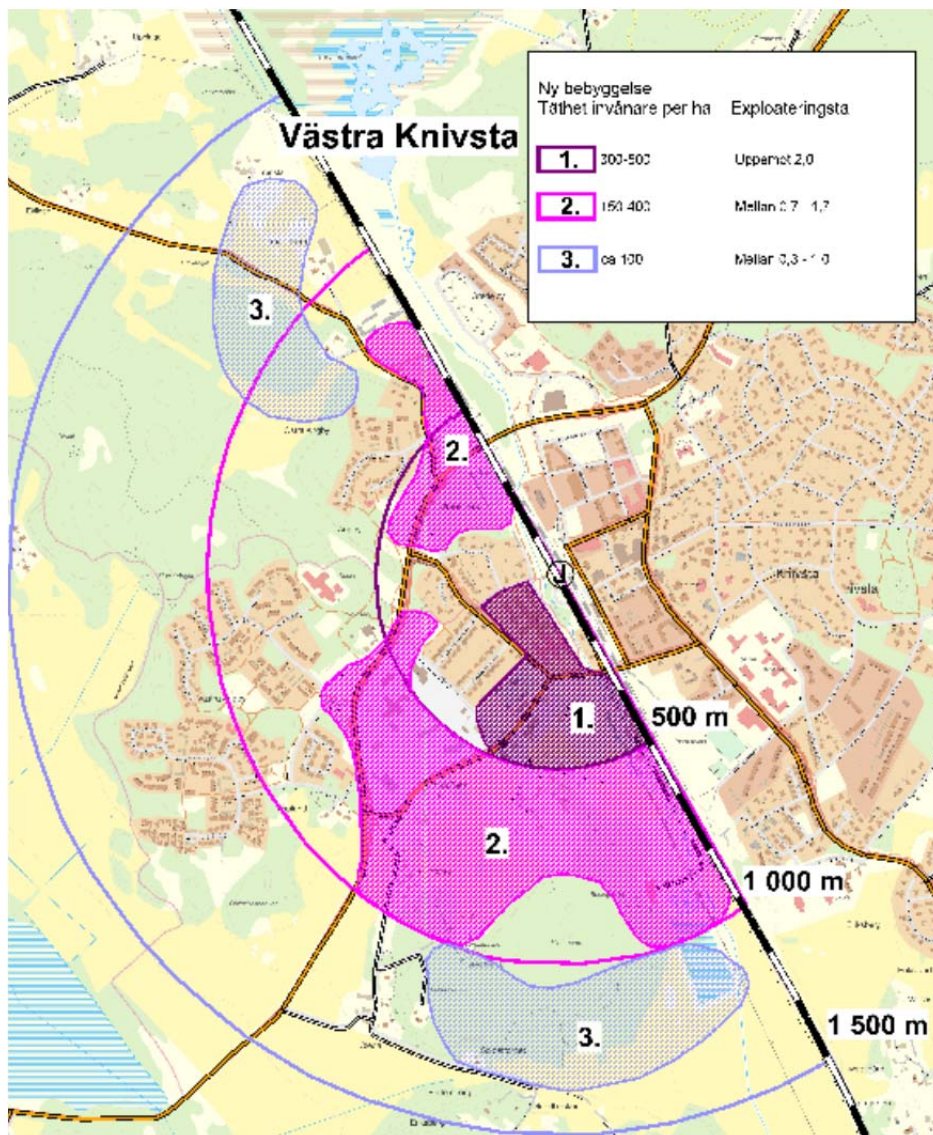
Den digitala utvecklingen går snabbt och ger oss ständigt nya möjligheter till effektivisering och bättre livskvalitet. För att kunna tillgodogöra sig digitaliseringen i så stor utsträckning som möjligt är det viktigt att den fysiska miljön är anpassad till detta. Det traditionella handlandet ersätts mer och mer av näthandel och det är eftersträvarsvårt utforma byggnader och kvarter så att dessa varor kan levereras på ett effektivt sätt. Att som idag behöva ta sig till olika utlämningsställen för att hämta paket är inte hållbart. Borde inte dessa varor kunna lämnas i ett anpassat utrymme i byggnadens trapphus? Kan matvaruleverantörer lämna beställda matkassar i ett särskilt kylrum någonstans i kvarteret? Eller kan smart låsteknik göra att leveranser kan ske in i lägenheten? Kommer det att behövas andra faciliteter i staden såsom lager, omlastningsställen, utökad postservice för att göra detta system fungerande? Vad behöver de självkörande bilarna för infrastruktur? Frågorna är många och utvecklingen är svår att spå men Knivsta kommun vill gärna med hjälp av teknikaktörer, innovatörer, byggherrar, utvecklare m.m. verka för en stad som i så stor utsträckning som möjligt har en fysisk planering som möjliggör digital effektivisering.

Västra Knivsta (Nydal)

Väster om järnvägen i direkt anslutning till befintlig järnvägsstation finns stora oexploaterade markområden där kommunen nu avser möjliggöra bebyggelse. Området består till stor del av jungfrulig mark och industrimark. 9 000 av det totala åtagandet på 15 000 bostäder kommer att vara belägna i västra Knivsta.

