



Högljudda protester som i Eriksberg är ett tecken på osäkerheten kring Uppsala utveckling till 2050.

Foto: Elin Sandow

## **Utbyggnadstakten i Uppsala och Knivsta inbjuder till tveksamhet.**

Knivsta kommunfullmäktige beslutade i onsdags att bygga 3 500 nya bostäder till och med 2035, i centrala Knivsta samt i Alsike. I förhållande till invånarantalet motsvarar det ett projekt med 42 000 bostäder i Uppsala. Utbyggnaden ska dessutom fortsätta i Knivsta, och accelerera, om man ska nå de 15 000 nya bostäder som stipuleras i fyrspårsavtalet med staten till och med 2060.

Det var ett oenigt fullmäktige som fattade beslutet. Oppositionen (15 av 31 ledamöter) anser att antalet bostäder är alldeles för många, man vill också se en högre andel småhus. Majoriteten hävdar att avtalet med staten ska uppfyllas, men öppnar ändå för att riva upp byggplanen om staten inte uppfyller sin del, med två nya järnvägsspår och en ny station i Alsike.

Även Uppsala kommunfullmäktige var oenigt i december när beslutet om den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna fattades. Här ingår ett kollektivtrafiksystem med spårväg från Bergsbrunna till Gottsunda. Samt hela 21 500 bostäder i ett band intill norra Lunsen.

I Uppsala är det mer oklart vad som händer efter valet i höst. Oppositionen vill sprida byggandet i kommunen (C), bygga mindre och lägre (KD) eller dela upp byggandet

”detaljplan för detaljplan” (M). Det enda man har gemensamt är egentligen att man inte vill ha spårvagnar utan föredrar ett system för snabbussar, BRT.

Liberalerna i kommunen har en poäng när man i ett svar på insändare (UNT 27/3) konstaterar att ”alla partier är överens om att bygga i de sydöstra stadsdelarna, men en del vill smyga med volymerna”. L:s kompromissförslag för att stödja planen i december var att mark i Dansike avsätts och planeras, som en ventil för hur ekonomin och bostadsmarknaden kommer att utvecklas de närmaste 30 åren.

Rent matematiskt kommer Uppsala att behöva såväl tiotusentals nya bostäder som ett nytt system för kollektivtrafik. Inflyttningen fortsätter med oförminskad styrka och rusningstrafiken närmar sig Stockholmsnivåer. Men när matematiken möter verkligheten kan det bli problem. Uppsala är inte Chongqing i kinesiska Sichuanprovinsen, där man smälde upp hundratals femtiovaningshus och sade att här kan fabriksarbetarna bo. Och så bodde de där.

Uppsalaborna krånglar. De ska bo centralt och tätt med all service, samtidigt ha det grönt och nära till naturen. De senaste tio åren har de tackat nej till dyra bostadsrätter, även om läget varit bra. Etapper har fått skjutas upp, till exempel i Rosendal. Hyresrätter lite utanför stan har fått svårt att få hyresgäster, exempelvis i Brillinge, Gränby och Bäcklösa. Även företagslokalerna i bottenplanen förblir outhyrda. En stor andel hyresgäster i nyproduktionen har också försörjningsstöd.

Pandemiåren med hemarbetet har ökat osäkerheten ytterligare vad gäller efterfrågan. Närboende känner av denna tvekan och försöker påverka de kommunala planläggarna. Protesterna i Eriksberg var omfattande, men ändå kanske ljumma i förhållande till vad som är på gång i Ulleråker, och senare i de sydöstra stadsdelarna.

Samtidigt har riksdagen val i höst. Och staten har ännu inte avsatt pengar till spåren mellan Uppsala och Stockholm. För två månader visste man inte att Sverige skulle drabbas av ökad risk för krig, att försvaret skulle rustas upp till Natostandard.

Det betyder inte att viktiga infrastrukturprojekt ska ställas in. Men det ökar ytterligare risken för tvekan. Samma tvekan som hos Uppsalabor som går i flyttankar, och som hos oppositionspolitiker i Knivsta och Uppsala. Hur ska det bli om 10, 20 eller 30 år? Just nu tror hårfina politiska majoriteter i två Upplandskommuner att de har svaret.



**Johan Rudström**