

Stadsbyggnadsförvaltningen
Samrådsredogörelse

Datum:
2024-01-24

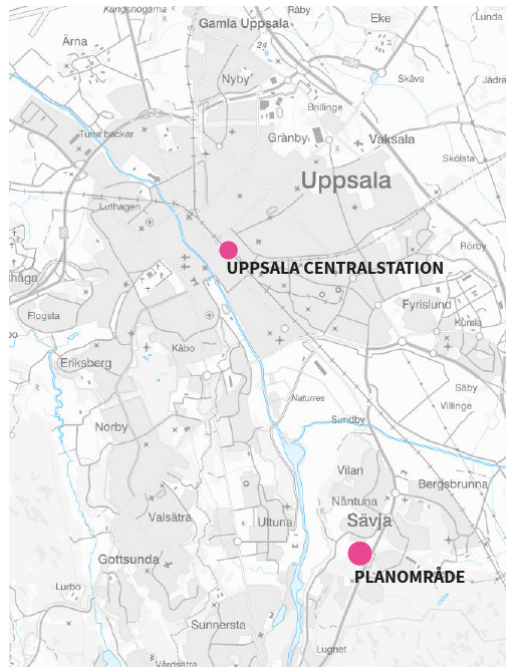
Diarienummer:
PBN 2021-003915

Handläggare:
Klara Mörk

Samrådsredogörelse

Detaljplan för Uppsala spårvagnsdepå, Del av Nántuna 10:1 med flera

Utökat förfarande



Figur 1 Orienteringskarta med planområdets ungefärliga läge markerat med röd prick

Postadress: Uppsala kommun, stadsbyggnadsförvaltningen, 753 75 Uppsala
Besöksadress: Stadshusgatan 2
Telefon: 018-727 00 00
E-post: plan-byggnadsnamnden@upsala.se
www.upsala.se

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en spårvagnsdepå för ny spårbunden kollektivtrafik, reglera angränsande allmän plats, samt att säkerställa att detaljplanen vid ett genomförande ej orsakar påtaglig skada på angränsande riksintresse för kulturmiljö genom att reglera byggnaders höjd och utformning inom kvartersmarken.

Sammanställning

Samrådsyttranden

Totalt antal inkomna 573

Beslutsdatum

Beslut om planuppdrag 28 oktober 2021

Beslut samråd 1 juni 2023

Beslut granskning 15 februari 2024

Innehåll

Detaljplan för Uppsala spårvagnsdepå, Del av Nántuna 10:1 med flera	1
Detaljplanens syfte	2
Sammanställning	2
Sammanfattning av samrådet	5
Sammanfattning av ändringar i förslaget.....	5
Följande har inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda i planförslaget:.....	5
Sammanfattning av inkomna synpunkter från samrådet och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning.....	6
Gestaltning.....	6
Kulturmiljö	8
Ytvatten och dagvatten	10
Grundvatten och dricksvatten.....	11
Risk och säkerhet	14
Föroreningar.....	14
Buller och vibrationer	15
Ljustörningar	17
Strålning.....	17
Fornlämningar och övriga lämningar	17
Biotopskydd	18
Naturvärden	18
Artskydd.....	23
Grönområde i FÖP	24
Klimatpåverkan.....	24
Trafik och framkomlighet.....	25
Ledningar	26
Plan- och fastighetsförhållanden	27
Gemensamhetsanläggningar och rättigheter.....	28
Lokalisering av depån.....	28
Val av trafikslag	30
Linjesträckning.....	37
Ulltunabron och Delsträcka D.....	38
Fyrspårsavtal och utbyggnad sydöstra staden.....	41
Ekonomi.....	48
Teknisk försörjning:	51
Genomförande	52
Politik	53
Process och delaktighet	56
Tillstånd och dispenser	61

Övrigt.....	62
Översikt över inkomna samrådsyttrande	63

Sammanfattning av samrådet

Detaljplanen har varit på samråd mellan 8 juni 2023 och 8 september 2023. Två informationsträffar hölls på Sävja Kulturhus den 20 juni 2023 samt den 24 augusti 2023. Informationsträffarna var gemensamma för denna detaljplan och detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D (PBN 2022-000048) som också var på samråd under samma tid. På mötena deltog sammanlagt cirka 150 personer. Samrådet kungjordes på kommunens digitala anslagstavla och i Uppsala nya tidning.

Under samrådstiden har 573 antal skriftliga yttranden inkommit, varav 1 utan erinran. Yttranden från 495 personer är identiska yttranden nedan benämnt gemensamt yttrande. Det yttrandet är i huvudsak synpunkter på det sammanhang detaljplanen är en del i, såsom valet att bygga ut spårväg, ny bebyggelse öster om ån och en bro över ån. Övriga synpunkter behandlar i huvudsak depåns placering och frågor om bullerstörningar från verksamheten. Länsstyrelsens synpunkter berör huvudsakligen frågor kring hur möjliga åtgärder som lyfts fram i miljökonsekvensbeskrivningen för att minska klimatpåverkan kan säkerställas.

Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitlet miljöbalken, enligt sitt yttrande daterat 12 september 2023.

Länsstyrelsens yttrande bifogas även i sin helhet.

Sammanfattning av ändringar i förslaget

Ändringar från samrådet:

- Planhandlingen kompletteras med en riskutredning för påverkan på grundvattnet
- Planhandlingen kompletteras med en uppdaterad bullerutredning.
- Plankartans gränser justeras mot norr vid skogskanten och dagvattendammen, samt vid infartsväg i norr.
- En utformningsbestämmelse om skalskyddets utformning läggs till
- Planhandlingen förtydligas avseende bland annat utformning, ledningar, buller och planens konsekvenser

Följande har inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda i planförslaget:

Inom samrådkretsen

Ej tillgodosedda synpunkter	Samråd
Nåntuna backe samfällighetsförening	2023-09-08
Privatperson 79	2023-09-06
Privatperson 291	2023-09-06
Privatperson 292	2023-09-06
Privatperson 364	2023-09-06
Privatperson 514	2023-09-08

Privatperson 373	2023-09-06
Privatperson 520	2023-09-08
Privatperson 20	2023-08-24
Privatperson 152	2023-09-06
Region Uppsala	2023-09-08
Rikshem AB	2023-09-08

Övriga för kännedom:

Övriga för kännedom	Samråd
Myndighet	
Länsstyrelsen	2023-09-12
Kommunala lantmäterimyndigheten	2023-09-06
Kommunala nämnder, förvaltningar med flera	
Räddningsnämnden	2023-08-22
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	2023-09-29
Kulturnämnden	2023-09-29
Intresseföreningar och sammanslutningar	
Danmark-Funbo-Vaksala Centerpartiavdelning	2023-09-08
Föreningen Vårda Uppsala	2023-08-10
Föreningen Sydöstra Uppsala	2023-09-15
Nätverket för Lillskogens & Lunsens Bevarande	2023-09-04
Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd	2023-09-08
Utvecklingspartiet demokraterna	2023-08-10
Föreningen Malma by och ängar	2023-09-08
Naturskyddsföreningen Uppsala	2023-09-08
Sunnersta Egnahemsförening	2023-09-07
Ledningsägare	
Uppsala Vatten och Avfall AB	2023-09-06
Svenska kraftnät	2023-08-04
Telia Skanova	2023-06-13
Vattenfall eldistribution	2023-09-08
Vattenfall Heat Sweden	2023-09-07
Övriga	
Privatperson 1	2023-06-13 och 2023-08-31
Privatperson 2	2023-06-16
Privatperson 3	2023-08-06
Privatperson 4	2023-08-08
Privatperson 5	2023-08-22
Privatperson 6	2023-08-22
Privatperson 7	2023-08-22
Privatperson 8	2023-08-23

Övriga för kännedom	Samråd
Privatperson 9	2023-08-23
Privatperson 10	2023-08-24
Privatperson 11	2023-08-24
Privatperson 12	2023-08-24
Privatperson 13	2023-08-24
Privatperson 14	2023-08-24
Privatperson 15	2023-08-24
Privatperson 16	2023-08-24
Privatperson 17	2023-08-24
Privatperson 18	2023-08-24
Privatperson 19	2023-08-24
Privatperson 21	2023-08-24
Privatperson 22	2023-08-24
Privatperson 23	2023-08-24
Privatperson 24	2023-09-06
Privatperson 25	2023-09-06
Privatperson 26	2023-09-06
Privatperson 27	2023-09-06
Privatperson 28	2023-09-06
Privatperson 29	2023-09-06
Privatperson 30	2023-09-06
Privatperson 31	2023-09-06
Privatperson 32	2023-09-06
Privatperson 33	2023-09-06
Privatperson 34	2023-09-06
Privatperson 35	2023-09-06
Privatperson 36	2023-09-06
Privatperson 37	2023-09-06
Privatperson 38	2023-09-06
Privatperson 39	2023-09-06
Privatperson 40	2023-09-06
Privatperson 41	2023-09-06
Privatperson 42	2023-09-06
Privatperson 43	2023-09-06
Privatperson 44	2023-09-06
Privatperson 45	2023-09-06
Privatperson 46	2023-09-06
Privatperson 47	2023-09-06
Privatperson 48	2023-09-06
Privatperson 49	2023-09-06
Privatperson 50	2023-09-06
Privatperson 51	2023-09-06
Privatperson 52	2023-09-06

Övriga för kännedom	Samråd
Privatperson 53	2023-09-06
Privatperson 54	2023-09-06
Privatperson 55	2023-09-06
Privatperson 56	2023-09-06
Privatperson 57	2023-09-06
Privatperson 58	2023-09-06
Privatperson 59	2023-09-06
Privatperson 60	2023-09-06
Privatperson 61	2023-09-06
Privatperson 62	2023-09-06
Privatperson 63	2023-09-06
Privatperson 64	2023-09-06
Privatperson 65	2023-09-06
Privatperson 66	2023-09-06
Privatperson 67	2023-09-06
Privatperson 68	2023-09-06
Privatperson 69	2023-09-06
Privatperson 70	2023-09-06
Privatperson 71	2023-09-06
Privatperson 72	2023-09-06
Privatperson 73	2023-09-06
Privatperson 74	2023-09-06
Privatperson 75	2023-09-06
Privatperson 76	2023-09-06
Privatperson 77	2023-09-06
Privatperson 78	2023-09-06
Privatperson 80	2023-09-06
Privatperson 81	2023-09-06
Privatperson 82	2023-09-06
Privatperson 83	2023-09-06
Privatperson 84	2023-09-06
Privatperson 85	2023-09-06
Privatperson 86	2023-09-06
Privatperson 87	2023-09-06
Privatperson 88	2023-09-06
Privatperson 89	2023-09-06
Privatperson 90	2023-09-06
Privatperson 91	2023-09-06
Privatperson 92	2023-09-06
Privatperson 93	2023-09-06
Privatperson 94	2023-09-06
Privatperson 95	2023-09-06
Privatperson 96	2023-09-06

Övriga för kännedom	Samråd
Privatperson 97	2023-09-06
Privatperson 98	2023-09-06
Privatperson 99	2023-09-06
Privatperson 100	2023-09-06
Privatperson 101	2023-09-06
Privatperson 102	2023-09-06
Privatperson 103	2023-09-06
Privatperson 104	2023-09-06
Privatperson 105	2023-09-06
Privatperson 106	2023-09-06
Privatperson 107	2023-09-06
Privatperson 108	2023-09-06
Privatperson 109	2023-09-06
Privatperson 110	2023-09-06
Privatperson 111	2023-09-06
Privatperson 112	2023-09-06
Privatperson 113	2023-09-06
Privatperson 114	2023-09-06
Privatperson 115	2023-09-06
Privatperson 116	2023-09-06
Privatperson 117	2023-09-06
Privatperson 118	2023-09-06
Privatperson 119	2023-09-06
Privatperson 120	2023-09-06
Privatperson 121	2023-09-06
Privatperson 122	2023-09-06
Privatperson 123	2023-09-06
Privatperson 124	2023-09-06
Privatperson 125	2023-09-06
Privatperson 126	2023-09-06
Privatperson 127	2023-09-06
Privatperson 128	2023-09-06
Privatperson 129	2023-09-06
Privatperson 130	2023-09-06
Privatperson 131	2023-09-06
Privatperson 132	2023-09-06
Privatperson 133	2023-09-06
Privatperson 134	2023-09-06
Privatperson 135	2023-09-06
Privatperson 136	2023-09-06
Privatperson 137	2023-09-06
Privatperson 138	2023-09-06
Privatperson 139	2023-09-06

Övriga för kännedom	Samråd
Privatperson 140	2023-09-06
Privatperson 141	2023-09-06
Privatperson 142	2023-09-06
Privatperson 143	2023-09-06
Privatperson 144	2023-09-06
Privatperson 145	2023-09-06
Privatperson 146	2023-09-06
Privatperson 147	2023-09-06
Privatperson 148	2023-09-06
Privatperson 149	2023-09-06
Privatperson 150	2023-09-06
Privatperson 151	2023-09-06
Privatperson 153	2023-09-06
Privatperson 154	2023-09-06
Privatperson 155	2023-09-06
Privatperson 156	2023-09-06
Privatperson 157	2023-09-06
Privatperson 158	2023-09-06
Privatperson 159	2023-09-06
Privatperson 160	2023-09-06
Privatperson 161	2023-09-06
Privatperson 162	2023-09-06
Privatperson 163	2023-09-06
Privatperson 164	2023-09-06
Privatperson 165	2023-09-06
Privatperson 166	2023-09-06
Privatperson 167	2023-09-06
Privatperson 168	2023-09-06
Privatperson 169	2023-09-06
Privatperson 170	2023-09-06
Privatperson 171	2023-09-06
Privatperson 172	2023-09-06
Privatperson 173	2023-09-06
Privatperson 174	2023-09-06
Privatperson 175	2023-09-06
Privatperson 176	2023-09-06
Privatperson 177	2023-09-06
Privatperson 178	2023-09-06
Privatperson 179	2023-09-06
Privatperson 180	2023-09-06
Privatperson 181	2023-09-06
Privatperson 182	2023-09-06
Privatperson 183	2023-09-06

Övriga för kännedom	Samråd
Privatperson 184	2023-09-06
Privatperson 185	2023-09-06
Privatperson 186	2023-09-06
Privatperson 187	2023-09-06
Privatperson 188	2023-09-06
Privatperson 189	2023-09-06
Privatperson 190	2023-09-06
Privatperson 191	2023-09-06
Privatperson 192	2023-09-06
Privatperson 193	2023-09-06
Privatperson 194	2023-09-06
Privatperson 195	2023-09-06
Privatperson 196	2023-09-06
Privatperson 197	2023-09-06
Privatperson 198	2023-09-06
Privatperson 199	2023-09-06
Privatperson 200	2023-09-06
Privatperson 201	2023-09-06
Privatperson 202	2023-09-06
Privatperson 203	2023-09-06
Privatperson 204	2023-09-06
Privatperson 205	2023-09-06
Privatperson 206	2023-09-06
Privatperson 207	2023-09-06
Privatperson 208	2023-09-06
Privatperson 209	2023-09-06
Privatperson 210	2023-09-06
Privatperson 211	2023-09-06
Privatperson 212	2023-09-06
Privatperson 213	2023-09-06
Privatperson 214	2023-09-06
Privatperson 215	2023-09-06
Privatperson 216	2023-09-06
Privatperson 217	2023-09-06
Privatperson 218	2023-09-06
Privatperson 219	2023-09-06
Privatperson 220	2023-09-06
Privatperson 221	2023-09-06
Privatperson 222	2023-09-06
Privatperson 223	2023-09-06
Privatperson 224	2023-09-06
Privatperson 225	2023-09-06
Privatperson 226	2023-09-06

Övriga för kännedom	Samråd
Privatperson 227	2023-09-06
Privatperson 228	2023-09-06
Privatperson 229	2023-09-06
Privatperson 230	2023-09-06
Privatperson 231	2023-09-06
Privatperson 232	2023-09-06
Privatperson 233	2023-09-06
Privatperson 234	2023-09-06
Privatperson 235	2023-09-06
Privatperson 236	2023-09-06
Privatperson 237	2023-09-06
Privatperson 238	2023-09-06
Privatperson 239	2023-09-06
Privatperson 240	2023-09-06
Privatperson 241	2023-09-06
Privatperson 242	2023-09-06
Privatperson 243	2023-09-06
Privatperson 244	2023-09-06
Privatperson 245	2023-09-06
Privatperson 246	2023-09-06
Privatperson 247	2023-09-06
Privatperson 248	2023-09-06
Privatperson 249	2023-09-06
Privatperson 250	2023-09-06
Privatperson 251	2023-09-06
Privatperson 252	2023-09-06
Privatperson 253	2023-09-06
Privatperson 254	2023-09-06
Privatperson 255	2023-09-06
Privatperson 256	2023-09-06
Privatperson 257	2023-09-06
Privatperson 258	2023-09-06
Privatperson 259	2023-09-06
Privatperson 260	2023-09-06
Privatperson 261	2023-09-06
Privatperson 262	2023-09-06
Privatperson 263	2023-09-06
Privatperson 264	2023-09-06
Privatperson 265	2023-09-06
Privatperson 266	2023-09-06
Privatperson 267	2023-09-06
Privatperson 268	2023-09-06
Privatperson 269	2023-09-06

Övriga för kännedom	Samråd
Privatperson 270	2023-09-06
Privatperson 271	2023-09-06
Privatperson 272	2023-09-06
Privatperson 273	2023-09-06
Privatperson 274	2023-09-06
Privatperson 275	2023-09-06
Privatperson 276	2023-09-06
Privatperson 277	2023-09-06
Privatperson 278	2023-09-06
Privatperson 279	2023-09-06
Privatperson 280	2023-09-06
Privatperson 281	2023-09-06
Privatperson 282	2023-09-06
Privatperson 283	2023-09-06
Privatperson 284	2023-09-06
Privatperson 285	2023-09-06
Privatperson 286	2023-09-06
Privatperson 287	2023-09-06
Privatperson 288	2023-09-06
Privatperson 289	2023-09-06
Privatperson 290	2023-09-06
Privatperson 293	2023-09-06
Privatperson 294	2023-09-06
Privatperson 295	2023-09-06
Privatperson 296	2023-09-06
Privatperson 297	2023-09-06
Privatperson 298	2023-09-06
Privatperson 299	2023-09-06
Privatperson 300	2023-09-06
Privatperson 301	2023-09-06
Privatperson 302	2023-09-06
Privatperson 303	2023-09-06
Privatperson 304	2023-09-06
Privatperson 305	2023-09-06
Privatperson 306	2023-09-06
Privatperson 307	2023-09-06
Privatperson 308	2023-09-06
Privatperson 309	2023-09-06
Privatperson 310	2023-09-06
Privatperson 311	2023-09-06
Privatperson 312	2023-09-06
Privatperson 313	2023-09-06
Privatperson 314	2023-09-06