Täthet och exploateringstal

Kommunen vill utnyttja det stationsnära läget väl och ämnar därför tillåta framväxandet av en tät och hållbar stad. I stationens absoluta närhet inom en radie på 500 meter bedömer kommunen att det på vissa tomter/kvarter kan tillåtas exploateringstal uppemot 2,0. Sådär centralt kan bostadskvarteren få en täthet på cirka 300-500 invånare/hektar. Inom en förlängning av radien med ytterligare 500 meter bör exploateringstalen beroende på läge variera mellan 0,7 och 1,7 inom kvarteren. Tätheten bör på kvartersnivå variera mellan 150-400 invånare/hektar. Om radien utökas med ytterligare 500 meter kan tätheten tänkas sänkas något men inte under 80 invånare/hektar.



Möjligheter

I och med att området är så centralt beläget finns alla möjligheter att skapa en stadsdel med goda kommunikationsvägar och lågt bilberoende. Då kommunen har ett mycket stort markinnehav i området finns även möjlighet att säkerställa genomförande av blandad bebyggelse vilket skulle möjliggöra en livskraftig stadsdel med goda möjligheter till arbetsplatser och centrumbebyggelse. Detta skulle innebära ett mindre transportbehov och på så sätt vara en del i en hållbar utveckling.

Dagsläget

Området är under planläggning idag och processer för framtagande av detaljplaneprogram genomförs parallellt med process för detaljplaneläggning. Planprogrammet beräknas kunna antas under våren 2018. Detsamma gäller och de första detaljplanerna.

Utmaningar

En utbyggnad av området kommer kräva nya infrastruktursatsningar både lokalt och regionalt. Dessa satsningar innebär bland annat byggnation av ett antal planskilda korsningar över järnvägen primärt för gång- och cykeltrafik men även för fordon framöver.

Kommunens reningsverk har en begränsad kapacitet och ligger inom västra Knivsta. Kapaciteten i reningsverket bedöms vara nådd 2025 och verket måste tas bort för att möjliggöra bebyggelse. Kommunen har därför lämnat in en ansökan om att få ansluta avloppssystemet till Käppalaförbundet och hoppas få svar på detta inom en snar framtid.

I dagsläget finns ingen fullständig utredning som visar vilka trafikflöden som kan genereras vid full utbyggnad i västra Knivsta. Trots detta kan vi se att vid fullt nyttjande av den bebyggelsepotential som finns kommer den i dagsläget enda överfarten över järnvägen (Gredelbyleden) inte att räcka till och inte heller den befintliga på-/avfarten till E4:an. Säkerställande av mobilitet tvärs järnvägen i samband med framtagandet av järnvägsplanen är avgörande för att kunna utveckla området.

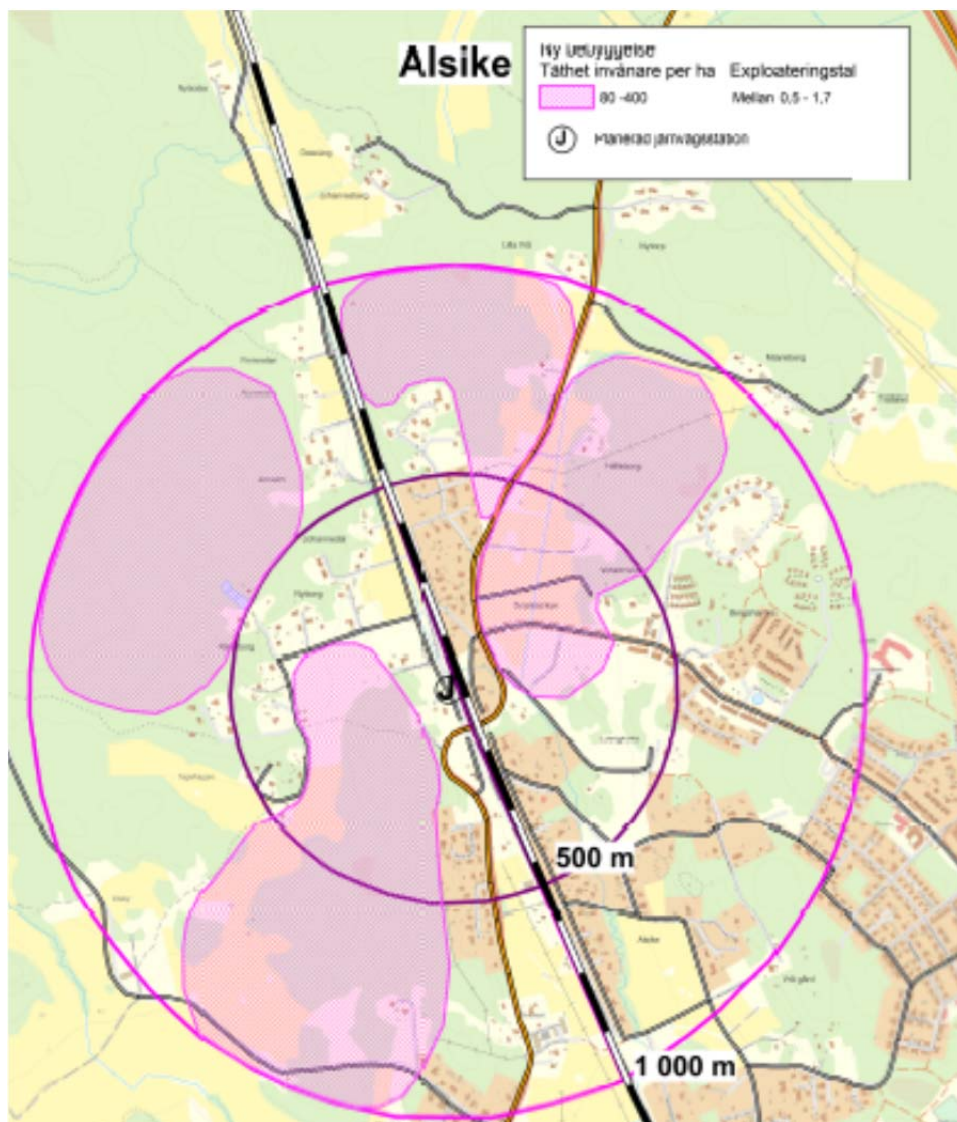
Exploateringen medför en viss bebyggelse på produktiv jordbruksmark. Det motiveras av det stationsnära läget och att den täta byggnationen gör att annans mer brukningsvärd mark inte behöver bebyggas.

Alsike

Alsike har växt mycket de senaste 10-15 åren och ska nu fortsätta utvecklas till ett stationsnära samhälle. Alsike kommer att vara lite mer småskaligt än Knivsta men planeras ändå med en relativt hög täthet för använda marken så effektivt som möjligt. 6 000 av det totala åtagandet på 15 000 bostäder kommer att vara belägna i Alsike.

Täthet och exploateringsstal

I det nya stationssamhället i Alsike bör exploateringsstalen beroende på läge variera mellan 0,5 och 1,7 på kvartersnivå. Tätheten bör variera mellan 80-400 invånare/hektar.



Möjligheter

Den mark som planeras att byggas ut är i största grad ägd av det kommunala bolaget vilket innebär att även här kan ett genomförande säkerställas. Området ligger mycket bra till sett ur ett möjligt kommunikationsperspektiv med närhet både till befintliga spår som trafikeras av både pendeltåg och regional trafik samt närhet till E4.

Dagsläget

Ännu har inga nya detaljplaner tagits fram intill järnvägen i Alsike. Kommunens nya översiktsplan som planeras antas i december 2017 pekar ut området som ett prioriterat område för bebyggelse.

Utmaningar

En förutsättning för en fortsatt bostadsexpansion och utveckling i Alsike är ett nytt stationsläge. Innan stationsläget är på plats så kommer kommunen främst att kunna expandera med bostäder i det västra Knivsta.

Utöver ett nytt stationsläge i Alsike kommer en ny trafikplats att behövas på E4 i höjd med Alsike. Järnvägsplanen eller motsvarande behöver även inkludera en gång-och cykelväg utmed den nya järnvägen hela vägen mellan Uppsala och Knivsta.

Kommunens reningsverk och dess begränsning är även en fråga för utbyggnationen av Alsike.

Nysala

Knivsta kommun avser att genom framtida Översiktsplanering möjliggöra bebyggelse utmed Ostkustbanans östra sida i höjd med kommungränsen mot Uppsala kommun. Vilken omfattning bebyggelsen har är ännu oklart, men den nya bebyggelsen ska gå i linje med de i detta PM redovisade principerna för de utpekade områdena i Knivsta och Alsike.

Trafik och transporter

Gång, cykel och kollektivtrafik

I de nya stadsdelarna ska transportmedel, som inte påverkar klimatet eller ökar trängseln, premieras. Det innebär att privatbilism inte kommer vara norm i de nya stadsdelarna. Ett rekommenderat p-tal på 0,3 ska eftersträvas och kombineras med bilpoolslösningar. Behovet av mobilitet ska uppfyllas av gång- och cykelvägar och ett helt nytt linjenät med speciella bytesnoder i kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken ska genom sin utformning i stadsdelarna alltid vara det ”närmaste” alternativet för mobilitet på längre sträckor.

Knivsta kommun har landets lägsta medelålder. Satsningar på gång- och cykelvägar och kollektivtrafik gör att barn och unga på ett tryggt sätt kan garanteras en mobilitet utan att vara beroende av eventuell skjuts av sina föräldrar med bil. Det innebär att barn och ungdomar kan bli betydligt mer delaktiga och inkluderade i samhället än vad de är idag.

Barn- och unga upp till 18 år kan dessutom garanteras fri mobilitet i kollektivtrafiken genom tillköp av giltighet på skolbusskortet för ungdomar i hela kommunen. Kombinerat med ett nytt linjenät får de unga en garanterad mobilitet i hela kommunen och lär sig i en tidig ålder att resa med kollektivtrafik, gång och cykel. Samtidigt kan nyttjandegraden av kollektivtrafiken öka.

Det är även önskvärt att få till stånd en GC-förbindelse mellan Uppsala-Bergsbrunna-Alsike-Knivsta-Odensala(-Stockholm) utmed den nya järnvägen. Idag utgör Knivsta kommun den enda felande länken för att möjliggöra säker cykling mellan Uppsala och Stockholm. I den regionala planen för Uppsala län finns i dagsläget inga resurser att förverkliga detta, varför ramen för Uppsala län bör utökas eller pengar öronmärkas från nationellt håll för att uppnå full funktion mellan alla de fyra föreslagna stadsdelarna med gång- och cykel.