Övriga för kännedom	Samråd
Privatperson 315	2023-09-06
Privatperson 316	2023-09-06
Privatperson 317	2023-09-06
Privatperson 318	2023-09-06
Privatperson 319	2023-09-06
Privatperson 320	2023-09-06
Privatperson 321	2023-09-06
Privatperson 322	2023-09-06
Privatperson 323	2023-09-06
Privatperson 324	2023-09-06
Privatperson 325	2023-09-06
Privatperson 326	2023-09-06
Privatperson 327	2023-09-06
Privatperson 328	2023-09-06
Privatperson 329	2023-09-06
Privatperson 330	2023-09-06
Privatperson 331	2023-09-06
Privatperson 332	2023-09-06
Privatperson 333	2023-09-06
Privatperson 334	2023-09-06
Privatperson 335	2023-09-06
Privatperson 336	2023-09-06
Privatperson 337	2023-09-06
Privatperson 338	2023-09-06
Privatperson 339	2023-09-06
Privatperson 340	2023-09-06
Privatperson 341	2023-09-06
Privatperson 342	2023-09-06
Privatperson 343	2023-09-06
Privatperson 344	2023-09-06
Privatperson 345	2023-09-06
Privatperson 346	2023-09-06
Privatperson 347	2023-09-06
Privatperson 348	2023-09-06
Privatperson 349	2023-09-06
Privatperson 350	2023-09-06
Privatperson 351	2023-09-06
Privatperson 352	2023-09-06
Privatperson 353	2023-09-06
Privatperson 354	2023-09-06
Privatperson 355	2023-09-06
Privatperson 356	2023-09-06
Privatperson 357	2023-09-06

Övriga för kännedom	Samråd
Privatperson 358	2023-09-06
Privatperson 359	2023-09-06
Privatperson 360	2023-09-06
Privatperson 361	2023-09-06
Privatperson 362	2023-09-06
Privatperson 363	2023-09-06
Privatperson 365	2023-09-06
Privatperson 366	2023-09-06
Privatperson 367	2023-09-06
Privatperson 368	2023-09-06
Privatperson 369	2023-09-06
Privatperson 370	2023-09-06
Privatperson 371	2023-09-06
Privatperson 372	2023-09-06
Privatperson 374	2023-09-06
Privatperson 375	2023-09-06
Privatperson 376	2023-09-06
Privatperson 377	2023-09-06
Privatperson 378	2023-09-06
Privatperson 379	2023-09-06
Privatperson 380	2023-09-06
Privatperson 381	2023-09-06
Privatperson 382	2023-09-06
Privatperson 383	2023-09-06
Privatperson 384	2023-09-06
Privatperson 385	2023-09-06
Privatperson 386	2023-09-06
Privatperson 387	2023-09-06
Privatperson 388	2023-09-06
Privatperson 389	2023-09-06
Privatperson 390	2023-09-06
Privatperson 391	2023-09-06
Privatperson 392	2023-09-06
Privatperson 393	2023-09-06
Privatperson 394	2023-09-06
Privatperson 395	2023-09-06
Privatperson 396	2023-09-06
Privatperson 397	2023-09-06
Privatperson 398	2023-09-06
Privatperson 399	2023-09-06
Privatperson 400	2023-09-06
Privatperson 401	2023-09-06
Privatperson 402	2023-09-06

Övriga för kännedom	Samråd
Privatperson 403	2023-09-06
Privatperson 404	2023-09-06
Privatperson 405	2023-09-06
Privatperson 406	2023-09-06
Privatperson 407	2023-09-06
Privatperson 408	2023-09-06
Privatperson 409	2023-09-06
Privatperson 410	2023-09-06
Privatperson 411	2023-09-06
Privatperson 412	2023-09-06
Privatperson 413	2023-09-06
Privatperson 414	2023-09-06
Privatperson 415	2023-09-06
Privatperson 416	2023-09-06
Privatperson 417	2023-09-06
Privatperson 418	2023-09-06
Privatperson 419	2023-09-06
Privatperson 420	2023-09-06
Privatperson 421	2023-09-06
Privatperson 422	2023-09-06
Privatperson 423	2023-09-06
Privatperson 424	2023-09-06
Privatperson 425	2023-09-06
Privatperson 426	2023-09-06
Privatperson 427	2023-09-07
Privatperson 428	2023-09-07
Privatperson 429	2023-09-07
Privatperson 430	2023-09-07
Privatperson 431	2023-09-07
Privatperson 432	2023-09-07
Privatperson 433	2023-09-07
Privatperson 434	2023-09-07
Privatperson 435	2023-09-07
Privatperson 436	2023-09-07
Privatperson 437	2023-09-07
Privatperson 438	2023-09-07
Privatperson 439	2023-09-07
Privatperson 440	2023-09-07
Privatperson 441	2023-09-07
Privatperson 442	2023-09-07
Privatperson 443	2023-09-07
Privatperson 444	2023-09-07
Privatperson 445	2023-09-07

Övriga för kännedom	Samråd
Privatperson 446	2023-09-07
Privatperson 447	2023-09-07
Privatperson 448	2023-09-07
Privatperson 449	2023-09-07 och 2023-09-08
Privatperson 450	2023-09-07
Privatperson 451	2023-09-07
Privatperson 452	2023-09-07
Privatperson 453	2023-09-07
Privatperson 454	2023-09-07
Privatperson 455	2023-09-07
Privatperson 456	2023-09-07
Privatperson 457	2023-09-07
Privatperson 458	2023-09-07
Privatperson 459	2023-09-07
Privatperson 460	2023-09-07
Privatperson 461	2023-09-07
Privatperson 462	2023-09-07
Privatperson 463	2023-09-07
Privatperson 464	2023-09-07
Privatperson 465	2023-09-07
Privatperson 466	2023-09-07
Privatperson 467	2023-09-07
Privatperson 468	2023-09-07
Privatperson 469	2023-09-07
Privatperson 470	2023-09-07
Privatperson 471	2023-09-08
Privatperson 472	2023-09-08
Privatperson 473	2023-09-08
Privatperson 474	2023-09-08
Privatperson 475	2023-09-08
Privatperson 476	2023-09-08
Privatperson 477	2023-09-08
Privatperson 478	2023-09-08
Privatperson 479	2023-09-08
Privatperson 480	2023-09-08
Privatperson 481	2023-09-08
Privatperson 482	2023-09-08
Privatperson 483	2023-09-08
Privatperson 484	2023-09-08
Privatperson 485	2023-09-08
Privatperson 486	2023-09-08
Privatperson 487	2023-09-08

Övriga för kännedom	Samråd
Privatperson 488	2023-09-08
Privatperson 489	2023-09-08
Privatperson 490	2023-09-08
Privatperson 491	2023-09-08
Privatperson 492	2023-09-08
Privatperson 493	2023-09-08
Privatperson 494	2023-09-08
Privatperson 495	2023-09-08
Privatperson 496	2023-09-08
Privatperson 497	2023-09-08
Privatperson 498	2023-09-08
Privatperson 499	2023-09-08
Privatperson 500	2023-09-08
Privatperson 501	2023-09-08
Privatperson 502	2023-09-08
Privatperson 503	2023-09-08
Privatperson 504	2023-09-08
Privatperson 505	2023-09-08
Privatperson 506	2023-09-08
Privatperson 507	2023-09-08
Privatperson 508	2023-09-08
Privatperson 509	2023-09-08
Privatperson 510	2023-09-08
Privatperson 511	2023-09-08
Privatperson 512	2023-09-08
Privatperson 513	2023-09-08
Privatperson 515	2023-09-08
Privatperson 516	2023-09-08
Privatperson 517	2023-09-08
Privatperson 518	2023-09-08
Privatperson 519	2023-09-08
Privatperson 521	2023-09-08
Privatperson 522	2023-09-08
Privatperson 523	2023-09-08
Privatperson 524	2023-09-08
Privatperson 525	2023-09-08
Privatperson 526	2023-09-08
Privatperson 527	2023-09-08
Privatperson 528	2023-09-08
Privatperson 529	2023-09-08
Privatperson 530	2023-09-08
Privatperson 531	2023-09-08
Privatperson 532	2023-09-08

Övriga för kännedom	Samråd
Privatperson 533	2023-09-08
Privatperson 534	2023-09-08
Privatperson 535	2023-09-08
Privatperson 536	2023-09-08
Privatperson 537	2023-09-08
Privatperson 538	2023-09-08
Privatperson 539	2023-09-08
Privatperson 540	2023-09-11
Privatperson 541	2023-09-12
Privatperson 542	2023-09-12
Privatperson 543	2023-09-12
Privatperson 544	2023-09-13
Privatperson 545	2023-09-13
Privatperson 546	2023-09-13
Privatperson 547	2023-09-13
Privatperson 548	2023-09-14
Privatperson 549	2023-09-14
Privatperson 550	2023-09-14
Privatperson 551	2023-09-19
Privatperson 552	2023-09-19

Sammanfattning av inkomna synpunkter från samrådet och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning. För att ge en god överblick av samrådsyttrandena och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är dessa grupperade och sammanställda ämnesvis.

Ett stort antal privatpersoner har lämnat in likadana yttranden och benämns i samrådsredogörelsen som *gemensamt yttrande*. I detta ingår privatpersoner:

7-8, 10-73, 23, 38-39, 71, 74-166, 168, 170-201, 203-214, 216-224, 226-227, 229-230, 233-237, 239-241, 245, 247-250, 253-290, 296-370, 373, 377, 379, 381-383, 385-389, 391-426, 440-441, 471-472, 474, 476-477, 479-493, 495, 497-498, 500-503, 505-511, 513-516, 521-532, 534-536, 539-541, 542-547, 549-551, 553-554.

Flera av de övriga yttrandena är i olika delar också samma som detta gemensamma yttrande. I de fallen anges det.

Besvarande av de yttranden som har lämnats för denna detaljplan, men bara berör detaljplanen för Kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D (PBN 2022-000048) hänvisas till samrådsredogörelsen för Kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D.

Gestaltning

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Kulturnämnden vill förtydliga att konstens inriktning och utformning främst preciseras genom konstprogram som är bärande styrdokument för projektet. Utformningen av möjliga ytor och platser för konst (exempelvis väggar, stödmurar och skalskydd) bör ske i dialog med konstnär/konstnärer i ett tidigt skede. Kulturnämnden anser att detaljplanens illustrationer av förslagen på utformning av staket och stödmurar kan vara missvisande då de riskerar att förutbestämma bland annat färg och form. Detaljplanen bör tydligare påpeka att illustrationerna är arkitektens visualisering.

Under hösten 2023 tar Uppsala kommun och Region Uppsala i samråd med Statens konstråd fram ett gemensamt konstprogram som beskriver ansvar, platser och tematik för konstnärlig gestaltning samt som redovisar behov, förutsättningar och möjligheter. Konstprogrammet kopplar arbetet med den offentliga konsten till respektive fördjupade gestaltningsprogram för spårväg och spårvagnsdepå. I arbetet med den offentliga konsten för spårvägen kommer invånare göras delaktiga, framför allt handlar det om dialoger i olika stadier av processen.

I enlighet med nationella mål för gestaltad livsmiljö ser Region Uppsala positivt på att detaljplanen lägger stor vikt på gestaltning av spårvagnsdepån och hur den möter omgivningarna. Konst är en av åtta gestaltningsprinciper för depån, vilka är överordnade i utformningen då de är bärande delar för att säkerställa att depån utformas på ett sätt som fungerar för platsen samt att den tillför ett värde till platsen och den kommande sydöstra staden. Konstnärliga inslag kan överraska och skapa nyfikenhet samt möta både omgivande natur och människorna som passerar på ett positivt och respektfullt sätt. Konst är en viktig del i platsskapandet.

Detaljplanen beskriver att konstnärligt arbete fokuserat på skalskydd och stödmur kan förstärka platsens identitet och bidra med tydlig läsbarhet för allmänhet från utsidan. Region Uppsala bedömer att detaljplanens illustrationer av föreslagen utformning av staket och mur kan vara missvisande då de riskerar att förutbestämma bland annat färg och form. Region Uppsala förtydligar att konstens inriktning och utformning främst preciseras genom konstprogram som är bärande styrdokument för projektet. Detaljplanen bör tydligare påpeka att illustrationerna är arkitektens visualisering.

Vattenfall Eldistribution informerar, då det finns ett gestaltningsprogram, om att Vattenfall Eldistribution ställer upp fristående nätstationer i ett standardutförande där beställaren kan bestämma viss färg, struktur på betong samt takutformning (plant eller sadel). Om eventuella önskemål gällande nätstationens utformning finns utöver standardutförandet betraktas dessa som tillval och ska då bekostas av beställaren, i detta sammanhang kommunen.

Naturskyddsföreningen vill råda kommunen att asfaltera och hårdgöra så lite yta som möjligt kring anläggningen. Låt istället naturen komma nära. Anlägg blomsterängar istället för kortklippta gräsytor. Använd inget konstgräs vid anläggningen. Det vore även lämpligt att den industriella gestaltningen av depåbyggnaden ändrades och att den istället gjorde så att den smälter in i naturen så bra som möjligt. Vi förordar att byggnaden tillverkas av mer hållbara material som miljöcertifierat trä. Grönt tak på depåbyggnaden vore också önskvärt. Tennishallen USIF i nya Rosendal är ett exempel på en nyligen uppförd stor byggnad i Uppsala som smälter in väl i naturen och har grönt tak.

Privatperson 238 och 499 anser att gestaltningen av omgivningsskyddet i Planbeskrivningen borde ses över och göras om. Enligt figur 8 ser det ut som om Uppsala kommun avser att bygga en fångvårdsanstalt istället för en spårvagnsdepå. Visuellt smälter det inte alls in med naturen på det sätt som gestaltningen beskrivs att den ska göra.

Privatperson 4 föreslår att ni ser över vilka träd som placeras invid spår. Det är fint och snyggt men de orsakar ju tyvärr även lövhalka. Finns det vissa sorter av träd som blir mindre hala när löven krossas eller går det att placera träden på ett speciellt vis för att minimera halka?

Nåntuna backes samfällighetsförening, samt privatperson 518 och 519 och 520 vill att skog mellan depån/hållplatsläget och Nåntuna backe ska i så stor utsträckning som möjligt bevaras så att området behåller sin skogsnära karaktär. De vill också att eventuell bebyggelse ska hållas låg (maximalt tre våningar) för att smälta in bland befintlig bebyggelse.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Gestaltningen som visats i planbeskrivning och det tillhörande gestaltungsprogrammet är ett exempel på bebyggelse som ryms inom detaljplanen och inte det slutliga resultatet. Att det bara är ett exempel står i planbeskrivningen och har förtydligats ytterligare något efter samrådet. Exakt detaljutformning av byggnader, skalskydd och slänter kommer att bearbetas vidare inför att anläggningen ska börja uppföras. Höjdskillnaderna i kombination med att en spårvagnsdepå behöver vara plan, samt att allmänheten inte får ha tillträde till området, innebär att det kommer att behövas både stödmurar och någon form av staket. Region Uppsala är byggherrar och ansvarar för den slutliga utformningen och gestaltningen av både byggnad och skalskydd, där konstprogram, liksom gestaltungsprogram är bärande styrdokument för projektet.

Spårvagnsdepån kommer att vara i behov av en egen elnätsstation och placeras den inom kvartersmarken kommer den omfattas av det framtagna gestaltungsprogrammet.

Gestaltungsprogrammet är knutet till markanvisningsavtalet och ska därför följas. I det står bland annat att byggnaden ska uppföras med trästomme och att så mycket grönska som möjligt ska sparas även inom kvartersmarken.

Detaljplanen reglerar inte i detalj var träd får stå i förhållande till spår. Synpunkten angående träds placering har skickats vidare till Region Uppsala som kommer ansvara för anläggningen.

Detaljplanen reglerar inte mark som ligger utanför planområdet, så som skogen söder om spåret mot bostadsbebyggelse. Bebyggelsen inom depån får som högst vara 15 m över marknivån för att säkerställa att depåns samtliga funktioner ryms inom anläggningen.

Kulturmiljö

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen anser att det ur kulturmiljösynpunkt och för landskapsbildningen är viktigt att anpassnings- och förmildrande åtgärder genomförs, att en långsiktig skogsvårdsplan

upprättas och att gestaltungsprogrammets riktlinjer följs. Eftersom taken kan vara synliga på håll bör även eventuell energiinstallation på tak utformas, och placering anpassas, så att visuell påverkan undviks.

Kulturnämnden skriver att de viktigaste kulturhistoriska värdena finns i anslutning till planområdet. Spårvagnsdepåns läge mellan Fyrisåns kultur- och naturlandskap i väster och den planerade stadsbebyggelsen i öster ställer höga krav på områdets utformning. Ett väl fungerande samspel mellan samtliga gestaltade delar är avgörande för att skapa en attraktiv upplevelse av spårvagnsdepån. Spårvagnsdepån kommer inte att vara en offentligt tillgänglig miljö, utan kommer av de flesta människor att upplevas utifrån och därmed i relation till kulturlandskapet och den kommande stadsmiljön. Den visuella relationen mellan spårvagnsdepån och kulturlandskapet och mellan spårvagnsdepån och den nya stadsbebyggelsen är därför viktig. Väl gestaltade miljöer med konstnärliga inslag visar omsorg om människorna som rör sig där samt bidrar till upplevd trivsel och trygghet. Genom variation i byggnadsvolymer samt medvetna material- och kulörval minskar spårvagnsdepåns påverkan på kulturarv i området. Kulturnämnden är positiv till att detaljplaneförslaget lägger stor vikt vid hur spårvagnsdepån möter omgivningarna, men vill understryka att den slutliga påverkan på kulturmiljö och riksintresse är avhängig hur synlig anläggningen blir genom den bevarade skogsridån. Under förutsättning att planförslagets visuella påverkan i landskapsrummet minimeras, instämmer kulturnämnden i bedömningen att planförslaget innebär små negativa effekter för kulturmiljön och riksintresset.