P-tal

Då transportmedel som inte påverkar klimatet eller ökar trängseln ska premieras i de nya stadsdelarna kommer ett rekommenderat p-tal på max 0,3 att eftersträvas. Den strategiska inriktningen är att främst arbeta med mobilitetsfunktioner (se avsnitt om mobilitetsgaranti) på ett sådant sätt invånarna i de nya stadsdelarna inte ska behöva känna något behov av att äga en egen bil. Det är i dagsläget svårt att redovisa exakta tal eftersom vi strävar efter att bygga efter funktion och behov av olika mobilitetstjänster.

Mobilitetsgaranti

Genom trafikstrategins åtaganden om prioritering av olika transportslag finns möjligheten att inrätta en ny innovation; en slags mobilitetsgaranti i vilken invånarna i de nya stadsdelarna via en genomtänkt fysisk samhällsplanering garanteras att med minst ett eller flera hållbara fossilfria transportmedel kunna nå vissa målpunkter i kommunen och i de nya stadsdelarna inom en viss tidsram.

Genom att arbeta med en mobilitetsgaranti som har tydlig inverkan på gaturummets fysiska innehåll och struktur kan de nya stadsdelarna utformas så att gena och snabba förbindelser till viktiga målpunkter skapas för så många hållbara transportslag som möjligt samtidigt.

Hur detta kommer att påverka behovet av parkeringsplatser för personbilar är ännu för tidigt att säga, men målsättningen är ett bilsnått samhälle med låg P-norm och P-tal i vilka bilen inte är lika nödvändig eftersom gång-, cykel- och kollektivtrafiken erbjuder fler valmöjligheter för våra invånare. Rätt bränsle till rätt fordonstyp och rätt fordon för ändamålsenligt behov av mobilitet är en avgörande del i arbetet. Nedan redovisas ett förslag på hur en garanti kan utformas.

Strategisk inriktning

I kommunens nya stadsdelar ska mobilitet med flera olika hållbara transportslag garanteras genom att viktiga målpunkter såsom bytesnoder i kollektivtrafiken, centrumhandel, skola och fritidsanläggningar ska kunna nås inom 15 minuter med gång, cykel eller kollektivtrafik. För de transporter som kräver att ett större fordon används ska kommunen verka för att fler förnyelsebara fordonsbränslen ska finnas i kommunen.

Mål

- Gång, cykel och kollektivtrafik ska erbjuda fler valmöjligheter för våra invånare.
- Barn- och unga ska själva kunna röra sig i sin närmiljö.
- En större andel av arbets- och studiependlingen sker med hållbara transportslag och drivmedel.
- Att välja ett hållbart transportslag ska vara flexibelt, pålitligt och bekvämt. Landsbygden får ett bättre linjeutbud i kollektivtrafiken.

Åtgärder

- Nytt stadsbusslinjenät i Knivsta och Alsike
- Förbättrat linjeutbud i regionbusstrafiken på landsbygden och mellan Uppsala-Alsike-Knivsta
- Förbättrade resecentrum och bytesnoder i hela kommunen
- Gatustrukturen utformas så att det i de viktiga stråken till och från målpunkterna finns gena och säkra GC-vägar
- Gatustrukturen utformas så att de nya stadsdelarna inte har mer än 500 meter till närmaste hållplats eller nod i kollektivtrafiken
- Tillköp av kommun och/eller länsgiltighet på skolungdomarnas skolbusskort ger barn och unga större rörelsefrihet och självständighet i trafiksystemet.
- Infartsparkeringar anläggs vid viktiga bytespunkter för kollektivtrafiken, detta för att täcka landsbygdens behov av resor utanför kollektivtrafikstråken
- Förbättringar av befintlig infrastruktur för cykel genom fler cykelparkeringar med tak, bättre vägvisning och åtgärdande av vissa felande länkar

Fossilfria transporter

Omställning till fossilfrihet inom transportsektorn är avgörande för att vi ska klara omställningen till ett av världens första fossilfria välfärdsland och Sveriges åtaganden genom Parisavtalet. Genom att göra det enklare, snabbare och genare att använda gång- och cykelvägar än bilvägar i de områden som exploateras kan kommunen i stor utsträckning underlätta vilka val av transportmedel som våra invånare gör.

Utöver särskild prioritering av gång- och cykeltrafik för kommunen redan idag dialog med Region Uppsala för att etablera ett nytt stadsbusslinjenät som ska kunna förse våra invånare

med fossilfri kollektivtrafik i en god linjestruktur. Allt detta ligger i linje med den av kommunen antagna Trafikstrategin från 2014.

För de transporter som av olika anledningar ändå behöver utföras av större fordon kommer kommunen verka för att fler förnyelsebara bränslen såsom biogas, etanol och HVO blir tillgängliga för allmänheten i såväl de nya stadsdelarna som i hela kommunen.

Sedan 2015 har Knivsta kommun en elbilspool som är öppen för allmänheten att använda. Att dela på fordon som drivs av förnyelsebara drivmedel är en del av en hållbar framtid. Ambitionen är att vid behov utöka poolen både geografiskt men att i framtiden verka för att även elcyklar ska kunna hyras.