Privatperson nummer 294 motsätter sig byggnationen av depå då depån hänger samman med spårvägen som i sin tur förutsätter stor trafik för att vara lönsam och detta i sin tur förutsätter en stor befolkningsökning i området vilket är förödande för bland annat kulturmarken.

Föreningen Sydöstra Uppsala beskriver att det i miljökonsekvensbeskrivningen står att man ska prova att flytta Linnéstigen. Föreningen undrar hur det skulle vara möjligt att kompensera på annan plats för de unika naturvärden och biotoper som kommer att störas av spårvägen och hur det är fysisk möjligt att kompensera för en historisk plats.

Gemensamt yttrande och privatperson 6, 291–293, 378, 504 samt Föreningen Malma by och ängar anser att en bro över Fyrisån kommer att riskera världsarvsnomineringsen ”The Rise of Systematic Biology” (Linnéminnen) till Unesco negativt.

Privatperson 6 och Föreningen Malma by och ängar anser att detta projekt helt kommer att stöpa om södra och sydöstra förorterernas värdefulla miljöer som har ett av de högsta natur-, kultur-, landskaps- och frilufts- värdena för Uppsala. En bro över Fyrisån, vid naturreservatet Årike Fyris, kommer för alltid att förstöra landskapsbilden vid Fyrisåns värdefulla dalgång.

Privatperson 504 anser att Linnés landskap och Carl von Linnés betydelse för den systematiska botaniken, bland annat genom Årike Fyris området och den värdefulla miljön, har nominerats som världsarv, World Heritage Site, till Unesco världsarvslista. Om det byggs en bro i detta landskap kommer det inte vara möjligt att få denna viktiga status för det unika Fyris-området. Så har redan skett i Dresden, där en dalgång kring floden Elbe har tagits bort från själva världsarvslistan på grund av ett brobygge. Alla planer på nya broar i Årike Fyris måste därför avslås. Det är ytterst förvånande att kommunen, i förslaget till detaljplan delsträcka D, inte har nämnt eller kommenterat dessa omständigheter.

Privatperson 504 anser också att det uråldriga landskapet i miljön vid Ulltuna Herrgård skulle slås sönder och hackas upp med planerad sträckning av kollektivtrafiken, och därmed skulle den värdefulla kulturmiljön förödvas.

Privatperson 504 anser det helt tydlig att planen för kollektivtrafik kommer medföra ”påtaglig skada” på Kulturmiljö – riksintresse, landskapsbildskydd samt på ett kommunalt område för kulturmiljövården, vilket privatpersonen också anser framgår av kommunens egna utredningar i planförslaget, där det anges att ”det går inte att utesluta stora kumulativa effekter för påverkan på kulturmiljön” av en ny bro över Fyrisån.

Privatperson 504 avstyrker planerna på delsträcka D för kapacitetsstark kollektivtrafik då detta projekt kommer att gigantiskt stöpa om hela södra och sydöstra förorternas miljö och landskap, och förstöra de värdefulla miljöer som har ett av de högsta natur-, kultur-, landskaps- och frilufts- värdena för Uppsala.

Sunnersta Egnahems Förening (SEF) framföra att hela Uppsala starkt vill värna om det nyligen inrättade unika naturreservat, som föreslås bli en nationalpark eller världsarv med namnet ÅRIKE FYRIS. Att under dessa förutsättningar föreslå en hög bro för all tung trafik och gång och cykel rakt igenom Årike Fyris ter sig som oerhört ogenomtänkt åtgärd för både nutida och framtida generationer i Uppsala. Kungsängsleden och ny Kungsängsledsbro förordas av föreningen. Spåren av C von Linnés Stigar och tassemarker får inte lättvindigt och besinningslöst suddas ut eller raseras av en spårvägs/bygghysteri i nutid. SEF motsätter sig och förordar inte någon form av ny bro över Årike Fyris.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen för spårvagnsdepån innehåller flera bestämmelser som minskar påverkan på kulturmiljön och har därför bedömts inte medföra betydande risker att kulturmiljön skadas. Planbeskrivningen och plankartan förtydligas avseende färg på solenergiinstallation på tak. Utformning är redan specificerad till att de ska följa takens form.

Frågor som berör andra sträckor av spårvägssystemet har skickats vidare till de detaljplanerna. En detaljplan ska bara reglera den mark som finns avgränsad av plankartan och detaljplanen för spårvagnsdepån kan därför inte svara upp på frågor om gestaltning, utformning eller läge för andra delar av spårvägssystemet.

Ytvatten och dagvatten

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen gör bedömningen att aktuell exploatering inte innebär ett sådant äventyr av gällande miljökvalitetsnorm för ytvatten att exploateringen är otillåten. Det finns emellertid en överhängande risk att fortsatt exploatering inom FÖP-området kan leda till att gällande norm äventyras. Det är därför angeläget att dagvatten, grundvatten och geohydrologi utreds i ett större sammanhang, och att sådana strategiska utredningar påbörjas så snart som möjligt så att de kan utgöra underlag för kommande detaljplaner.

Uppsala vatten ser positivt på föreslagna dagvattenlösningar. Dessa lösningar kommer att vara kommunala anläggningar och drift och skötsel är kommunens ansvar.

Uppsala vatten och avfall påpekar att I miljökonsekvensbeskrivningen står det felaktigt att Uppsala kommun har ett dagvattenprogram. Det är ersatt av vattenprogrammet.

Privatperson 238 och 499 framför att bilaga 2 för dagvattenhanteringen inte går att öppna. Underlaget är inte komplett och en korrekt bedömning kan inte göras. Gör om samrådet med korrekta handlingar. Samråds- och dagvattenhanteringsunderlagt är inte komplett utfört då dagvattendammen ännu inte är inplanerad. Enligt dagvattenhanteringen är dammen av stor vikt för depån för att ta omhand regnvatten och inte sprida den ökning av föroreningar som kommer komma från depån. Mycket i dagvattenhanteringsplanen beskriver uppsamling av föroreningar i dammar och reningsanläggningar som sedan görs rent enligt rutin. Av egen erfarenhet så vet privatperson 238 och 499 att Uppsala kommun är väldigt dåliga på att genomföra drift- och skötsel enligt fastställda rutiner, även rengöring av föroreningsfällor. Inför att SÖS och spårväg byggs måste därför kommunen ändra sitt arbetssätt i grunden (och få tillräckligt med pengar för drift). Är medveten om att det kommer lovas detta från kommunens sida och sen bryr sig ingen, men synpunkten måste fram. Enligt grundvattenmätningar som gjorts i området är nivån ovanligt låg. Att då hårdgöra stora arealer i ett sådant område kommer bara förvärra situationen, speciellt sett till de kumulativa effekterna från hela SÖS.

Privatperson 293 och Föreningen Malma by och ängar stödjer inte kommunens planer på att bygga Kapacitetsstark kollektivtrafik, (delsträcka D) mellan Bäcklösa- Nantuna-Sävja-Bergsbrunna respektive spårvagnsdepå eftersom Avrinning och markarbeten vid trafikspår/nybebyggelse i Sävja kraftigt påverkar vattenförhållandena i Lunsen, riskerar natur-och miljöskadorna vid Stordammen att bli omfattande.

Länsstyrelsen bedömer att planen är lämplig med hänsyn till risken för översvämning.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Övergripande utredningar har gjorts i samband med framtagandet av den fördjupade översiktsplanen för Sydöstra staden och vidare utredningar pågår för de övergripande frågorna som länsstyrelsen lyfter.

Miljökonsekvensbeskrivningen har förtydligats avseende Uppsala kommunens vattenprogram.

Stadsbyggnadsförvaltningen kan konstatera att bilaga 2 till dagvattenutredningen varit felaktigt inlagd på hemsidan. Felaktiga handlingar på hemsidan har uppdaterats efter samrådet då det uppmärksammades. Bilaga 2 till dagvattenutredningen visar föreslagen dagvattenhantering. Samma bild utan spår och flödesriktning fanns även i planbeskrivningen i samrådshandlingarna. Mellan samråd och granskning kan handlingar som hör till förslaget kompletteras utan att samrådet behöver göras om.

Exakt placering och utbredning av en dagvattendamm är inte bestämd, då storleken och placeringen av dammen är beroende av hur mycket yta som i slutändan hårdgörs, samt om dammen byggs för att även rena dagvatten från områden utanför detaljplanen. Planen ger förutsättningar för att anlägga en dagvattendamm inom planområdet, och att tillräcklig yta för det finns även i ett scenario med hög hårdgöringsgrad inom verksamhetsområdet.

Den ökade avrinningen av dagvatten som följer av en ökad hårdgöringsgrad ska omhändertas i en damm där vattnet renas och därefter tillåts infiltrera för att inte minska tillförseln till grundvattnet. Det dagvatten som ska renas från depån kommer

att vara Region Uppsalas ansvar att drifva då de är ägare av spårvagnsdepån, inte kommunen.

De markarbeten som görs för spårvagnsdepån sker mer än en meter över högsta grundvattennivå och detaljplanen innehåller bestämmelser som reglerar vilket vatten som får infiltrera inom kvartersmarken. Vid de första mätningarna kunde inte grundvattennivån uppmätas. Det beror delvis på att det var låga nivåer på sommaren, men främst på att borrhetsarna som borrar för mätningrören inte kan borra så djupt i berggrunden och nivåerna låg lågt i förhållande till ytnivån då det är en slänt. Inför granskningen har nya mätningar utförts där det gått att mäta grundvattennivån.

Depån har ingen påverkan på vattenförhållandena i Lunsen eller Stordammen. Frågor kopplade till delsträcka D hänvisas till den detaljplanen.

Grundvatten och dricksvatten

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att det är önskvärt att depån utförs med ett minimum av hårdgjorda ytor. Under förutsättning att dagvattenlösningar genomförs täta och underhålls på ett sätt som möjliggör en hög reningsgrad bedömer länsstyrelsen att miljö kvalitetsnormerna för grundvatten följs. Om det finns anledning att tro att det kommer att hanteras eller lagras petroleumprodukter inom området bör kommunen tydligare redovisa riskerna med detta samt eventuella åtgärder för att förhindra att föroreningar sprids till grundvattnet.

Uppsala Vatten och avfall anser att hänsyn har tagits till känsligheten för grundvattnet och att föreslagna skyddsåtgärder är acceptabla. Då det ligger i Uppsala Vattens uppdrag som VA-huvudman att tillhandahålla VA-tjänster till VA-kollektivet (bostäder och hushåll inom verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen) ser bolaget att dricksvatten ej bör användas för ändamål utanför VA-huvudmannens uppdrag. Detta innebär i praktiken att dricksvatten ej bör användas för till exempel fordonstvätt och att alternativa lösningar bör undersökas. Då bolaget önskar att dagvatten från takytorna samlas upp och återanvänds kan detta då möjligen användas till fordonstvätt för att minska förbrukningen av renat dricksvatten.

Föreningen Sydöstra Uppsala beskriver att det finns flertalet skyddsvärda arter i Sävjaån och Fyrisån och att de tar upp stora mängder föroreningar via dagvatten, utsläpp och vatten som inte renas fullt ut i avloppsreningsverken. Föreningen framför att vattendragen enligt planen kommer att belastas av större mängder föroreningar än vad som sker idag.

Privatperson 202 stödjer inte kommunens planer på att bygga kapacitetsstark kollektivtrafik (delsträcka D) mellan Bäcklösa-Näntuna-Sävja- Bergsbrunna respektive spårvagnsdepå och ställer frågan om hur detta hänger ihop med klimatförändringar som leder till varmare klimat och risker för vattenbrist?

495 privatpersoner i ett gemensamt yttrande, privatperson nr 6, 9, 202, 238, 291–293, 295, 375, 376, 378, 380 och 499, 504 samt Föreningen Malma by och ängar anser att den planerade ökade befolkningmängden, kapacitetsstark kollektivtrafik inkluderad, kan leda till vattenbrist. Råvatten för rening till dricksvatten behövs redan år 2027 men kommunen kan enligt yttrandena inte svara på hur detta ska gå till.

Privatperson 238 och 499 anser att kommunen ska skydda grundvattentäkterna som förser hela Uppsala med dricksvatten. Alla ingrepp genom tex. Pålning riskerar att skada grundvattnet och därmed ta bort Uppsalas möjlighet att ge sina invånare dricksvatten på ett billigt och enkelt sätt. Även om planerad placering av depå ligger i ett område med måttlig risk för påverkan av grundvattnet vid olycka så är området direkt på andra sidan om spårvägen klassad som hög eller extremt känslig. Närheten till ett sådant område för en depå, där det är störst sannolikhet för utsläpp (olycka, brand kemikaliehantering etcetera) är ej lämplig. En depå borde placeras helt och hållet på mark med låg känslighet och med ett skyddsavstånd till områden med hög eller extrem känslighet på några hundra meter beroende på markens uppbyggnad och avrinningsområden.

Privatperson 242 och 244 noterar att sammanfattningar av resultat efter utförande av en miljökonsekvensbeskrivning förekommer inom detaljplan för spårvagnsdepå vid väg 255. Emellertid har inte en riskbedömning för grundvatten vad det gäller vattenförsörjning i Uppsala tagits fram. Detta problem är ännu viktigare där det gäller spårvagnslösning längs delsträcka D (Bäcklösa-Nåntuna-Sävja-Bergsbrunna). En bedömning av riskerna för grundvatten måste göras av en oberoende organisation, och resultaten presenteras till och bedömas av medborgare före vidarearbete med planförslagen.

Privatperson 238 och 499 anser att alla sektioner i den geotekniska rapporten är felrenderade när rapporten publicerades. Nästan alla sektioner är helt oläsliga eller ej synliga. Ingen egen bedömning av geoteknik går att göra och samrådsunderlaget är där med ej komplett. Gör om samrådet med korrekta handlingar. I och med att den geologiska rapporten ej är komplett går det ej att göra en egen bedömning av grundläggningsmöjligheterna för depån och hur den kommer påverka miljön och främst grundvattnet. Utifrån de beskrivna undersökningarna och att en depå är "tung" kommer pålning inom stora delar av området behöva göras vilket innebär att risken att kontaminera och förstöra grundvattenflödena är hög.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Vid lagring av drivmedel, eller trafikering av fordon med petroleumbaserade drivmedel under byggskede eller senare ska dessa ställas upp på tät platta så att eventuellt spill samlas upp. Tvätanläggningen kommer inte använda dricksvatten. Den är planerad för att rena och recirkulera använt vatten.

Bebyggandet av planområdet med en spårvagnsdepå innebär dels att fordon och verksamheten kan föra med sig föroreningar, men framförallt att en väsentlig del av området hårdgörs, vilket leder till ökad avrinning, och därmed också att mer näringsämnen och föroreningar spolas med i regn. Till detaljplanen finns en föreslagen dagvattenhantering för att omhänderta och rena det vattnet så att inte föroreningsmängderna i Fyrisån ökar och att miljö kvalitetsnormerna för vatten kan hållas. Avsikten är också att det renade dagvattnet efter rening ska infiltrera till grundvattnet och inte ledas till Fyrisån. Sävjaån är inte recipient för vattnet från depån och spårvagnsdepån påverkar inte dricksvattentäkten.

Detaljplanen för spårvagnsdepån reglerar och möjliggör en markanvändning inom sitt avgränsade planområde, vilket framgår av plankartan. Detaljplanen kan inte svara upp på hur hantering av frågor ur ett större perspektiv ska hanteras, så som exempelvis dricksvattentäktens behov eller liknande. Då marken är morän behöver inte anläggningen pålas för att grundläggas på ett funktionellt sätt.

Depån är lokaliserad på område med hög risk för påverkan på grundvattnet sedan en omklassning av marken gjorts under 2022. För att hantera den risken reglerar detaljplanen att inget vatten som riskerar att vara förorenat tillåts infiltrera inom kvartersmarken, och ska hanteras i täta system. Detta gäller även släckvatten vid brand. Det innebär också att ytor där det finns risk för utsläpp vid olyckor kommer att vara täta så att förorening ner i grundvattnet inte kan ske. En riskbedömning för påverkan på grundvatten har efter samrådet lagts till handlingarna inför granskning av detaljplanen. Utredningen, liksom alla andra utredningar som tas fram i samband med detaljplanen, görs av konsultfirmor och finns tillgängliga som planhandlingar för att bedömas av både medborgare och andra remissinstanser. Samma process gäller också för detaljplanen för delsträcka D, men vidare besvarande hänvisas till den detaljplanen.

Bron ligger inom Delsträcka D som hanteras i ett separat detaljplaneärende.

Den geotekniska utredningen som är en bilaga till planhandlingarna, har visat sig laddats upp med felaktigheter avseende ett antal sidor som visar sektioner. En ny version med korrekt visad information kommer att laddas upp inför granskningen.

Risk och säkerhet

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Miljönämnden noterar att en fördjupad riskbedömning om grundvattnets sårbarhet inom verksamhetsområdet för den nya spårvagnsdepån inte ingår i underlaget för denna remiss. I remissens planbeskrivning anges att den fördjupade riskbedömningen kommer att finnas som underlag i granskningsskedet. Det betyder att nämnden i det här yttrandet inte kan lämna några synpunkter på planens påverkan på grundvattnet, men nämnden kommer att göra det i granskningsskedet.

Uppsala brandförsvaret framför att brandposter behöver uppföras i anslutning till planområdet då detta saknas. Brandförsvaret noterar att det enligt planbeskrivningen ska finnas åtgärder för att omhänderta släckvatten i täta system samt släckvattenzoner för att förhindra infiltration av marken. Exakt hur och vilken kapacitet denna uppsamling kommer utföras med känner brandförsvaret inte till. Det är viktigt att systemet blir robust och att lösningen helst fungerar utan några aktiva åtgärder. Om något förslag innebär att brandförsvaret ska vara en del av skyddet så måste detta först samrådats med brandförsvaret. Brandförsvaret har i dagsläget ingen eller en mycket liten möjlighet att vara en del av aktiva åtgärder för uppsamling av släckvatten.