Anpassning till klimatförändringar

Klimatförändringar är en realitet som samhället måste anpassa sig till. Bland annat väntas nederbörds mängderna öka kraftigt under det närmaste seklet. Skyfall och kraftigt regn förväntas öka i intensitet, vilket kan ge ökade problem med översvämningar.

Rätt utnyttjat är dagvattnet en resurs för grönstruktur, rekreation och andra ekosystemtjänster i tätorten och bidrar till en attraktiv stadsmiljö. I Knivsta kan dagvattnet bidra till ökade mängder föroreningar i Knivstaån och Valloxen vilket bidrar ytterligare till övergödning och andra miljöproblem som redan nu finns i många av kommunens sjöar och vattendrag. Dagvattnet gör också att det finns ökad risk för skador på byggnader och infrastruktur på grund av översvämningar och erosion.

Dagvattenstrategi

För en långsiktig hållbar och effektiv dagvattenhantering arbetar kommunen med framtagandet av en dagvattenstrategi. Strategin ska ange riktlinjer och vara vägledande för hur kommunen ska förhålla sig till dagvattenhanteringen. Dagvatten är ett gemensamt ansvar och strategin riktar sig till samtliga delar av kommunens organisation som berörs av dagvattenfrågan, inkl. kommunala bolag. Den riktar sig också till aktörer utanför kommunen: fastighetsägare, exploatörer, byggherrar med flera.

De övergripande målen för dagvattenhanteringen i Knivsta är:

- 1) Dagvattenhanteringen ska inte försämra vattenkvaliteten i Knivstas sjöar och vattendrag.
- 2) Vattnets naturliga rörelse och grundvattennivån ska påverkas så lite som möjligt av stadsbyggandet.
- 3) Stadsbyggandet och dagvattenhanteringen ska vara anpassade efter ökande nederbörds mängder så att skador på allmänna och enskilda intressen minimeras.
- 4) Dagvattenhanteringen ska bidra till en attraktiv stadsmiljö.
- 5) Dagvattenanläggningar ska utformas så att de gynnar så många ekosystemtjänster som möjligt.
- 6) Dagvattenhanteringen ska vara kostnadseffektiv.

Energihantering på områdesnivå

De krav som finns på energianvändning idag är riktade mot enskilda byggnader. Boverket föreskriver maximal energianvändning för en byggnad men det finns ingen reglering utanför dess klimatskal. Om systemgränsen skulle lyftas en eller flera nivåer till områdesnivå finns det förutsättningar att hitta energisamverkans effekter som bidrar till en minskad total energianvändning och klimatpåverkan. Det kan även skapas incitament för lösningar som normalt inte skulle nyttjas.

I dagsläget finns det vissa begränsningar i kommunens möjlighet att styra och verka för minskad energianvändning och energismarta system. Bland annat finns det regleringar i plan- och bygglagen som försvårar detta både för kommunen som plan- och bygglagsmyndighet likväl som markägare. Trots detta vill kommunen i den mån det är möjligt att de nya stadsdelarna ska innehålla energilösningssinnovationer, noll- och plusenergihus, byggherrar som samverkar med varandra och med energileverantörer samt system som gör att vi kan skapa stadsdelar som på områdesnivå gör av med så lite energi som möjligt. En viktig faktor för energihanteringen i staden är fjärrvärmenätet. Kommunen hoppas att de fjärrvärme- och elleverantörer som finns i kommunen vill vara med att skapa och utveckla sådana energisystem. Ett gemensamt systemtänk och en gemensam organisation för energihanteringen där alla aktörer såsom byggherrar, energibolag, förvaltare och kommun är med och hittar lösningar för energieffektivisering, omhändertagande av överskottsenergi, minskning av energiförluster, tillgodogörande av solenergi m.m. bådär för ett hållbart samhälle.

Kommunen arbetar idag med att främja och bygga energisnåla byggnader, främst genom kommunens egna fastighetsbolag, som bland annat anordnar en passivhuskonferens årligen i kommunen. År 2015 invigdes Högåsskolan i Knivsta som byggts enligt passivhusnormer, och detta till en kostnad motsvarande en konventionellt byggd skola. Under 2017 har byggnationen av Centrum för Idrott och Kultur påbörjats, som bland annat kommer att innehålla sporthallar, ishall och scenkonstlokal. Ishallen kommer att vara den första certifierade passivishallen i världen (enl. tyska IG-passivhusgruppen).

När kommunen bygger egna verksamhetslokaler så har vi valt att satsa på partnering-avtal med entreprenörer. Det är en samarbetsform som gör att vi har bättre insyn och möjlighet att få en bättre slutprodukt beträffande kvalitet och ekonomi. Vi ser gärna och uppmuntrar fler aktörer att prova detta.

Träbyggande

Kommunen ser många fördelar med att bygga i trä istället för betong som dominerat som stomsystem för större byggnader under lång tid. Klimatpåverkan blir lägre eftersom hus med stommar av trä fungerar som kollager och de ger lågt utsläpp av koldioxid under byggprocessen. Det är möjligt att byggtiden kan kortas om man använder sig av industriellt träbyggande, en sådan effektivisering leder även till minskade kostnader. Trä är en förnyelsebar resurs som det finns gott om i Sverige. Det är ett starkt material som lämpar sig väl för byggande och med modern teknik kan man nu bygga högre flervåningshus utan risk för brandpåverkan. Inte minst är trä ett material som signalerar kvalitet, skapar god inomhusmiljö och hemkänsla för oss människor.