Nåntuna backes samfällighetsförening framför att planen inte redovisar hur spår område och hållplats i anslutning till depån och Stockholmsvägen görs säkra så att barn inte kan ta sig in och förolyckas. Det bor många barnfamiljer i området.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

En fördjupad riskbedömning om grundvattnets sårbarhet inom verksamhetsområdet har lagts till som underlag i granskningsskedet. Planbeskrivningen har förtydligats avseende behov av brandposter, men det regleras inte av plankartan.

Avseende täta system för omhändertagande av släckvatten så regleras detta inte bestämmelser i plankartan. En föreslagen lösning är att det ska ske med ventiler i dagvattenssystemet som stängs vid brandlarm så att brandvatten samlas upp vid brand för att efter avslutad brandsläckning kunna omhändertas på rätt sätt. Oavsett lösning är avsikten är att det ska fungera utan aktiva åtgärder. Planbestämmelserna har sedan

samrådet justerats från krav på släckvattenzoner till krav på att skydd ska anläggas för att förhindra infiltration av släckvatten, så att större flexibilitet i val av teknik möjliggörs för ändamålet.

Hållplatsen i anslutning till depåns lokalisering ingår inte i området för detaljplanen, varför det inre presenteras mer utförligt. Det ingår i detaljplanen för delsträcka D. Exakt reglering avseende hur gång- och cykelväg och spårområde ska se ut är på en sådan detaljeringsgrad att det inte regleras av detaljplanen.

Föroreningar

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen noterar att någon omfattande föroreningsspridning från deponin inte påvisats i de prover som tagits och något omedelbart saneringsbehov har därför inte bedömts föreligga. Utifrån den planerade markanvändningen inom området och den föroreningssituationen som råder bedömer länsstyrelsen att planen är lämplig för ändamålet.

Miljönämnden anser att det ska säkerställas att inga föroreningar från tidigare närliggande deponi förekommer inom planområdet och som genom den planerade verksamheten riskerar att spridas till yt- eller grundvatten eller medför fara för människors hälsa på plats.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

En utredning har tagits fram som visar på hur föroreningssituationen kring den gamla deponin är ockå hur dessa förhåller sig till planområdet. Utredningen visar att det inte sker någon omfattande föroreningsspridning och att det inte finns något direkt saneringsbehov.

Buller och vibrationer

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen framför att bullerutredning visar att riktvärden klaras. Länsstyrelsen tar i detta skede inte ställning till bullersituationen för planerad tillkommande bebyggelse utan den frågan får hanteras i eventuell framtida detaljplan. Planområdet består i dagsläget av morän och efter exploatering av fyllnadsmassor. Av den anledningen väntas inte störande stomljudsproblematik. Länsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter gällande vibrationer.

Miljönämnden konstaterar att närliggande nyare planerad bostadsbebyggelse kan bli utsatt för störande buller från depån. Särskilt höga maximala ljudnivåer nattetid från depån kan bli en källa till störningar. Följaktligen kan det vara nödvändigt att vidta åtgärder för att följa de gällande riktvärdena för buller från industri- och verksamhetsområden. Nämnden anser att detaljplanen måste inkludera bestämmelser som säkerställer att nödvändiga åtgärder för bullerskydd implementeras.

Rikshem anser att påverkan på deras fastighet inte är belyst i planhandlingarna utifrån detaljplanens sämsta möjliga scenario för fastigheten. Av planhandlingarna framgår

att tillkommande bebyggelse mellan väg 255 och fastigheten kommer att skärma av buller från depån och dämpa. Det kan dröja många år innan den tilltänkta nya bebyggelsen är på plats. Buller från depån riskerar att påverka fastigheten och verksamheten i många år innan dess. I planhandlingarna saknas bullerutredning, analys av negativ påverkan på fastigheten och beskrivning av åtgärder för att motverka dessa. Gården och utemiljön är en väsentlig del av verksamheten som drivs i fastigheten varför påverkan behöver belysas både avseende byggnad och utemiljö. Problematiken gäller under byggtid, både för ombyggnad av berörd del av väg 255 och nybyggnation av depån samt när depån har tagits i bruk.

Rikshem anser att planhandlingarna behöver kompletteras med upplysning och analys av påverkan från markvibration och stömljud på Rikshems fastighet och verksamheten. För Rikshems fastighet Sävja 111:1 gäller detaljplan som anger rättigheter om byggnation som inte är nyttjade ännu. Föreslagen depån riskerar att innebära påverkan på nyttjandemöjligheten av kvarvarande byggrätter om cirka 4 800 kvm ljus BTA. Byggrätternas nyttjande kommer att kräva tekniska egenskaper utöver vad som var avsikten vid detaljplanens fastställande. Framtida byggnation i fastigheten enligt gällande detaljplan riskerar att bli tekniskt väsentligt svårare och dyrare att genomföra med anledning av nya krav på åtgärder för att dämpa buller- och vibrationspåverkan till följd av depån.

Privatperson nummer 238 och 499 framför att bullerutredning för sträcka D/spårvagnsdepå utförs med beräkningsunderlag att det ska byggas höga byggnader intill Nåntuna Backe. Samfälligheten har röstat att inte sälja sin mark och politikerna har lovat att expropriering inte kommer ske. Dessa byggnader skall därför tas bort och ny bullerutredning bör genomföras. Bullerutredningen tar inte upp ljud i friluftsområden, vilket i stort sett alla områden väster om depån är och kommer omfatta mycket djur och människor som vill vistas i naturen. Dessa kommer påverkas mycket negativt av buller från depån. Bullerutredningen tar inte upp gnissel och missljud, vilket är en stor bullerkälla från spårvagnar. Bullerutredningen redovisar inte hur situationen kommer bli om övrig bebyggelse inte blir av. Detta är av stor vikt att redovisa då det kan ta tid för de bebyggelsen att komma igång, vilket innebär att ett scenario med depån utan omkringliggande bebyggelse kan bli verklighet för en tid efter depåns färdigställande. Utredningen och bilagorna borde redovisas för ett större område. Bilagorna idag skär av mot befintlig bebyggelse trots att det visar en påverkan. Ritningarna borde visa hela området som påverkas (är färgade enligt lägsta bullerklass).

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Bullerutredningen har utökats med utredning av buller i en situation där inga nya byggnader byggs omkring depån, och kan konstatera att riktlinjer för buller inte riskerar att överskridas i befintlig bebyggelse. Tillkommande bebyggelse är ännu inte planerad var den ska vara. Detaljplanen för depån kan därför inte planera in bulleråtgärder för eventuell framtida bebyggelse. Vid behov av bullerdämpande åtgärder för framtida bebyggelse kommer det planeras in i kommande detaljplaner. Det finns riktlinjer för buller under byggtid som alltid ska följas. En detaljplan kan och får inte reglera buller under byggtid.

Enligt bullerutredningen understiger bullret från depån 40 dBA ekvivalent ljudnivå redan vid gränsen för kvartersmarken norrut mot fritidsområdena och innan befintlig cykelbana söderut. Nivåerna för maximala bullernivåer, det vill säga kortvariga höga ljud som exempelvis gnissel eller missljud, är högre, men även där understiger de 40

dBA innan de når befintlig bebyggelse. Buller under 40 dBA räknas inte som störningar. Som jämförelse kan sägas att ett normalt samtal motsvaras av ca 60 dBA, 40 dBA är ungefär som en lugn gata eller lugn bakgrundsmusik och 35 dBA motsvarar vindprassel eller en viskning. Vindprasset i kvarvarande skog kan alltså vara mer påtagligt i området än buller från depån.

Inför samrådet gjordes en översiktlig bedömning utifrån markförutsättningarna att ingen påverkan på omgivningen i form av vibrationer skulle uppstå, vilket redogjordes kortfattat för i planbeskrivningen. Till granskningskedet har bullerutredningen kompletterats till att också omfatta vibrationer (och stomljud). Även utredarna gjorde samma bedömning att ingen omgivningspåverkan i form av vibrationer skulle uppstå. Stycket som beskriver detta i planbeskrivningen står kvar oförändrat.

Då framtagen utredning visar att fastigheten Sävja 111:1 inte kommer att påverkas av vibrationer och inga bullervärden överskrids vid fastigheten innebär byggnationen av depån inte någon påverkan på möjligheterna att använda fastighetens kvarvarande byggrätter.

Ljusstörningar

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Miljö- och hälsoskyddsnämnden framför att minska störningar från ljus i områden som för närvarande inte är belysta, är det av stor vikt att utforma belysningen så att ljuset inte sprids ut i omgivningen. Nämnden anser att planbeskrivningen skulle kunna bli mer detaljerad när det gäller att beskriva de negativa konsekvenserna av ljusföroreningar som planen kan medföra, samt hur dessa negativa effekter kan motverkas, till exempel genom att välja rätt frekvens för ljuskällorna. Dessa aspekter är särskilt viktiga i närheten av naturområden med en rik biologisk mångfald och djurliv. Nämnden ser dock positivt på att planen inkluderar en bestämmelse som begränsar placeringen av belysningsarmaturer till en bestämd höjd. Detta är ett värdefullt steg för att minska ljusföroreningar och bevara nattens mörker i dessa områden.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Förutom de planbestämmelser som begränsar både ljusspridning och höjd på armaturerna finns också beskrivningar i planbeskrivning och gestaltningsprogram kring utformning av belysningen.

Strålning

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen har inga synpunkter gällande strålning förutsatt om att rekommendationen att likriktarstationer bör placeras minst fem meter från andra hus följs.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Kartan har utrymme för att nätstationer och likriktarstationer placeras minst fem meter från andra hus.

Fornlämningar och övriga lämningar

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen noterar att planområdets gräns har ändrats sedan undersökningssamråd och avgränsningssamråd för MKB:n hölls (dnr. 402-1489-2022). Planområdet omfattar nu ett skogsområde med planbeteckning Natur₁ och en yta med beteckning Park damm₁. Dessa tillkomna ytor behöver hanteras i arkeologisk utredning för att kunna klargöra om det finns fornlämning inom planområdet.

Kulturnämnden instämmer i bedömningen att de fragmentariska lämningarna i planområdets norra del har begränsade kulturhistoriska värden.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Arkeologisk utredning steg 1 och 2 har sedan samrådet beställts för de områden som saknat detta.

Biotopskydd

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen anser att det i utredningen av biotopskyddsobjekt är viktigt att bedöma dessa miljöer med fokus på groddjur och reptiler.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Vilka objekt som omfattas av biotopskydd har bedömts sedan samrådet. Det enda objekt som bedömts omfattas av biotopskydd är ett stenröse i naturmarken som bevaras. Inget biotopskydd kommer därför påverkas av detaljplanen.

Naturvärden

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Föreningen Sydöstra Uppsala anser att beslutsunderlaget har stora brister. De framför att planen skulle innebära att stora natur-, kultur- och miljövärden förstörs. De framför även att påverkan kommer ske på friluftsvärden och åkermark. Föreningen tror att det kommer bli omfattande skador på natur och miljö i Sävja och vid Stordammen och framför att inga kompensationsåtgärder har angetts.

Föreningen Sydöstra Uppsala framför att de sydöstra stadsdelarna planerades och byggdes med naturen och kulturen som grundtanke och att det är anledningen till att många valt att bosätta sig där. De påtalar att många fridlysta arter finns i området och höga naturvärden. De påtalar att exempelvis strandskydd, vattenskyddsområde, landskapsbildskydd, jordbruksmark och riksintressen för kulturmiljö och friluftsliv

berörs. Föreningen anser inte att detaljplanerna tar hänsyn till områdets känsliga skyddsvärda natur och miljö eller boende i området.

Privatperson 293, 375 stödjer inte kommunens planer på att bygga Kapacitetsstark kollektivtrafik, (delsträcka D) mellan Bäcklösa- Nántuna-Sävja-Bergsbrunna respektive spårvagnsdepå eftersom detta projekt helt kommer att stöpa om södra och sydöstra förorternas värdefulla miljöer som har ett av de högsta natur-, kultur-, landskaps- och friluftsvärdena för Uppsala.

Privatperson 2 tycker inte kommunen ska hacka ner skogen för detta. Vårdelös plan. Befintliga boende behöver bo i en byggarbetsplats hur länge som helst. Kommunen förstör vårt barns framtid.

Privatperson 5 framföra att detta område har sin charm på grund av de otroligt vackra grönområden som finns runt kring. Ett naturreservat som bidrar till mycket för vår natur och miljö men också till våra barns uppväxt.

Privatperson 6 anser att förutom att det skulle innebära förstörelse av stora natur-, kultur- och miljövärden, även kommer att beröva oss medborgare biologisk mångfald, kulturhistoria, natur-, miljö- och friluftsvärden samt åkermark.

Privatperson 9 anser att det finns så många anledningar till att inte bygga spårvägen. Hen uppfattar att kommunens folkvalda (skör majoritet) kör över väljarna och gällande natur och miljö och, skulle personen tro, bryter mot intentionen i skyddande lagstiftning (skyddade områden ska förbli skyddade och inte "naggas i kanten"). Det är en förstörelse av stora natur-, kultur- och miljövärden. Förslaget motarbetar möjligheten till biologisk mångfald, kulturhistoria, natur-, miljö- och friluftsvärden samt åkermark. Allt detta behövs och måste finnas kvar. Lunsen är naturskyddat men kommunen behandlar området som om det inte vore det.

Privatperson 202 anser att det blir en omfattande förstörelse av stora natur- och miljövärden, medborgarna berövas biologisk mångfald, åkermark, kulturhistoria och friluftsvärden.

Privatperson 295 anser att förslaget innebär en förstörelse av stora natur-, kultur- och miljövärden. Förslaget motarbetar möjligheten till biologisk mångfald, kulturhistoria, natur-, miljö- och friluftsvärden samt åkermark. Allt detta behövs och måste finnas kvar.

Privatperson 232 anser att ju mer en kommun bygger bostäder, ju fler vill flytta hit, såklart. Och planerna på dessa byggnationer är horribla! Vår vackra natur försvinner mer och mer. Carl von Linné skulle vända sig i sin grav om han visste hur planerna går hos de styrande. Där han gick med sina lärjungar. Naturreservatet Årike Fyris är värdefullt för oss alla som bor här. Det är inte vägar och hus som får stressade människor att återhämta sig. Hela förslaget låter så otroligt ogenomtänkt och personen är så rädd att det ska gå igenom. Det skulle vara förödande för djur och natur och alla oss människor som vill bo här. Tänk om och tänk rätt denna gång, tack!

Privatperson 238 och 499 anser att naturvärdesinventeringen inte är helt klar vilket framgår av avsnitt 5.1. Planerade utredningar borde ha varit gjorda och ligga till grund för detta samråd då en senare utredning riskerar att falla i glömska eller göras efter att kommunen valt att redan spika detaljplanen. Naturreservat ligger inom 200 m från depån och kommer oundvikligen att påverkas av en byggnation av tung industri vilket depån är. En promenad genom området för depån (och Sydöstra stadsdelarna) så är det enkelt att se att det kommer behövas utföras sprängning av berg, då det är så kallat berg i dagen på många ställen. Detta bekräftas också av geotekniken och den

marktekniska rapporten. Vid det första samrådsmötet som kommunen höll i Sävja kulturcentrum under samrådet till den fördjupade översiktsplanen lovade en enig projekteringsgrupp med Pelling i spetsen att ingen sprängning skulle utföras för spårvägen eller Sydöstra stadsdelarna. Kommunen har där med tydligt ljugit för invånarna för att få sin vilja igenom (det har inte varit någon hemlighet att det är berg i dagen inom hela FÖP-området).

Privatperson 238 och 499 anser att kartan över rörelsemönster är bristfällig. I depåområdet och skogen runt Nántuna Backe förekommer många vandringsstigar som används flitigt av gående, ryttare och cyklister. Stigarna används inte bara för rekreation utan även som transportstigar i öst-västlig riktning mellan Södra Sävja och Hemsjösvägen samt i nord-sydlig riktning mellan Nántuna By och Nántuna Lugnet. *Privatperson nummer 238 och 499* anser att de företag som skrivit naturvärdesutredningen behöver lära sig använda mellanslag eller ha en bättre, då stora delar av rapporten är skriven utan mellanslag vilket leder till många hopslagna och långa meningar som gör hela rapporten svårläst. Ska en rapport användas granskare till ett samråd bör den vara lättläst så det inte råder någon tvivel om att ett stycke eller mening feltolkats bara för att det slarvats med en så enkel sak som mellanslag.

Nätverket för Lillskogen och Lunsens bevarande (privatperson 251 och 252) och Utvecklingspartiet demokraterna anser att risken att skada värdefulla och mycket känsliga natur- och kulturmiljöer, skog och åkermark, är uppenbar. Eventuella skador kan bli oåterkalleliga och oreparerbara.

Privatperson 300 anser att vattenskyddet inte är löst, ej heller artskyddsfrågorna, inga dispenser är sökta och koldioxidbudget som inkluderar trädförlusterna anläggningsarbetet, materialåtgång mm är inte tydligt redovisad. Hur många träd som behöver tas ned redovisas inte.

Privatperson 375 anser att en bro över Fyrisån kommer att ta värdefull åkermark i anspråk.

Privatperson 376 anser att det finns så många anledningar till att inte bygga spårvägen. Beskriver här några som personen uppfattar att kommunens folkvalda (skattefinansierade) försöker köra över väljarna och bryta mot intentionen i skyddande lagstiftning (skyddade områden ska förbli skyddade och inte utnyttjas då det passar). Förstör inte möjligheten till biologisk mångfald, kulturhistoria, natur-, miljö- och friluftsvärden samt åkermark. Detta brukar ni ju argumentera för, då det passar. Lunsen är naturskyddat men kommunen behandlar området som om det inte vore det.

Privatperson 380 anser att de unika och värdefulla naturområdena i Åriket och Lunsen förstörs för alltid.

Privatperson 475 anser att den planerade sträckningen kommer att förstöra värdefulla natur och kulturvärden.

Privatperson 494 anser att förutom att det skulle innebära förstörelse av stora natur, kultur- och miljövärden, kommer det även att beröva oss medborgare biologisk mångfald, kulturhistoria, natur-, miljö- och friluftsvärden samt åkermark.