Som gammalt stationssamhälle med tillhörande sågverk har Knivsta kommun en lång tradition av att bygga i trä. Många av de äldre byggnader som finns i samhället idag är av trä och kommunen vill gärna att de nya stadsdelarna ska bestå av byggnader i trä i en så stor utsträckning som möjligt. Att reglera detta är dock inte helt enkelt. Vi kan dock inte ställa särkrav genom att reglera vilka byggnadsmaterial en entreprenör ska använda, men förhoppningsvis delar marknaden vår syn på träbyggnation och vi kan då använda möjligheten att markanvisa till byggherrar som bygger i trä.

Variation i upplåtelseformer

Knivsta kommun ser gärna en variation i fördelning av ägarbostäder och hyresrätter. Kommunen har ett eget hyresfastighetsbolag, Knivstabostäder, som redan idag är med i flertalet processer för att öka antalet hyresrätter i kommunen och har ett tydligt ägardirektiv att bygga nya hyresrätter.

Andel hyresrätter

Kommunen har som ambition att åtminstone trettio procent av de tillkommande bostäderna ska upplåtas som hyresrätt. Det kan åstadkommas på flera olika sätt dels genom att det finns en efterfrågan som marknaden vill tillgodose, att kommunens egna bolag bygger samt genom att markanvisa kommunens mark till en aktör som avser bygga hyresrätter. I det senare fallet är det viktigt att säkra genomförandet, säkerställa att inte omvandling till bostadsrätter sker samt att det är en långsiktig förvaltare som bygger. Det kan göras genom att marköverlåtelsen regleras med återgångsvillkor, viten, överlåtelseförbud, tilläggsköpeskillning eller att marken upplåts med tomträtt.

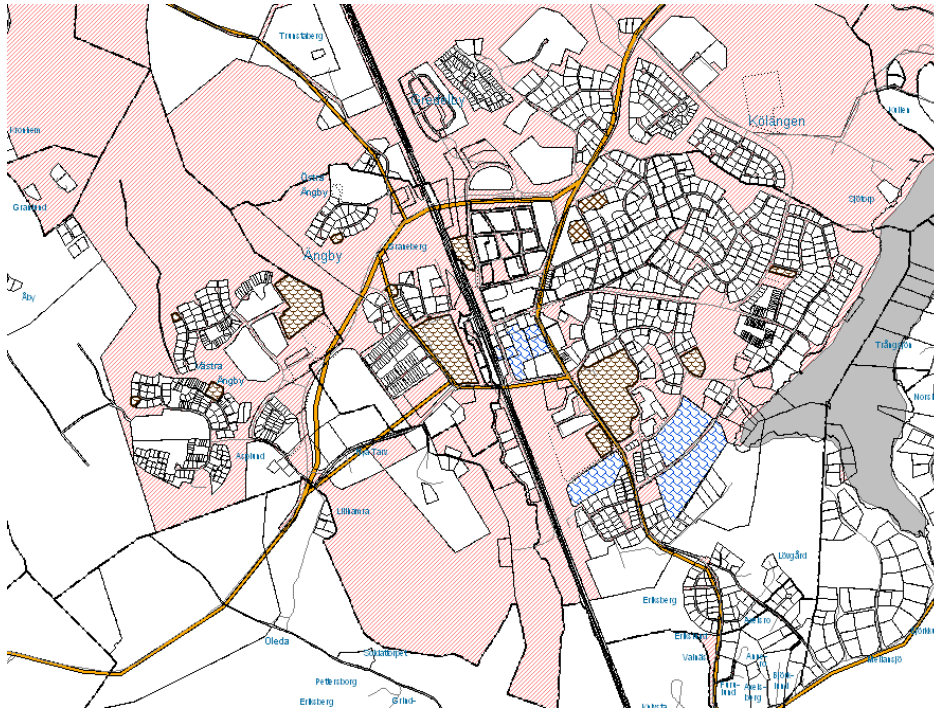
Andel bostäder med maximal hyra på 1 450 kr/m²

För att kunna skapa heterogena stadsdelar med en långsiktig social hållbarhet är tillgången till billiga hyresrätter en viktig faktor. Om hyran uppgår till max 1 450 kr/m² boarea finns det möjlighet att söka statligt stöd på upp till 6 600 kr/m² boarea vid byggandet av hyresrätter eller studentbostäder. Målsättningen är att åtminstone tre procent av de tillkommande bostäderna ska vara sådana. Om ingen annan aktör åstadkommer detta så kommer kommunens allmännytta att få uppdraget.