Privatperson 496 anser att det är fel att bygga en bro över Fyrisån på det ställe som planeras och därmed även att bygga spårvagnsdepån. Det är ju naturskyddsområde och kommer att förstöra naturen utmed årike Fyris.

Privatperson 504 anser att hotade insektsarter riskerar att försvinna. Avrinning och markarbeten/dränering av vattenförhållandena i Lunsens naturreservat och norr därom vid planerad bebyggelse och trafikspår kommer att vara omfattande, och är knappast tillåtligt enligt Miljöbalken. Brukningsvärd jordbruksmark om 5,3 hektar kommer att tas i anspråk genom kommunens förslag till detaljplan för kollektivtrafik, delsträcka D. Bevarande av "Brukningsvärd jordbruksmark" är av oerhörd betydelse för Uppsalas framtida generationer. Det visar ytterligare på de ohållbara i de framlagda förslaget.

Privatperson 516 anser att det är helt bedrövligt att ni ska ta bort skogen från alla fina, vackra djur. Jag flyttade från mitt i stan betongen till Bergsbrunna p.g.a. att mina djur led av att bo mitt i stan. Inte kunna gå ut som dom gör nu, både hundar, katter och hästar. Det räcker väl med bostäder som det är! Åker man förbi Ulltuna så står där nu tomma lägenheter där så ni borde tänka lite mer innan ni bestämmer er för att bygga nya bostäder. Vem ska ha råd att bo i dom? Så snälla lyssna på oss som bor i Bergsbrunna. Var ska alla skogens djur ta vägen och vi människor som behöver stressa av i dagen samhälle.

Privatperson 537 och 538 vill bevara och skydda mycket mer av natur och kultur och visa större hänsyn och respekt till områdets invånare. Naturen och kulturen genomsyrar dagens Sävja och är Sävjas identitet – området planerades och byggdes med detta som grundtanke och det är anledningen till att många valt att bo just här – det lugna och rofyllda samhället där skogsmarkerna och ängarna finns inne bland bebyggelsen och som omringas på alla sidor av naturreservat och slättlandskap med odlingsmark av högsta kvalitet. Här finns skyddsvärda riksintressen för natur, kultur, historia, friluftsliv och dricksvattenförsörjning och ett stort antal fridlysta, hotade och skyddade arter. För att nämna ett fåtal saker:

- Inne i Sävja ligger kulturhistoriskt viktiga områden så som bland annat nationella byggnadsminnet Linnés Sävja med sin omgivning,
- i direkt anknnytning till Sävja mot söder ligger Natura-2000-området Norra Lunsen, en våtmark med känsliga natur och skyddsvärda arter som är belägen på områdets högsta topografi,
- i direkt anknnytning mot väster ligger Fyrisån vars vatten rinner ut i Mälaren som förser bland annat Stockholmsregionen med vatten, Naturreservatet Årike Fyris med sin känsliga natur och flertalet skyddsvärda arter (som potentiellt kommer tas upp på UNESCO:s världsarvslista), riksintresset Ultuna källa och en välkänt känslig del av Uppsala- och Vattholmaåsarnas Vattenskyddsområde (som är dricksvattentäkt för huvuddelen av Uppsala Kommun),
- i direkt anknnytning mot norr ligger Natura-2000-området Sävjaån, och
- i direkt anknnytning mot väst, norr och öst ligger bördig jordbruksmark av högsta kvalitet samt flera riksintressen.

Det finns få ställen som är så totalt omringad och genomsyrad av skyddsvärd och älskad natur, miljö och kultur! Detta är Sävjas hjärta, själ och identitet. I bland annat planbeskrivningen och MKB till detaljplanen kan man läsa om hur många arter som helst som är fridlysta, hotade eller särskilt utpekade arter för de olika naturreservaten i området, inklusive träd-, växt-, insekts-, djur-, fisk-, fågel-, fladdermus-, groddjursarter och salamandrar. I den uppdaterade fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna och Länsstyrelsens yttrande om den fördjupade översiktsplanen kan man läsa om fler arter inom dessa områden. I planbeskrivningen står om naturvärden i högsta naturvärdesklass, strandskyddsområden, vattenskyddsområde,

landskapsbildskydd, flera skyddade naturreservat och annan känslig naturmiljö, ett stort antal riksintressen med kulturhistoriska värden, områden för friluftsliv och rekreation, och brukningsbar jordbruksmark av hög kvalitet.

Man kan också läsa att bron och dess förlängning i boulevarden onekligen kommer bryta mot i stort sett alla dessa skydd, göra ingrepp i alla dessa skyddsvärda miljöer och områden och orsaka skada på oersättliga geologiska, hydrologiska och biologiska system. I sammanfattning till WSP:s hållbarhetsbedömning tillhörande den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna angående klimat, miljö och ekologisk hållbarhet nämns övervägande negativa effekter, problem och risker, samt att de planerade motåtgärderna delvis verkar bygga på innovativa lösningar som inte finns i dagsläget och som möjligtvis kan begränsa de negativa konsekvenserna i viss omfattning, under förutsättning att allt (inkl. lösningar som inte finns än) fungerar perfekt med maximal effekt.

Enligt planerna ska det i detta område pressas in ytterligare 50 000 nya invånare, 10 000–15 000 nya arbetsplatser, genomfart för pendlare och resenärer, ökat antal besökare och transporter, samt tågstation, spårvägsboulevard, spårvagnsdepå, bro och all annan nödvändig infrastruktur, försörjningssystem och service. Det är otänkbart att detta inte skulle leda till överbelastning (jämför till exempel med Jämtlandstriangeln) och stora, potentiellt katastrofala, och oåterkalleliga negativa konsekvenser för all den känsliga natur- och kulturmiljön och de viktiga geologiska, hydrologiska och ekologiska systemen i närmiljön med effekter långt utanför områdets gränser.

De kan inte se att planerna värnar om varken Sävjas unika, känsliga och skyddsvärda natur och miljö eller dess invånare. Jag ser snarare den totala motsatsen då planerna tydligt innebär en total transformation med långtgående konsekvenser. Förutom påverkan på de geologiska, hydrologiska och biologiska systemen och riksintressen mm., så kommer det ha en stark negativ inverkan på nuvarande invånarens livskvalitet, vårt närområde och våra fastigheter/bostäder under flera decennier framöver, och i slutändan resultera i en intensiv stadsmiljö som är den absoluta motsatsen till varför många av oss bosatt oss här. Den planerade exploateringen i Sävja med omnejd bör begränsas kraftigt och mycket mer hänsyn måste visas de värdefulla natur- och kulturmiljöerna samt geologiska och hydrologiska system.

Föreningen Malma by och ängar anser att Den föreslagna delsträckan ger betydande miljöpåverkan på ett redan tidigare stort och uppdelat centralt Natura2000 område: Bäcklösa. Natura2000 är av riksintresse enligt 4 kapitlet 8 § miljöbalken (1998:808).

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Planläggningen för spårvagnsdepån följer den inriktning som kommunen har slagit fast genom den fördjupning av översiktsplanen som tagits fram för området. Syftet med detaljplanen för spårvagnsdepån är inte att reglera all markanvändning i hela Sävjaområdet utan att pröva markens lämplighet för att möjliggöra en spårvagnsdepå i utpekat läge.

Planområdet för spårvagnsdepån är inte inom något naturreservat, så som Årike Fyris, eller Natura 2000. Planområdet består enbart av brukad skog med lågt eller inget naturvärde. Detaljplanen reglerar enbart markanvändningen inom det avgränsande området som framgår av plankartan. Utredningar har tagits fram för spårvagnsdepån som visar på den naturvärden som finns inom planområdet. Området har visst och ringa värde. En mindre del jordbruksmark tas i anspråk. Detaljplanen bedöms inte ha

någon påverkan på naturreservatet Årike Fyris under förutsättningar att de restriktioner som detaljplanen innebär genom sin reglering följs.

Inga kulturmiljöer berörs direkt av detaljplanen men då detaljplanen ligger i angränsning till områden med höga värden regleras anläggningens utformning genom bestämmelser i plankartan för att säkerställa att anläggningen harmonierar med det omkringliggande kulturlandskapet.

Detaljplanen påverkar inte Stordammen eller Lunsen därför redovisas ej kompensationsåtgärder för det. De utredningar som tagits fram visar att planområde har låga naturvärden. Detaljplanen berörs endast av riksintresse för kulturmiljö och landskapsbildskydd, samt en liten del jordbruksmark och då det varit kända förutsättningar från början har detaljplanen även i samrådet anpassats efter de förutsättningarna.

Det är beräknat att byggtiden för spårvagnsdepån kommer att vara cirka 5 år.

I den framtagna naturvärdesinventeringen för spårvagnsdepån (Calluna, 2022-11-29) avsnitt 5.1 står att resultatet från naturvärdesinventeringen inte tyder på att det finns behov av fler än de redan genomförda och planerade utredningarna.

Större delen av området för depån kommer att fyllas ut för att komma upp till nivån +33 meter över nollplanet, vilket är det önskemål Region Uppsala framfört för anläggningen. Bara en mindre del kommer att schaktas. Berggrunden ligger under den nivån som det kommer schaktas till. Ingen sprängning bedöms behövas. Vad det gäller spårvägen och sydöstra stadsdelarna finns en inriktning att sprängning i möjlig mån ska undvikas, men det är troligtvis svårt att undvika det i alla lägen.

Det stämmer att det finns fler vandringsstigar genom området som inte visas i kartorna. Grundkartan har bara med större stigar och skogsvägar. Den stig som går från nordöstra delen till Hemslöjdsvägen kommer att vara kvar, men kan i vissa delar behöva flyttas lite. Kommunikation söder om depån, mellan Gamla Stockholmsvägen och Hemslöjdsvägen kommer kunna ske på gång och cykelbanor längs spårvägssträckningen.

Tyvärr har det blivit fel i formateringen av naturvärdesinventeringen som lagts upp på hemsidan för samrådet så att avstånden mellan orden i många fall blivit minimala. Den felformaterade filen har ersatts med en med rätt formatering.

En riskutredning för grundvattnet är framtagen inför granskningen. Inga skyddade arter har identifierats inom området för detaljplanen i den framtagna artskyddsutredningen. Detaljplanen för depån bedöms inte kräva några dispenser eller tillstånd. En detaljplan behöver inte heller innan ett antagande ha fått alla tillstånd och dispenser som krävs för att bygga enligt detaljplanen. Den delvis parallella planläggningen av Delsträcka D, inklusive en ny bro, kräver dispenser och tillstånd. En spårväg fram till depån är en förutsättning för att själva spårvagnsdepån ska behövas, men den är inte nödvändig för att med en antagen detaljplan konstatera att platsen kan lämpa sig för en spårvagnsdepå.

En detaljplan behöver inte redovisa hur många träd som ska tas ner inom ett område som ska tas i anspråk. Skogen inom det aktuella planområdet är del utav en produktionsskog vilket innebär att träden kommer att avverkas någon gång oavsett om detaljplanen tas fram eller inte. Kommunens ambition är att bevara skogen väster om depån för att säkerställa en skogsridå som minskar depåns synlighet.

Detaljplanen reglerar inte andra delar av området för kapacitetsstark kollektivtrafik utan endast det som framgår av plankartan.

Artskydd

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen bedömer att den aktuella detaljplanen inte aktualiserar artskyddsförordningens fridlysningsbestämmelser.

Privatperson 238 och 499 anser att artskyddsutredningen bara tar upp påverkan från spårvagnsdepån, vilket så klart visar på minimal påverkan. I den större bilden med all bebyggelse som planeras så blir inte påverkan minimal längre. En artskyddsutredning för all bebyggelse borde ligga till grund för varje enskild detaljplan för att inte redovisa en skev bild av hur stor påverkan all byggnation ger på artskyddet. Problematiken tas även upp i Miljökonsekvensbeskrivningen. Artskyddsutredningen anses ej vara komplett. Bland annat tas ej däggdjur upp som en kategori samt att ormar ej nämns under någon kategori. I området norr och omkring Nántuna Backe är det vanligt förekommande med fridlysta djur så som snok och huggorm, men även paddor, groddjur och rävar som byggt gryt i den gamla deponin. Djurens utbredning är inte bara lokaliserat till den gamla deponin utan har påträffats i hela skogen väster om väg 255, från hästtagarna i norr (inom detaljplaneområdet) till Flottsund. Naturvärdesinventeringen visar att det påträffats både rödlistade arter och skyddade arter inom området, men ändå planeras depån i ett sådant område.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

En detaljplan får inte reglera sådant som ligger utanför dess avgränsning. Utredningarna till en detaljplan avgränsas normalt utifrån detaljplanens omfattning. En artskyddsutredning görs också för hela sydöstra stadsdelarna, och för vissa arter gemensamt för hela spårvägsprojektet. Kumulativa effekter kan behandlas till viss del.

Den framtagna artskyddsutredningen har utgått från de inventeringar som gjorts av området och bland annat kräldjur har inventerats. Inga ormar har lokaliserats till området. Av kräldjur har endast kopparödla hittats inom området.

Den samlade bedömningen av den framtagna artskyddsutredningen och naturvärdesinventeringen är att det skogsområde som avses tas i anspråk för verksamhetsområdet inte utgör en viktig livsmiljö för någon art eller artgrupp som omfattas av fridlysningsbestämmelser.

Grönstråk

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen anser att det ska framgå av planbeskrivningen att planområdet delvis ligger inom ett område som är utpekade som grönområde i den fördjupade översiktsplanen för Sydöstra stadsdelarna. Grönstråket har en ekologisk funktion som spridningsväg som länsstyrelsen anser ska belysas på ett tydligare sätt så att det beaktas under framtagande av skötselplan för skogen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Planbeskrivningen förtydligas under rubrikerna Fördjupad översiktsplan och Park och natur, angående att planområdet delvis ligger inom ett område som är utpekad som grönstråk i den fördjupade översiktsplanen.

Klimatpåverkan

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen delar bedömningen att det behövs kompletterande beräkningar av koldioxidutsläpp från anläggning där material och driftsskede tas med, samt en beskrivning av vilka kompletterande åtgärder som behövs för att minska planens klimatpåverkan. Länsstyrelsen anser att förslagen på kompletterande åtgärder i miljökonsekvensbeskrivningen bör genomföras. Länsstyrelsen anser bland annat att kommunen kan tydliggöra vilka av taken kommunen avser anlägga solceller på för att kunna göra bättre beräkning av hur mycket solceller som kan produceras, effektivisera bygglogistik, och välja material med låga utsläpp såsom trä och återbrukade material.

Privatperson 238 och 499 anser att enligt ”förändrad markanvändning...” redovisas att nuvarande skog för området är mycket ung och därmed kommer att binda kol under en mycket lång tid framöver. Av den anledningen måste det ses som opassande att placera en så stor tung industri inom ett sådant område. De kompensationsåtgärder som föreslås kommer aldrig byggas in av kostnadsskäl och således blir depån sämre för miljön i dubbel bemärkelse. Beräkningar av klimatpåverkan är ännu inte gjorda och det hänvisas bara att det görs senare. Hur kan man gå vidare med ett detaljplansskede om alla utredningar inte är gjorda? Enligt Miljökonsekvensbeskrivningen, som hänvisar till Naturvårdsverket, beskriver framställningen av stål som den del av industrisektorn som dominerar alla utsläpp av växthusgaser. Att då välja spårväg som transportmedel talar emot att minska klimatpåverkan då all infrastruktur som spårvägen kräver innefattar stål. Att välja grönt stål som tex minerit, kommer inte bli aktuellt för kommunen då det är mycket dyrare vilket innebär att budgeten kommer överskridas mer än den redan kommer göra.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen reglerar inte i detalj vilka tak som är lämpliga för solenergiinstallationer utan det faller på den som uppför byggnaderna att analysera och bedöma detta i och med bygglov. En detaljplan bör helst undvika att reglera så att en specifik teknisk lösning måste användas då teknik ofta förändras över tid. Sedan samrådet har planhandlingarna förtydligats något kring möjlig utformning av solenergianläggningar.

Utredningen om klimatpåverkan är inte ett krav för framtagande av detaljplan. Kommunen har tillsammans med Region Uppsala bedömt att det är bra att belysa aspekterna av klimatpåverkan tidigt i processen för att visa hur påverkan av ett ianspråktagande av området blir. Beräkningarna kan göras först när exakt konstruktion och detaljutformningen av anläggningen sker, vilket inte görs före detaljplanen antas.

Planbeskrivningen har förtydligats angående de åtgärder som ska genomföras för att minska klimatavtrycket av spårvagnsdepån

En detaljplan har begränsade möjligheter att reglera vilket material som ska väljas för vilken funktion, utan kan framförallt reglera material utifrån visuellt uttryck.

Detaljplanen föreskriver träfasad både för det visuella uttrycket och jämförelsevis lågt koldioxidutsläpp. Störst påverkan på koldioxidutsläpp från en byggnads material har val av material i stommen. Markanvisningsavtalet och gestaltungsprogrammet föreskriver trästomme.

Trafik och framkomlighet

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Trafikverket framför att väg 255 från korsningen med Kungsängsleden fram till kommungränsen har övergått till kommunalt väghållarskap. Trafikverket vill uppmärksamma att vägen är en omledningsväg till E4:an och att åtgärderna inte får försämra framkomligheten så som avtalet reglerar (TRV 2020/98957). För avfallsfordon krävs en frihöjd om minst 4,5 meter under kontaktledning där dessa ska trafikera eller angöra.

Privatperson 216 anser att persontrafikunderlaget för resor mellan södra Sävja och Gottsunda/SLU kommer vara lägre än förväntat.

Privatperson 218 undrar vem skall pendla från Gottsunda till Bergsbrunna station? Eftersom personen bor på Skogsvägen är personen oroad för ökad trafik när den nya underfarten under järnvägen byggs söder om Bergsbrunna.

Privatperson 238 och 499 anser att enfiliga gatumiljöer utan möjlighet till omkörning vid händelse av olycka är ej optimalt. Vid ett spårvagnshaveri (eller när det regnar och alla spårvagnar står still (pkt 25)) kommer Uppsala vara igensatt med en massa dyra stoppklossar som är svåra att ta bort. BRT kan lättare bogseras bort och kan även åka om varandra vid ett haveri.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Planbeskrivningen har justerats till att väg 255 vid planområdet övergått till kommunalt väghållarskap och fått namnet Gamla Stockholmsvägen.