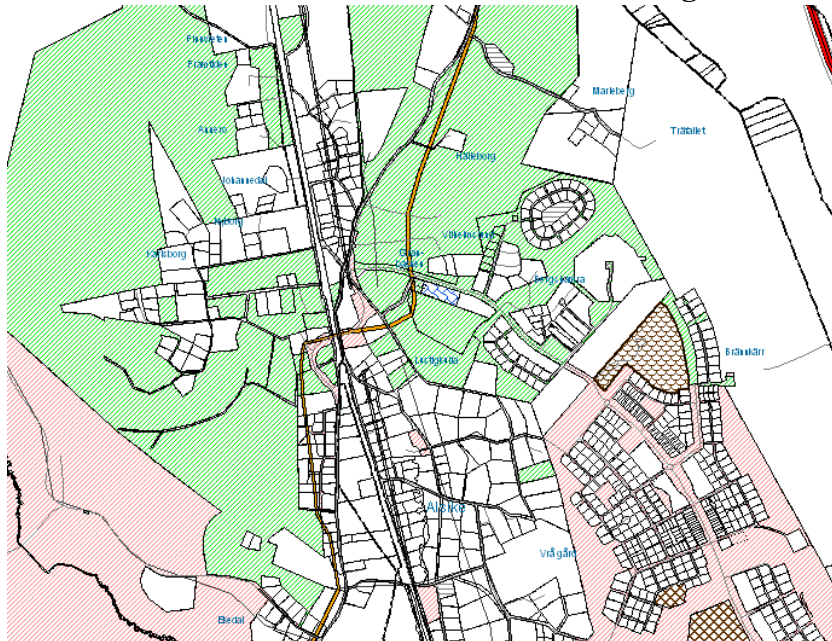
Kommunal marktillgång

Ägande av marken är ett viktigt strategiskt verktyg i skapandet av de nya stadsdelarna. Kommunen och/eller dess fastighetsbolag har ett stort markinnehav i både Knivsta och Alsike. I dagsläget förhandlar även kommunen om att förvärva ytterligare mark inom västra Knivsta.

Kommunens markinnehav i Knivsta markerat med rött



Kommunens markinnehav i Alsike markerat med grönt och rött



Tredimensionell fastighetsindelning

Kommunen ser många fördelar med tredimensionell fastighetsindelning. Det kan vara ett bra verktyg för att använda byggnader, anläggningar och mark mer effektivt. Det möjliggör en tät stad med variation i gestaltning och användning. T.ex. kan befintliga hus bebyggas med ytterligare våningsplan, verksamhetslokaler kan ha bostäder på de övre planen, ägarlägenheter kan skapas, bebyggelse över spårområden möjliggörs, bostadsbolag kan effektivisera sin förvaltning samt att det kan underlätta finansiering vid nybyggnation.

Byggemenskaper

Kommunen vill ha bostäder med varierade upplåtelseformer i de nya stadsdelarna. Byggemenskaper är ett intressant alternativ eftersom det frångår det traditionella byggnadssättet där ett byggföretag bygger det som de tror marknaden vill ha. Istället är det de boende själva som väljer vilka kvaliteter och värden som de ska satsa på. Det kan vara ett sätt att åstadkomma ett intressantare, varierat och mer hållbart stadsbyggande med högre kvalitet, intressant arkitektur, större mångfald och det är inte minst ett spännande demokratiprojekt. För att stödja bildandet av byggemenskaper och möjliggöra genomförandet så avser kommunen att viga särskilda tomter/del av kvarter för detta ändamål.

Bebyggelse på jordbruksmark

Enligt miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen. Exploatering på produktiv jordbruksmark samt intill betesmark ska enligt kommunens kommande översiktsplan i största möjliga utsträckning undvikas. Lämplig mark att bebygga, om det ska byggas på landsbygden, är främst impediment, förbuskad betesmark eller odlingsmark med odlingshinder.

Genom att koncentrera tillväxten till täta stadsdelar i stationsnära lägen kan man undvika att exploatera på brukningsvärda jordbruksmarker på andra ställen i kommunen. 10-15 hektar av den mark i västra Knivsta som är tänkt att exploateras består idag av åkermark/slätterängar. Kommunen bedömer att samhällsintresset att producera bostäder i ett kollektivtrafikhärläge är större än att behålla dessa ytor som åkermark.

Grönstruktur

I Knivsta finns gott om naturtillgångar och såväl grönska som rekreativmöjligheter är nära till hands i stora delar av kommunen. För att tillvarata de gröna värdena, hitta ekosystemtjänster samt skapa nya gröna värden i en växande stad har kommunen antagit en Grönstrukturplan.

Grönstrukturplanen är framtagen som ett styrdokument med syfte att fungera som stöd och vägledande underlag i den fysiska planeringsprocessen; som underlag i det strategiska planarbetet, som stöd för avvägningar mellan olika intressen och i bedömningar vid markanvisning, planbesked och detaljplaneläggning samt vid utveckling och skötselplanering av parker och naturområden.

Med inventeringar, beskrivningar och värderingar av grönytor och naturområdets värden ur ett biologiskt, rekreativt och socialt perspektiv utgör grönstrukturplanen ett viktigt underlag för fortsatt arbete med Knivstas gröna struktur, gröna kilar och spridningskorridorer. Grönstrukturplanen ska ses som ett levande dokument som kommer att utvecklas, kompletteras och revideras allt eftersom ny kunskap, erfarenheter och underlag tillkommer.

En del i arbetet med grönstrukturplanen innebär att naturområdet Gredelby hagar mellan Knivsta och Alsike omvandlas till ett naturreservat.