Angiven frihöjd för avfallsfordon noteras och kommer kunna tillgodoses.

Det ligger inte inom detaljplanens område att bedöma resandebehovet på olika sträckor. Behovet av ny kapacitetsstark kollektivtrafik går att härleda till kommunens översiktsplan och de bedömda resandebehov som Region Uppsala gör utifrån vad översiktsplanen har givit för inriktning för utvecklingen av kommunen. Det är Region Uppsala som ansvarar för att ta fram resandeprognoser för utvecklingen av kollektivtrafiken.

Detaljplanen reglerar bara markområdet för en kommande spårvagnsdepå samt viss allmän plats i form av natur- och gatumark. Detaljplanen reglerar inte eventuell framtida trafik i anslutning till järnvägen i öster där en ny station planeras.

Detaljplanen för spårvagnsdepån reglerar inte några allmänna gator som enfiliga.

Ledningar

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Telia / Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Vattenfall Eldistribution AB har elnätanläggningar inom område och inom närområde för aktuell detaljplan bestående av 77 kV markkabel, 12 kV markkabel, 12 kV nätstation, 0,4 kV markkabel, och 0,4 kV kabelskåp. Elnätanläggningarnas läge i kartan är ungefärligt. Det finns en befintlig 12 kV-kabel som kommer att behöva flyttas på grund av detaljplanen. Mer information om ledningsflytt finns längre ner i yttrandet Tidigare har kommunen aviserat att det kommer behövas en stor elanslutning till spårvagnsdepån på ca. 5 MW vilket gör att det måste bli kund på mellanspänning och ha en egen nätstation. Vattenfall Eldistribution måste därefter förlägga nya mellanspänningskablar från fördelningsstation ÄT91 Bergsbrunna för att ansluta den. Men skulle förutsättningarna ändras innan elanslutning önskas och effektbehovet blir mindre (max 1 MW) behöver Vattenfall Eldistribution plats för en nätstation och ett E-område och då helst i nordöstra delen av planområdet men en planbestämmelse som säger att det är tillåtet att placera en transformatorstation inom planområdet är att föredra.

Vattenfall AB Heat Sweden framför att den planerade bebyggelsen kan anslutas till fjärrvärmenätet. Anslutningsavgiften fastställs vid offerttillfället. Befintliga fjärrvärmeledningar måste hållas tillgängliga för Vattenfall AB Heat Sweden under byggtiden. Utsättning av befintliga fjärrvärmeledningar ska begäras innan arbetena sätts igång. Eventuell flyttning/ombyggnad/rivning/deponering eller andra ändringar av befintliga fjärrvärmeledningar bekostas av den som initierar ändringen eller regleras via samarbetsavtal med Uppsala Kommun. Skriftligt avtal om eventuella ledningsflyttar till följd av detaljplanens genomförande ska finnas innan planen vinner laga kraft.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Planbeskrivningen har förtydligats avseende behov av ledningsflyttar och vem som ansvarar för att bekosta flytt av ledningar.

Depån avser bli kund på mellanspänning från fördelningsstation ÄT91 och ha en egen nätstation. Planbeskrivningen har också förtydligats angående det.

Det är möjligt att uppföra en elnätsstation för depåns behov inom dess kvartersmark. Det ryms inom den användning av kvartersmarken som detaljplanen reglerar.

Det behövs ingen flytt av någon fjärrvärmeledning för att genomföra anläggningen.

Plan- och fastighetsförhållanden

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Kommunala lantmäterimyndigheten framför att de fastigheter som anges i rubriken är avregistrerade. Nåntuna 10:1, Nåntuna 2:2 och Sävja 1:55 verkar vara de fastigheter som berörs numera. Enligt planbeskrivningen är planområdet inte tidigare planlagt. Men det ser ut som att markerad remsa i kartan nedan ingår i angränsande stadsplan Sävja II, 0380-P88/13 och detaljplan för Sävja affärscentrum 0380-P93/4. Vad kommer att hända med dessa överlappande områden? ·

Kommunala lantmäterimyndigheten anser att det skulle vara förtydligande om det fanns en karta över de detaljplaner som pågår på sida 7, liknande *figur 10* som finns på sida 27.

Uppsala Brandförsvaret framför att GATA₃ anges i planbeskrivningen men saknas i plankartan, vilket antagligen bara är ett misstag i texten.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

En fastighetsreglering har skett och planhandlingarna har uppdaterats med nya fastighetsbeteckningar. Den del som är planlagd sedan tidigare i en annan detaljplan kommer att planläggas i denna detaljplan för breddad väg.

Planbeskrivning och plankarta har justerats i enlighet med synpunkterna.

Gemensamhetsanläggningar och rättigheter

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Kommunala lantmäteriet anser att vissa texter skulle behöva förstoras, till exempel GA:7 vid ledningen som passerar planområdet:

Kommunala lantmäteriet informerar om att det här området eventuellt belastas av ett utrymmesservitut för Nåntuna ga:4, 0380-2004/100.1. Gemensamhetsanläggningen kan vara bristfälligt inlagd i DRK varför servitutet inte syns i registerkartan. Utrymmesservitutet tas upp i fastighetsförteckningen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Beteckningar som finns i grundkartan går inte att ändra i plankartan. Planbeskrivningen har justerats för att inkludera utrymmesservitutet.

Lokalisering av depån

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Naturskyddsföreningen framför att det är relativt höga naturvärden i skogen som är tänkt att användas för depån även om den är produktionsskog. Skogen har flera vandringsstigar och ridvägar. Den är idag passagen mellan södra Sävja och Åriket. En etablering blir en barriär. Naturskyddsföreningen Uppsala vill förordna att spårvagnsdepån istället placeras på deponihögarna precis söder om det föreslagna

läget. Dessa deponihögar behöver analyseras noggrannare för föroreningar och har mycket låga naturvärden. Om föroreningar finns lämpar sig marken bättre för en industrietablering som denna än som bostadsmark.

Föreningen Sydöstra Uppsala anser att placeringen av depån är olämplig och framför att detaljplanen för depån riskerar att medföra betydande miljöpåverkan utifrån miljöaspekterna vattenkvalitet, kulturmiljö, landskapsbild, buller och naturmiljö.

Privatperson 238 och 499 anser placering av spårväg och depå nära inpå parkmark och ridanläggning är en dålig idé då det kommer röra sig mycket människor och djur i området som kommer bli störda och/eller riskera skada sig. Läget för depån är ytterst dåligt och förmodligen det sämsta av alla förslag. Depåläget längs 255:an innebär att en tung industri ska byggas mitt i ett vattenskyddsområde och mitt i ett framtida bostadsområde och nära flera befintliga bostadsområden. Läget är idag ett stråk som många gående, motionärer, barn och djur passerar och mängden som rör sig där kommer inte minska om kommunen bygger bostäder enligt förslaget med det nya miljonprogrammet i Uppsala ("Sydöstra stadsdelarna"). En depå i det läget kommer bli samma problematik som bussdepån mitt i stan. Skillnaden på den depån är att staden växt runt den till den var i vägen, men nu planerar kommunen att medvetet bygga in ett problem i planerad bebyggelse. En depå ska förläggas i industriområden eller utanför bebyggelse. Det blir tydligt att det nuvarande läget är ett framstressat resultat bara för att få till spårväg i Uppsala. En naturlig placering utifrån att få klart spårvägen till 2029 hade varit väster om Fyrisån, men där är det uppenbart att det inte får plats. Det mest logiska stället att placera en spårvagnsdepå är i anslutning till tågstationen vid slutstationen, då den inte kommer vara i vägen för övrig bebyggelse och minimera sin påverkan för alla boenden. Det läget är dock uppenbart att kommunen valt bort för att det skulle ta för lång tid att komma dit med all teknisk försörjning. Därför gör kommunen som vanligt och väljer den sämsta lösningen vilket kommer innebära massor av framtida problem. Ytterligare tecken på att det är en dålig vald plats är att hela depåområdet måste fyllas upp ett par meter för att nå en nivå och kunna göra depåområdet plant (ytterligare ett argument mot spårväg, då det innebär stora markförändringar med fyll/schakt för att få det plant nog för vagnarna). Placering av depån borde utgå från ett så flackt område som möjligt för att minimera fyll/schakt. Placeringen av depån bör ses över igen. Att placera en tung industri i ett område med hög grundvattenkänslighet är en dålig idé.

Privatperson 294 framför att depån måste bli stor vilket har demonstrerats vid demonstrationen uppe i Sävja. En sådan depå tillsammans med spåren påverkar enormt den kulturmark som depån planeras ligga i. Jättestor byggnad, skrammel och trafik i ett område som enligt litteraturen ägdes av Linné en gång i tiden. Linné köpte mycket mark i Sävja, inte minst öster om väg 255 där närheten till depån är påtaglig. Kontrollera gärna detta påstående. Även om man i möjligaste mån försöker "gömma" depån så kommer det att gå trafik från och till denna plats som hörs, syns och förstör bland annat kulturmarken i området.

Privatperson 478 tycker det är jättebra det byggs spårvagn. Det hade nog varit bättre dock med depån på andra sidan ån, vid Gottsunda kanske.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Naturvärdena inom den gamla deponin är högre än inom området där depån planeras. Området för deponin har naturvärde klass tre, medan områdena inom spårvagnsdepån har naturvärdesklass fyra. I skalan över naturvärdesklasser innebär klass tre ett högre naturvärde än klass fyra. Stora delar av planområdet för

spårvagnsdepån har ringa naturvärde. Utöver det skulle det kräva omfattande sanering för att kunna använda deponiområdet till något annat, oavsett vad, vilket förutom höga kostnader också tar lång tid att genomföra.

Den valda platsen för spårvagnsdepån har utretts ur flera faktorer. Flera platser har utvärderats. Bland annat var faktorn om tillräckligt stor yta en avgörande del varför vissa platser valdes bort. Med en annan linjesträckning hade andra platser varit aktuella för placering av spårvagnsdepån. Valet av plats för spårvagnsdepån skedde före arbetet med detaljplanen för spårvagnsdepån påbörjades, varför det inte är en fråga för detaljplanen att undersöka möjliga lägen, utan syftet är att pröva det utpekade områdets lämplighet för möjlig markanvändning. Placeringen är också i linje med förslag på placering för depån i fördjupningen av översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna. Depån ligger då i den västra utkanten av kommande bebyggelse och depån behöver placeras i anslutning till spårnätet.

En lokalisering av depån intill den framtida tågstationen Uppsala S hade inneburit samma negativa effekter för den omkringliggande stadsbebyggelsen som om depån placerats intill Uppsala C. Valet av plats innebär en nära anslutning till spåret samt i utkanten av en framtida stadsbebyggelse samtidigt som naturen omkring depån bidrar till att minska dess visuella avtryck i kulturlandskapet.

Spårvagnsdepån tar ett stort område i anspråk vilket är naturligt för en sådan anläggning, och då området inte kommer att vara tillgängligt för allmänheten finns ofrånkomligen en viss barriäreffekt. De större stigar som finns i området kommer dock kunna gå runt depån. Vissa stigar finns kvar i nuvarande läge medan nya skapas för att knyta samman de som finns kvar.

För att säkerställa att grundvattnet ej påverkas har restriktioner och bestämmelser införts på plankartan för hur dagvatten ska omhändertas.

Visst buller kommer att komma från anläggningen när den är i drift. Den framtagna bullerutredningen visar på hur bullersituationen kommer att vara runt depån. Bedömningen är att de buller som skapas kommer att vara acceptabelt.

Val av trafikslag

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Föreningen Vårda Uppsala står kvar i den tidigare bedömningen att Uppsala bör prioritera ett sammanhängande system av kapacitetsstarka stombusslinjer, ett system som knyter samman hela staden, och där framkomlighet, turtäthet och bekvämlighet ges hög prioritet.

Utvecklingspartiet demokraterna och Nätverket för Lillskogen och Lunsens bevarande (privatperson 251 och 252) anser att Uppsala inte behöver en spårväg, varken av kapacitetsskäl eller av kostnadsskäl. De menar också att Uppsala inte behöver den omfattande exploateringen i de södra stadsdelarna som spårvägen är tänkt att betjäna. De förespråkar MalmöExpressens långbussar. MalmöExpressen betjänar 325 000 invånare i tätort i en kommun om 357 000 totalt. Malmö är Sveriges befolkningsmässigt tredje största kommun. Uppsala kommun är betydligt mindre och har enbart 180 000 invånare i staden och 243 000 i kommunen. Uppsala är dessutom landets största landsbygdskommun med så många som 60 000 invånare på landsbygden. Kommunen har en landyta på hela 220 000 hektar, varav enbart 4300 hektar i centralorten. Till saken hör att långbussarna kan köras på landsbygden när det

behovet uppstår. Långbusstekniken à la Malmö är avsevärt billigare och räcker under en lång tid för en omfattande befolkningstillväxt i Uppsala kommun. Vi anser därför att Uppsala bör prioritera ett sammanhängande system av kapacitetsstarka busslinjer som knyter samman staden, där framkomlighet, turtäthet och bekvämlighet uppnås. En kapacitetsstark kollektivtrafik kan inte koncentreras till de södra stadsdelarna, utan måste nå övriga delar av staden.

Nätverket för Lillskogen och Lunsens bevarande (privatperson 251 och 252) anser också att de indata som använts (2012) vid jämförelse av kapaciteten mellan spårvagnar och långbussar är felaktiga. En korrekt genomförd jämförelse skulle i praktiken visa att långbussarna har samma kapacitet som de spårvagnar som skall användas i Uppsala.

Privatperson 238 och 499 framför att med en annan kollektivtrafiklösning som tex BRT behöver kanske ingen ny depå utan bara uppställningsplats med laddmöjlighet. Byggs förslagsvis i Östra Fyrislund i anslutning till Uppsala Bussdepå för att kunna nyttja de depåbyggnaderna. Ingen infrastruktur ut dit behöver byggas då allt finns på plats där och bussarna kan ta sig dit den väg de behagar. Användning av bussar/elbussar/BRT innebär att besparing kan göras då ingen ny depå behöver byggas och inga omfattande infrastruktursatsningar behöver göras vid ändhållplatser eller speciellt resecentrum.

Privatperson 238 och 499 framför att spårvagn innebär tung infrastruktur som med största sannolikhet kommer kräva stabiliserande åtgärder då den anläggs på Uppsalaleran. Detta innebär pålning vilket är en extremt riskfylld teknik att använda i känsliga områden då den både kan föra ner föroreningar i grundvattnet och punktera lager som gör att grundvattnet läcker ut. BRT kräver ej samma infrastruktur. Spårväg innebär högre föroreningar av tungmetaller i sin närmiljö som kan komma i kontakt med människor och främst läcka ut i vattendrag och miljöer. Stora olycksrisker med strömförande ledningar om kontaktledning rivs ner, risken är stor då "tak" begränsas i trafikmiljön och fordon med varierande höjd (ex. lastbilar med tippflak, kranar) kan riskera att slita ner dem. Spårväg eller lindriven trafik kommer innebära dyrare underhåll av gator och ledningar då återställningsarbetet även omfattar spår och kontaktledningar som kräver noggrann förläggning. All utredning kring spårväg och Sydöstra staden bör beaktas som en helhet istället för olika utredningar. En enskild utredning kan visa positiva effekter, men tillsammans med en utredning av en annan del av allt som ingår för Sydöstra stadsdelarna kan ge en negativ effekt.

I alla jämförelser antas att BRT/Buss går med förbränningsmotor vilket skapar föroreningar och buller. Med tanke på teknikens snabba utveckling borde jämförelse i stället göras mot elfordon som inte har utsläpp eller motorbuller. Spårväg innefattar en känsligare teknik än BRT. Av egen erfarenhet med att åka spårvagn i Stockholm så räcker det med ett kraftigare regn för att växlar ska slås ut och all trafik stannar av. Spårvagnstekniken är också känslig för när det kommer för mycket vatten på spåret/vägen vilket stänker upp på motorerna och riskerar påverka eller slå ut dem (tas upp i WSP:s utredning). Föreslagna lösningar med dränerande ytskikt är oftast bara effektiva de första åren, men pga. mänsklig lathet och kommunal budgetering brukar underhållet bli eftersatt och de infiltrerande ytorna blir i stället täta och vatten rinner därmed inte undan. Ett exempel på detta är Flottsundsbron som stod klar 2018 och där avrinningsrännan i bron var igensatt redan efter första vintern och har ännu inte gjorts ren (trots att det står i skötselinstruktionerna).

Privatperson 471, 472 och 474 vill satsa på elektrifierad bussflotta. Det finns alternativ, snälla lås er inte till spårvagnar! Bussflotta: - Hållbart, minst avtryck - Flexibel, vi låser inte oss i specifik infrastruktur utan använder befintligt - Ekonomi, underhåll, verkstad, personal - Kan följa tekniska utvecklingen inom elektrifiering av fordon och ställa om

till kommande innovativa lösningar enklare än om vi låser oss till spårvagnar. - Idag finns tre ledade bussar för större kapacitet.

Sunnersta Egnahems Förening motsätter sig starkt planförslaget. Den extrema kostnaden går inte att motivera, då tidsvinsten per resa uteblir helt. BRT-busstekniken förordas inte heller, men långbussar förordas tills vidare på linjer där de behövs i Uppsala. Föreningen tycker också att Bergsbrunna/Sävja-Gottsunda som ny kollektivtrafiknod för Södra Staden inte har någon beröringspunkt med Södra och Västra stadsdelarna och Sunnersta. Föreningen föreslår att kommunen i stället utvecklar fyra järnvägsspår mellan Uppsala och Stockholm, investerar i vätgasdrivna bränslecellsbusstar för befintliga busslinjer samt bygger ut Uppsala centralstation med ett sekundärt läge i höjd med nuvarande "rangergård" vid Boländerna. Utöver detta vill föreningen att Uppsala kommun utökar antalet parkeringar i Uppsala, slopar parkeringsavgift samt breddar ett flertal infartsleder till staden för blandtrafik.

Nåntuna backe samfällighetsförening, privatperson 518, 519 och 520 vill att andra trafikslag än spårvagn utreds och inkluderas i detaljplanerna (även behovet av att placera depån i nu föreslagna skogsområde).

Privatperson 537 och 538 anser att kommunen och regionen ska välja ett bättre alternativ till teknisk lösning för lokaltrafik. Spårväg har till synes en stor övervikt negativa aspekter. Det innebär en otrolig kostnad för byggnation samt stora ingrepp, konsekvenser och risker kopplat till bland annat bron över Fyrisån och boulevarden genom de sydöstra stadsdelarna och allt vad det innebär. Spårväg är ett transportsystem utan flexibilitet som blir totalt låst till ett fåtal linjer i ett fåtal områden, och som måste kompletteras med annan modern lokaltrafik som elbuss, även i de områden där spårvägen planeras gå. Alltså måste ett modernt elbuss-system eller liknande byggas ut i vilket fall som helst, vilket då i slutändan kräver dubbla teknisksystem. Sedan tillkommer underhåll av räls som ska fungera perfekt dygnet runt under såväl de varmaste sommartiderna som de kallaste vinternätterna (oavsett till exempel solkurvor, lövhalka, frosthalka, ishalka, snö, tjällossning och så vidare). Sen har vi risken att hela systemet stannar om en spårvagn skulle få tekniska problem eller vid händelse av olycka, vattenläcka, nedfallna träd, vägarbete, cykeltävling, demonstrationer, sabotage eller liknande som hindrar genomfart vid en enda plats – eftersom en spårvagn inte kan köra om spårvagnen framför eller ta en alternativ rutt förbi platsen för stoppet. Det är också oklart om de tunga spårvägarna kommer klara av topografin i Sävja-Bergsbrunna.

Vidare finns det problematik med luftledning utifrån ett flertal aspekter. Spårvägen verkar dessutom inte ha möjlighet att utvecklas, integreras med övriga infrastrukturen i samhället eller bidra till teknikutveckling, innovation, företagsamhet eller kompetensutveckling. Därtill finns behovet av stora depåer och verkstäder för spårvagnar. Därtill kommer den enorma resursförbrukningen vid byggnation av spårvägen och all tillhörande infrastruktur och för spårvagnarna. Den enda " fördelen" tycks vara att man kan transportera fler i taget, genom att tränga in ett större antal passagerare i ett litet stängt fordonsutrymme, vilket inte är speciellt attraktivt i ljuset av covid-19-pandemin. De som bor precis vid spårvägen och har en destination längs spårvägens sträckning kanske tjänar ett par minuter i restid. Alltså, väldigt många anledningar till att spårväg är ett dåligt val. Vad de kan se pratas det mest om BRT med luftledning som ett alternativ till spårväg, och det sägs att dessa skulle vara lika kostsamma och låsta som spårvägen och i slutändan ett sämre val. Det har dock framkommit flera frågetecken från flera håll om de utredningar som detta är baserat på, till exempel om utredningen haft ett upplägg och ramverk som gett fördelar för alternativet med spårvägen och uteslutit flera alternativ från utredningen. Det finns

många till synes billigare, bättre och flexiblare alternativ som ligger i framkant vad gäller teknisk innovation och grön omställning och dessutom medför många andra positiva följd effekter som inte kan fås med spårväg. Elvägssystem, modern batteriteknik, vehicle-2-grid/vehicle-2-home och bränsleceller är några exempel på teknisk innovation i framkant inom transportsektorns utveckling och omställning för att höja resurseffektiviteten, minska utsläppen, möta miljö-, klimat- och hållbarhetsmål och höja konkurrenskraft. Elvägssystem skulle inte bara behöva gälla lokaltrafik längs enstaka linjer, utan även kunna nyttjas av vanlig fordonstrafik, transporter och tung trafik och kopplas samman med det statliga vägnätet, som i sin tur är sammankopplat med resten av Norden och Europa. Detta skulle kunna kombineras med tekniker som vehicle-2-grid/vehicle-2-home där fordon, när de inte används, bidrar till frekvensreglering och att kapa effekttoppar samt fungerar som reserv vid effektbrist. Även bränsleceller skulle i framtiden kunna ingå i hybridsystem tillsammans med elsystemen i fordon och infrastruktur. Med ett elvägssystem skulle heller inte luftburna kontaktledningar behövas.

Om Uppsala Kommun pratar om att vara en drivande förebild och vägledande inom innovation och teknikutveckling för den gröna omställningen till ett mer hållbart samhälle, varför är då inte Uppsala med i den här utvecklingen? Listan på fördelar kan göras lång, med bland annat teknisk innovation, kompetensutveckling, ökad konkurrenskraft, företagande, nya affärsmodeller, jobbtillfällen, resurseffektivitet, stabilare elsystem, flexibilitet, integration med andra delar av samhället, samt många olika miljö- och hållbarhetsaspekter. Tycker det rimmar ganska bra med att Uppsala ska bli "en drivande kraft i världen" och en förebild när det gäller innovation och teknikutveckling, hållbarhet och ansvarsfull samhällsutveckling. Spårvägen ter sig i sammanhanget inte som speciellt innovativ och personerna har svårt att se att den kommer leda till speciellt mycket teknik och kompetensutveckling, företagsamhet, nya affärsmodeller eller ökad konkurrenskraft. Det finns en mängd stora företag, länder och regioner som ser dessa tekniker som framtiden och som med stora satsningar driver utveckling och har påbörjat omställningen. Uppsala ligger redan efter flera andra regioner i Sverige och Europa och spårvägen kommer troligtvis inte göra ett dugg för att göra Uppsala till en ledare.

Uppsala brukar jämföras med andra städer runt om i världen som har spårväg. Men verkligheten är mycket mer komplex än att säga att "eftersom det funkar där så kommer det funka här". Uppsala har helt andra förutsättningar än många andra städer där spårväg har fungerat bra vad gäller bland annat geografi, geologi, hydrologi, demografi mm. För att kunna motivera spårvägen förutsätts också i fallet Uppsala en enorm och fullständigt orimlig befolkningstillväxt i området som ska trafikeras, med stora konsekvenser och en överbelastning av områdets miljö. Att det fungerar bra på andra platser är inget argument för att det kommer vara bra för Uppsala. Det brukar sägas att vi inte kan vänta på teknikutvecklingen, eftersom vi då ska vänta hela tiden och inte få bygga något, och att vi därför måste göra ett val nu och hålla oss till det. Det kan jag till viss del hålla med om, men det beror väldigt mycket på vad man pratar om. Detta är inte ett argument för att välja ett system (i detta fall spårväg) som är låst, oflexibelt och inte kan utvecklas eller integreras med nyutvecklad teknik. Detta är inte ett argument för att avfärda all kritik från flertalet expertmyndigheter och andra sakkunniga.

Kostnad för att bygga och få igång spårvägen kommer säkerligen överstiga 10 miljarder i. För de 17 km spårväg skulle det betyda nästan 590 miljoner kr/km, vilket kan jämföras med de 20–45 miljoner kr/km som Trafikverket räknar på för elvägnät. Utöver de 10 miljarderna för spårvägen kommer även kostnaderna för behovet av ett

kompletterande modernt elbuss-system, vilket alltså kräver dubbla teknikersystem, vagnparker mm. En stor del av dessa kostnader planeras att betalas genom lån och "prioriteringar" som innebär att det blir mindre pengar till en redan hårt ansträngd skola, vård och omsorg.

Oavsett val, bör Uppsala se till att resursbehovet är tryggt, både vad gäller de naturresurser som går åt för att bygga allt, samt den el som kommer krävas för säker och stabil drift, alla tider på dygnet, alla dagar på året, utan att det påverkar andra delar av samhället negativt. Elförsörjningen i Uppsala är redan nu ansträngd. Koppla inte på spårväg eller andra el-baserade trafiksystem innan elsystemen faktiskt klarar av att hantera det.

Föreningen Malma by och ängar, 495 privatpersoner i ett gemensamt yttrande och privatperson 293 anser att spårvägen skulle innebära förstörelse av stora natur, kultur- och miljövärden, beröva medborgare biologisk mångfald, kulturhistoria, natur-, miljö och friluftsvärden samt åkermark.

Privatperson 242 och 244 stödjer inte kommunens planer på att bygga ett spårvägssystem längs Bäcklösa-Nåntuna-Sävja-Bergsbrunna (delsträcka D) samt spårvagnsdepå vid väg 255 (red. anm. Gamla Stockholmsvägen). Kapacitetsstarka spårvägssystem är som tidigare noterats mycket dyrbara och kan därför bara skapas i samspel med en sammanhållen och tät stadsbebyggelse. Det finns starkt motstånd till byggandet av 21 000 nya bostäder i Uppsala sydöstra som drivs fram för att skapa sådana ekonomiska förutsättningar för att få till stånd en spårvagnstrafik. Bedömning av antal personer som åker med kollektivtrafiken till jobbet ska göras om eller att hänsyn tagits till förändring i arbetsrutiner efter pandemin gällande arbete i hemmet, dvs mindre resande till arbetet. Argumentet för behov av ett dyrt kapacitetsstarkt transportsystem kan vara överdrivet. Personerna stödjer i stället den billigare buslösningen, byggande av ett mindre antal bostäder samt en långsam utveckling över tid, allt anpassat efter det verkliga behovet.

Privatperson 475 framför synpunkten att bara en liten del av Uppsalas befolkning kommer att använda spårvägen.

Privatperson 362 anser att man borde revidera planerna då vi är i lågkonjunktur och i ett osäkert omvärldsläge. Under och efter pandemin så har hemarbete blivit vanligare, vilket resulterat i mindre resande och pendling. Behoven av kontor & stora kontorskomplex har minskat. Redan nu så finns många tomma lokaler i Uppsala. En arbetsgivare som inte erbjuder möjlighet till visst hemarbete är inte attraktiv. Hemarbete är här för att stanna, då blir också behoven av resande & dyra kontor mindre. Att kombinera hemarbete och på plats har gjort att många familjer fått livspusslet att fungera bättre. Resandet/pendling kommer fortsättningsvis att minska.

Privatperson 533 tycker att spårväglösningen låser in/ute stora delar av befolkningen och begränsar rörligheten.

Privatperson 238 och 499 framför att om inte bebyggelse sker utmed järnvägen i Bergsbrunna finns inget behov av rörelsestråk i öst-västlig riktning öster om Fyrissan. Då kvarstår bara negativa konsekvenser då spårvägen blir en barriär för djur och människor som rör sig i syd-nordlig riktning (Sävja-Lunsen).

Privatperson 1 hoppas verkligen att kommunen kommer till sans i denna fråga. Spårvagnar i Uppsala är en fullständigt horribel idé. Trafikolyckor med spårvagn blir ofta väldigt blodiga historier med svåra personskador och dödsfall. Det kan inte finnas en vettig person som tycker att spårvagnar är något som saknas i Uppsala.

Spårsträckningen är på intet sätt vettig eftersom vi redan har lokaltrafik som täcker dessa områden.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen att kollektivtrafiksystemet ska ses som en helhet. Införandet av spårväg är en satsning där resurser skjuts till systemet och därmed lämnas utrymme för att befintliga resurser kan prioriteras om och användas som förstärkning i andra delar i staden. Övrig kollektivtrafik kommer också att utvecklas. Satsningen på spårväg medför på så sätt en förbättring av kollektivtrafiken i hela staden och inte bara i de södra delarna.

Omfattande utredningar av olika trafikslag har genomförts för att säkerställa att satsningen ger den effekt som behövs. Stomlinjer kan bestå av olika trafikslag. Olika trafikslag samverkar inom kollektivtrafiken. Behovet av resor i delar av staden är så pass omfattande att stomlinjebussarnas kapacitet på sikt inte räcker till.

Uppsala kommun och Region Uppsala har under flera år utrett frågan kring hur de på bästa sätt kan möta människors behov av transport mellan olika platser. Utgångspunkten har varit att tillgodose hållbara pendlingsmönster – att fler ska välja att gå, cykla eller åka kollektivt. Utifrån ett hållbarhetsperspektiv har miljöaspekten varit central, men även begränsningar i nuvarande infrastruktur och det ekonomiska perspektivet har funnits med. Vidare gäller att en kollektivtrafikförbindelse mellan den södra staden och de sydöstra stadsdelarna också är en förutsättning för att möjliggöra en utbyggnad av de sydöstra stadsdelarna.

Den nya kapacitetsstarka kollektivtrafiken kommer att påverka stadens övriga busslinjenät. Region Uppsala och Uppsala kommun hanterar den frågan i ett långsiktigt samarbete. För det första påverkas busslinjenätet i direkt anslutning till den nya kollektivtrafiken. För det andra behöver behovet av nya lösningar i andra delar av staden och dess omgivning studeras. Den södra halvan av Uppsala stad skiljer sig dock från den norra halvan på så sätt att avstånden är väsentligt kortare i den norra halvan. I denna del är därför gång och cykel Uppsalabornas huvudsakliga val, varför det finns ett mindre behov av kapacitetsstark kollektivtrafik i den delen av staden.

Under 2023 har en slutgiltig jämförelsestudie mellan spårväg och BRT tagits fram. Rapporten *Uppsalas framtida kollektivtrafik* godkändes av kommunstyrelsen 23 augusti 2023. Rapporten visar på än större fördelar för spårväg än tidigare versioner gjort. Byggandet av spårväg beräknas bli en samhällsekonomisk vinst för Uppsala medan BRT kostar mer än de värden som skapas. Spårvägens ekonomiska fördelar beror bland annat på de höjda markpriser som väntas längs dragningen och på de högre driftskostnader som BRT har.

Det är behovet av kapacitet som avgör valet av huvudinriktningen spårväg, där spårväg har högre kapacitet än bussar på grund av fordonslängden. Det är sant att spårväg funnits länge som trafikslag. Detta är en fördel eftersom det innebär både större vetskap och trygghet i vad slutprodukten erbjuder. Däremot har tekniken, komforten och olägenheterna förändrats, utvecklats respektive minskat över tid.

Jämförelsen med Malmö haltar något. Flera av linjerna med Malmöexpressens långa bussar närmar sig sitt kapacitetstak. Dessutom görs lokala resor med tåg i Citytunneln under staden (med fyra nedgångar) och i Ringlinjen runt staden.

Upplands lokaltrafik går över mot en alltmer elektrifierad stadsbusstrafik, bland annat på grund av att elbussar är betydligt tystare. Elbussar har dock inte samma kapacitet

som spårväg. Även elbussar behöver en depå där de kan skötas, underhållas och laddas.

Både BRT och spårväg innebär stora investeringar och en fast linjesträckning, samt motsvarande ingrepp i natur- och kulturmiljön. Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattning om att vanliga busslinjer är enklare att dra om och det är också ett av skälen till att spårväg har lättare att både locka till sig nya resenärer och att företag samt privatpersoner vågar genomföra större investeringar längs sträckningen. Många städer väljer att satsa på just spårväg för att visa på en långsiktighet och skapa en trygghet hos både företagen och invånarna. Själva spårvagnsdepån, som detaljplanen omfattar, är placerad inom ett område med morän varför pålning ej kommer behövas för grundläggningen.

Kommunen arbetar med ett helhetsgrepp för utvecklingen av de sydöstra stadsdelarna. Exempelvis har en gemensam artskyddsutredning med kumulativa effekter tagits fram inom ramen för spårvägsprojektet för att belysa hur området påverkas utifrån det perspektivet. För spårvagnsdepån har mer detaljerade utredningar och inventeringar gjorts som visar på vilka värden som har identifierats för området. Den samlade bedömningen är att området ej har höga naturvärden samt att anläggningen behöver uppföras så att grundvattnet ej riskerar att förorenas. Detta regleras exempelvis genom bestämmelser i plankartan. Spårvägen är en förutsättning för utvecklingen av den nya bebyggelsen i den sydöstra staden då det ger förutsättningar för ett hållbart resande för framtida boende. Kommunen arbetar med övergripande frågor för hela området och kommer att utveckla området i etapper.

Det finns pågående studier av BRT-system med elbussar som visar att bussarna blir så tunga med batterierna att de orsakar större skador på vägar som ej har uppförts på ett sätt som förstärker körbanan. BRT-lösningar är också kostsamma.

Detaljplanen prövar möjligheten att anlägga en depå för spårvagnar. Andra trafikslag kommer inte utredas, då det inte ingår i det uppdrag som detaljplanen givits. Tidigare genomförda utredningar och beslut inom ramen för projektet med kapacitetsstark kollektivtrafik har resulterat i att depån ska vara för spårvagnar. Detaljplanen reglerar inte vilken typ av teknik som spårvagnarna ska använda för drift.

Detaljplanen för spårvagnsdepån visar med de framtagna utredningarna vilka värden som finns inom planområdet idag. Skogen som tas i anspråk utgörs ej av en historiskt unik mark utan består till stora delar av en skogsplantering med uppvuxen skog. Det är kommunens samlade bedömning att marken är lämplig att nyttja för en spårvagnsdepå utan att stora natur-, kultur- eller miljövärden går förlorade.

Region Uppsala genomför kontinuerligt resvaneundersökningar hos Uppsalaborna. Bland annat undersöks reslängder, res- och startmål, färdmedelsval, syfte med resan med mera. Det tillsammans med resenärsstatistik för kollektivtrafiken samt statistik över trafikflöden på gator och vägar är ingångsvärden för de prognoser som görs. Det bygger således inte enbart på antalet påstigande tågresenärer vid Uppsala centralstation. Det betyder också att olika resvanor och -mönster beroende på bland annat var man bor, fångas i prognosen. Till exempel om människor som pendlar till Stockholm i större utsträckning bosätter sig nära Uppsala central, vilket verkar fullt rimligt.

Prognosen bygger på ett trendantagande, det vill säga att resmönster förändras i framtiden på samma sätt som de gjort historiskt. Det är så klart ett antagande som skapar en osäkerhet i prognosen, såsom till exempel förändrade resmönster efter pandemin. Region Uppsalas resenärsstatistik visar dock att resandet nu är tillbaka på

samma nivåer som före pandemin. Bedömningen är därför att effekterna på resandet av pandemin totalt sett är relativt små. Däremot finns goda skäl att anta att arbetspendlingen mellan Stockholms- och Uppsala-regionerna i större omfattning berör arbeten som kan utföras på distans, vilket skulle kunna ha en dämpande effekt på efterfrågan, särskilt i den dimensionerande rusningstrafiken. Effekten av det på antalet spårvägsresenärer bedöms dock vara ganska liten. På sikt kan också den ökande möjligheten att arbeta hemifrån göra att det mer långväga arbetspendlandet ökar, eftersom restidskostnaden för långa arbetsresor minskar, vilket i så fall skulle kunna driva på resandet.