Stadsdelsservice – funktionsblandning samt tillgång till kommersiell och offentlig service

Grunden för att kunna utöka det kommersiella utbudet är en ökad befolkning. Knivsta har en relativt liten dagbefolkning vilket innebär att kommersiellt utbud främst kommer att koncentreras kring respektive järnvägsstation för att kunna samla utbud och service i starka lägen som invånarna passerar på väg till och från arbete och studier.

Knivsta kommun förespråkar att dagligvaruhandel och i viss utsträckning sällanköpsvaruhandel bör finnas inom gångavstånd i varje stadsdel. Genom att anvisa mark för dagligvaruhandel i områdenas centrala delar kan vi stärka den redan befintliga handeln och undvika externa handelsområden som i regel medför onödiga transporter med bil korta sträckor. Dessutom förbättras förutsättningarna för annan handel och service i centralt läge. Handels- och servicepunkterna kan tillsammans med järnvägsstationerna vara viktig att koppla till den ovan föreslagna mobilitetsgarantin för att underlätta invånarnas vardag.

Vidare ska även varje stadsdel vara självförsörjande med kommunal service såsom skolor, förskolor, bibliotek, idrottshallar m.m.

Sociala bostäder och social hållbarhet

Knivsta kommun välkomnar att högre krav ställs på social hållbarhet i samhällsplaneringen. Eftersom det bostadsbestånd som byggs kommer finnas en lång tid framöver är det viktigt att invånarna i bostäderna vid framtida renoveringar ska ges reella möjligheter att kunna bo kvar i sin lägenhet. I det redan befintliga bostadsbeståndet genomför kommunen enbart renoveringar enligt den i Knivsta framtagna ”BoKvar”-modellen, vilken innebär att dialog sker individuellt med varje hyrestagare inför stundade renovering. Genom denna dialog kan renoveringen omfatta en standardnivå som hyrestagaren själv önskar och kan ha råd att betala en framtida hyra för.

Kommunens främsta verktyg för att skapa bostäder för samhällets alla grupper och skapa en social hållbarhet är planmonopolet och kommunens relativt stora markinnehav. Kommunen vill planlägga och markanvisa på ett varierat och blandat sätt. Planering på ett sådant sätt som skapar möjligheter och förutsättningar för olika typer av upplåtelseformer och aktörer. Där kan det bland annat ingå Social housing, byggemenskaper och kooperativa hyresrätter. En stadsdel med mångfald möjliggör en långsiktig social hållbarhet.

Kommunen arbetar aktivt för att i stadsplaneringen skapa en inkluderande stad med rum för alla människor att mötas. En del av den satsningen visar sig nu i de pågående projekten Centrum för Idrott och Kultur samt ett allaktivitetshus i Alsike med kringliggande satsning på park- och rekreationsytor.

Innovationer

Kommunen är positivt inställd till att låta intressenter testa innovationer i de nya stadsdelarna. Vi är inte främmande för att testa nya och okonventionella lösningar men har begränsade möjligheter att själva utveckla och testa sådana. Då finns det i så fall behov av stöd med kompetens och medel.

Några exempel på innovationsarbete som kommunen är involverade i:

- BoKvar-modellen
- Elbilspool öppen för allmänheten
- Rening av läkemedelsrester i reningsverket
- Mobilitetsgaranti
- Ureahygieniseringsanläggning för avloppsvatten från slutna tankar

Elvägar och smarta logistikkedjor

Det är, i samband med planeringen av de nya städerna, intressant att studera hur logistikkedjor för exempelvis dagligvaruhandeln kan konstrueras för att minska transportbehovet.

I nära anslutning till de nya stadsdelarna i Knivsta ligger E4an och kommunen följer såväl det kringliggande projektet om Elväg E16 i Gävleborg, som Elväg Arlanda i Stockholm. Knivsta kommun välkomnar innovationer av detta slag och vill vara behjälpliga för att möjliggöra kommersiell etablering av denna typ av innovationer även på nationell infrastruktur mellan olika inom vår kommun som ligger mitt emellan de båda elvägsprojekten.

Sammanfattning

Knivsta kommun har under de senaste åren haft en årlig tillväxttakt som legat i topp i landet. Vi bedömer oss kunna fortsätta med detta, vilket skulle innebära att fram till och med år 2057 så byggs ytterligare 15 000 bostäder inom kommunen. Jämfört med idag är det en 225-procentig ökning av kommunens bostadsbestånd. Detta förutsätter dock att de fyra järnvägsspåren byggs ut inom de närmaste femton åren och att Alsike får en station inom tio år.

Det krävs även att de barriäreffekter som spåren medför överbryggas på ett flertal ställen och att det skapas en effektivare kollektivtrafik samt en ny gång- och cykelväg utmed den nya järnvägen hela vägen Uppsala-Alsike-Knivsta-(Odensala). Detta är den sista felande länken för säker cykling mellan Stockholm och Uppsala.

Innan stationsläget i Alsike är på plats, så kommer kommunen främst att kunna expandera med bostäder i det stationsnära läget väster om stationen i Knivsta (Nydal).

Utöver ett nytt stationsläge i Alsike kommer en trafikplats i höjd med Alsike att behövas.