Alla typer av fordon som förflyttar sig i trafiken kan innebära en risk för olyckor. Spårvagnar är ur det hänseendet inte unikt mer olycksdrabbat än andra fordonsslag.

Linjesträckning

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Föreningen Vårda Uppsala anser att det istället för en linjesträckning vid Ulltunabron är viktigare att knyta den sydöstra staden mot den kommande järnvägsstationen och de stora arbetsplats- och serviceområdena i Boländerna och Fyrislund. Föreningen har tidigare föreslagit ett sydligare läge för järnvägsstationen i Bergsbrunna och en minskad exploatering av sydöstra staden med en utformning i huvudsak i form av en trädgårdsstad. Vårt förslag medför såväl större hänsyn till miljön som betydande besparingar och bör självklart övervägas av kommunen innan förslagen om kollektivtrafiklösningar förs vidare. Målet måste vara att denna trafik inte bara ska nå de södra stadsdelarna Gottsunda och Bergsbrunna utan även stadsdelar som Gränby, Börjetull, Stenhagen, Fyrislund och Librobäck. Det ska vara enkelt att resa mellan Gottsunda och idrottsområdena i Gränby och lika enkelt att resa mellan Stenhagen och arbetsplatserna i Fyrislund. Istället för en bro över Fyrisån är tätorten Sävja och den kommande sydöstra staden mer betjänt av en kapacitetsstark kollektivtrafik som erbjuder direkta förbindelser med de arbets- och serviceintensiva stadsdelarna Fyrislund och centrum än med Bäcklösa och Gottsunda. Med det förhållningssätt som Föreningen Vårda Uppsala presenterat ovan så är en spårvagnsdepå gränsande till Årike Fyris irrelevant. Därmed kan ett sådant betydande ingrepp, som en spårvagnsdepå i detta läge skulle innebära, undvikas i närområdet till den attraktiva och känsliga miljö som Årike Fyris utgör.

Utvecklingspartiet demokraterna och Nätverket för Lillskogen och Lunsens bevarande (privatperson 251 och 252) anser att en utbyggd Kungsängsbro är ett bättre alternativ än bron vid Ultuna. De menar att det skulle skapa god förbindelse med de viktiga arbets- och serviceområdena i Fyrislund och Boländerna. En sådan lösning skulle även göra att det inte behöver byggas en spårvagnsdepå intill det känsliga området Årike Fyris.

Danmark-Funbo-Vaksala Centerpartiavdelning motsätter sig den tänkta dragningen och föreslår istället en dragning via Flottsund till den nya stationen och påfarten till E4:an. Ett annat alternativ är enligt partiet att bredda Kungsängsleden eller förbättra Vindbron för cyklister.

Föreningen Sydöstra Uppsala hänvisar till länsstyrelsens första samrådsyttrande för delsträcka D och deras krav på alternativa sträckningar. Föreningen tror att majoriteten resenärer som reser till Stockholm central väljer direkttåg från resecentrum framför hiss till lokaltåg nedanför Sävja. De anser att spårvägen inte

trafikerar Sävjabornas arbets- och handelsplatser till Fyrislund och Boländerna. Föreningen ifrågasätter att kommunen föreslår en stationsplats där spårvägen inte når ända fram.

Privatperson 238 och 499 anser att det lyfts flera gånger i olika utredningar att depån och spårvägen kommer leda till minskat bilåkande, men den planerade dragningen av spårväg kommer främst vara till nytta för de som bor i och runt Gottsunda. De som bor nära centrum kommer ta sig till Resecentrum för att resa och de i Nåntuna, Sävja och Bergsbrunna kommer inte använda spårväg för att ta sig till centrum utan ta bil eller buss. En dragning av spårväg till områden som drar folk (tex arenorna i Grånby) hade kanske inneburit en tydligare minskning av bilåkande till fördel för kollektivtrafik.

Privatperson 504 framför att när det gäller Uppsalas system för kollektivtrafik behövs istället ett framtida sammanhängande kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem som binder ihop hela staden. Inte bara den södra och sydöstra staden. Kommunen bör inleda en ny process där målet ska vara ”kapacitetsstark kollektivtrafik” för hela Uppsala stad. Detaljplanerna för ”kapacitetsstark kollektivtrafik” i södra/sydöstra staden avslås i avvaktan på att kommunen gör ett omtag på planeringen av stadens kollektivtrafiksystem. Kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Bäcklösa och Bergsbrunna har inget värde för medborgarna i sydöstra förorterna, som istället behöver kapacitetsstark kollektivtrafik från Bergsbrunna/Sävja till Uppsala centrum. Direktåg Bergsbrunna station – Stockholm kommer inte att gå från Bergsbrunna station utan från Uppsala central i framtiden, vilket medför att invånarna i sydöstra/södra förorterna varken kommer att använda den planerade kollektivtrafiken till Bergsbrunna station eller till Uppsala centrum, via Gottsunda/Ultuna. Antalet beräknade resenären för den nya förslaget till kollektivtrafik har överskattats avsevärt, då man inte tagit hänsyn till sådana omständigheter.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Linjesträckningen är noga studerad för att uppnå så många fördelar som möjligt med så få olägenheter som möjligt. Den föreslagna sträckningen godkändes som huvudalternativ av kommunstyrelsen i mars 2020 (protokoll 2020-03-03, KSN-2018-2976). Beslutet var en förutsättning för att kunna gå vidare med planuppdrag. Synpunkter på den aktuella linjesträckningen som passerar spårvagnsdepån hänvisas till detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D (diarienummer 2022-000048) som hanterar den frågan.

Ulltunabron och Delsträcka D

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Föreningen Malma by och ängar, Föreningen Sydöstra Uppsala, 495 privatpersoner i ett gemensamt yttrande, privatperson nummer 6, 9, 202, 238, 291-293, 295, 375, 376, 378, 380, 499 och 504 anser att byggandet av en bro över Fyrisån vid Ultuna riskerar att skada Uppsalas dricksvattentäkt i Uppsalaåsen (klassat som Riksintresse) och äventyrar därutöver människor som har Mälaren som sitt dricksvatten. De anser också att det saknas reservvattenförsörjning i de fall åsen inte längre skulle gå att nyttja och att det saknas utredning om hur vårt enda dricksvatten ska skyddas. De framför att det är högst olämpligt och oacceptabelt med framtida innovativa lösningar.

Föreningen Sydöstra Uppsala och privatperson 504 anser att det inte finns något framtaget underlag som beskriver ifall det vore möjligt att anlägga en broförbindelse

över Fyrisån utan en betydande miljöpåverkan på riksintresset vattenskyddsområdet Uppsala-Vattholmaåsen. De anser att kommunen ska ha undersökt och redovisat de betydande miljöeffekter som en broförbindelse förväntas medföra och de åtgärder som planeras för att förebygga och motverka betydande negativa miljöeffekter. De saknar även en beskrivning av de överväganden som gjorts.

Privatperson 504 framför att en strategisk miljöbedömning, som redovisar miljökonsekvenser ska tas fram för delsträcka D som inkluderar bron och anser inte att några sådana redovisningar finns presenterade i detaljplanen.

Föreningen Sydöstra Uppsala beskriver att Sveriges geologiska undersökning (SGU) i sitt yttrande gällande Södra staden beskrivit att ny bro över Fyrisån innebär oacceptabla risker för grundvattnet i Åsen. Föreningen anser att kommunen inte har tagit hänsyn till Sveriges geologiska undersökningens yttrande. Föreningen anser att kommunen inte följer Uppsalas översiktsplan 2016 om miljömässigt hållbar utveckling.

Nåntuna backe samfällighetsförening, samt privatperson 518, 519, 520 vill att tydliga risk- och konsekvensanalyser tas fram kring att anlägga bron över Fyrisån enligt planförslaget, inklusive en redovisning av alternativ och alternativkostnad om vattentäkten blir obrukbar (så att riskvärderingen kan göras transparent).

Privatperson 512 anser att byggandet av en bro över Fyrisån riskerar att skada Uppsalas dricksvatten. Att dessutom bygga en bro i Uppsalas djupa lera känns mycket olämpligt med tanke på det förändrade klimatet som riskerar osäkra förhållanden och stora vattenmängder.

Privatperson 5 anser att man väljer att lägga till en bro som potentiellt skulle kunna förstöra Uppsalas dricksvattentäkt, som skulle påverka alla de personer som har Mälaren som resurs för sitt dricksvatten känns otroligt dumt.

Privatperson 9 anser att det saknas en plan B om reservvattenförsörjning. Det är redan vattenbrist. Värre skulle det bli med fler människor i området. Som medborgare finns inget stöd i att betala de astronomiska kostnaderna som det troligen kommer att bli under oöverskådlig tid framöver.

Privatperson 232 anser att en bro över Fyrisån via Ultuna är bland det värsta hen har hört. Hen anser att den riskerar att skada Uppsalas dricksvattentäkt i Uppsalaåsen och frågar hur man tänkt lösa det?

Privatperson 533 anser att det är den sämsta idén att bygga en bro över Årike Fyris. Hen oroar sig för grundvattnet och vattenmängderna i ån på grund av det förändrade klimatet.

Privatperson 238 och 499 framför att det nästan helt saknas studier kring spårvägens utsläpp och dess påverkan på dagvatten (WSP). En spårväg som dras genom områden med hög eller extrem känslighet borde inte göras om inte tillräckligt noga och representativa studier är gjorda för att kunna påvisa vilken påverkan spårvägen kommer ha på Uppsalas grundvattenförsörjning. WSP:s undersökningar om föroreningar borde göras om enligt deras egen rekommendation med ändringen att nollalternativet för kollektivtrafik ska spegla den gatubild och den rening som kommer ske i gatan. Utredningen nu är bristfällig då den jämför ett värsta scenario i nollalternativet mot en utopisk lösning för spårväg.

Privatperson 167 anser att den broförbindelse som enligt kommunens plan sägs vara nödvändig och en förutsättning för s.k. kapacitetsstark kollektivtrafikförsörjning med en sammankoppling mellan olika stadsdelar medför stora ingrepp i extremt känsliga

och sårbara miljöer. Påverkan kommer att ske både under byggnation och senare med risk för föroreningar av mark och vatten. Nivåskillnader i sträckningen skall elimineras genom sprängning och schaktning i stor skala. Denna vallgrav skall gå rakt genom det som idag är gammal fin naturskog med högt biologiskt värde. Sprängningar och schaktning påverkar också underjordiska vattenflöden i Lunsen på ett oförutsägbart sätt. Bron över Fyrisån genom Årike är enligt bedömningar från bland annat SGU och Länsstyrelsen i princip omöjlig att genomföra utan risk för påverkan av bland annat grundvattenmagasinet. Det hela är ett riskfyllt projekt. Alla områden där det ekologiska sambandet och viktiga naturområden förstörs bidrar till global utarmning och artdöd. Ingen politiker i Uppsala kommun verkar vilja se detta. Trots att kommunens egen utredning pekar på stora miljökonsekvenser med förlust av ekologiska samband tar man ingen hänsyn till detta, eller diskuterar konsekvenser.

Privatperson 537 och 538 framför att den föreslagna bron över Fyrisån skär, bland annat, rakt igenom både en välkänt känslig del av Uppsala- och Vattholmaåsarnas Vattenskyddsområde (som är dricksvattentäkt för huvuddelen av Uppsala Kommun) och naturreservatet Årike Fyris. Byggnationen av denna bro innebär oacceptabla risker för grundvattnet i åsen, speciellt vattenförlust och förorening, enligt ett synnerligen starkt yttrande från Sveriges geologiska undersökning (SGU). Åsen är dricksvattentäkt för merparten av Uppsala Kommun och nedströms Fyrisån ligger Mälaren som förser ca 2 miljoner svenskar med dricksvatten, för att inte tala om alla djur och växter som är beroende av dem. Att riskera vattenförlust och förorening för dessa vatten borde inte vara ett alternativ.

Privatperson 504 anser att en bro över Fyrisån skulle komma att ge en betydande miljöpåverkan och fullständigt förstöra landskapsbilden i Fyrisåns värdefulla dalgång. Om en ny bro över Fyrisån skulle komma till stånd i framtiden, bör den aldrig vara högre än 12 meter.

Föreningen vårda Uppsala har i samband med planeringen av den sydöstra staden avstyrkt förslaget om en bro genom Årike Fyris. Den sträckan innebär betydande intrång i en natur- och kulturmiljö som har sådana kvaliteter att den skulle kunna klassas som ett världsarv. Den innebär också en betydande risk för Uppsalaåsen som grundvattentäkt. Det är Föreningen Vårda Uppsalas mening att denna sträcka inte behövs för att få en välfungerande stad.

Föreningen Malma by och ängar, 495 privatpersoner i ett gemensamt yttrande, privatperson nummer 6, 9, 202, 238, 291–293, 295, 375, 376, 378, 380, 499 och 504 anser att en bro över Fyrisån, vid naturreservatet Årike Fyris, för alltid kommer att förstöra landskapsbilden vid Fyrisåns värdefulla dalgång.

Föreningen Sydöstra Uppsala, Föreningen Malma by och ängar, 495 privatpersoner i gemensamt yttrande, privatperson nummer 6, 246, 291, 292, 293 och 504 anser att natur och miljöskador i nuvarande Sävja och vid Stordammen kommer att bli omfattande. Avsevärda grönytor och träd kommer att förstöras helt. Någon kompensation för denna planerade naturförstörelse har inte angetts.

Föreningen Sydöstra Uppsala anser att en ny bro över Fyrisån påverkar landskapsbilden.

Danmark-Funbo-Vaksala Centerpartiavdelning motsätter sig bron över Fyrisån och vill bevara natur- och kulturmiljövärdena i området. Även området norr om Lunsen och särskilt vid Stordammen bör också lämnas eftersom det finns risk för miljöskada enligt partiet.

Privatperson 1 anser att spårsträckningen över naturreservatet Norra Lunsen inte bör byggas överhuvudtaget eftersom det kommer att ödelägga stora naturvärden som vi invånare och djurliv njuter av just där. Detta kommer enbart förstöra den vackra naturen och kommer aldrig kunna återställas.

Privatperson 169 anser att det är oförlåtligt för sig och kommande generationer att förstöra den natursköna miljön vid Fyrisåns Nedre Föret, med en bro som bryter den breda vackra horisonten i området. En 850m lång bro kan omöjligt integreras i denna miljö utan ge ett för alltid bestående negativt avtryck. Hen har sett "FAST BRO ÖVER FYRISÅN - GESTALTNING" från Rundquist. Där visar man en gestaltning med flertalet personer som flanerar uppe på bron och har det mysigt. Detta kommer inte att hända och kan inte ses som någon rekreativevinst. 850m är en alldeles för lång sträcka, för att locka flertalet personer att gå i detta område. Rundquist kanske tänkte att bron gick mellan Gamla Stan och Skeppsholmen i Stockholm, men så är ju inte fallet. Förstår heller inte varför folk skulle vilja cykla på denna bro, när närmaste vägen ner på stan är via den relativt nyanlagda cykelvägen intill 255:an.

Privatperson 295 framför att Lunsen är naturskyddat men kommunen behandlar området som om det inte vore det.

Privatperson 537 och 538 framför att bron innebär enorma direkta ingrepp i naturen och miljön inom en känslig del av naturreservatet och stark negativ inverkan på flera riksintressen, enligt yttranden från bland annat flera svenska myndigheter sammanställda av Länsstyrelsen. Det kommer naturligtvis påverka ansökan om UNESCO-status för Årike Fyris, med tanke på hur Elbedalen i Dresden förlorade sin UNESCO-status 2009 på grund av just en nybyggd bro. Hen anser å de allra grövsta ordalag att denna bro inte bör byggas. Att man ens fortfarande överväger denna bro, efter all den kritik och information som framkommit i olika yttranden, är ofattbart. Om trafik över Fyrisån måste öka så är ett alternativt förslag att bredda, förstärka och förbereda Kungsängsbro för kollektivtrafik och mer annan trafik.

Sunnersta Egnahemsförening motsätter sig starkt att en bro byggs över Årike Fyris och förordar i stället att naturreservatet blir en nationalpark alternativt ett världsarv.

Föreningen Sydöstra Uppsala och 495 privatpersoner i gemensamt yttrande ifrågasätter att kommunen riskerar världsarvsnomineringen The Rise of Systematic Biology till Unesco genom föreslagen bro över Fyrisån. Föreningen framför att det inte framgår hur bron ska konstrueras så att den inte stör riksintressena som finns i Årike Fyris.

Privatperson 473 anser att förslagen kommer beröva de boende i sydöstra stadsdelarna kultur-, miljö-, natur- och friluftsvärden samt åkermark. Vi som bor här gör det just av den anledningen och vill inte bo i stadsmiljö med ännu mer trafik och buller. En bro över Fyrisån vid naturreservatet Årike Fyris, kommer för alltid att förstöra landskapsbilden vid denna värdefulla dalgång.

Föreningen Sydöstra Uppsala, Föreningen Malma by och ängar, 495 privatpersoner i ett gemensamt yttrande, privatperson nummer 6, 293 och 375 anser att bron i ett annat politiskt läge kan möjliggöras för privata bilar. En genomtrafiksled till E4:ans påfart i området vore enligt dem förödande.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Delsträckorna av själva spårvägsdragningen och bron hanteras i andra detaljplaneärenden. Utvecklingen i de sydöstra stadsdelarna och tågstation i Bergsbrunna ingår inte i detaljplanen, utan hanteras också i separata planärenden.

Fyrspårsavtal och utbyggnad sydöstra staden

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Föreningen Sydöstra Uppsala anser att riskerna och konsekvenserna med att enligt planerna bygga en stor bro över Fyrisån, spårväg och all infrastruktur för bostäder, företagande och service i detta område är fullständigt oacceptabla.

Privatperson nummer 376 är emot kommunens tilltänkta byggplaner i södra stadsdelarna och byggande av spårvägen, stödjer alltså inte planerna på att bygga ut kollektivtrafiken Bäcklösa-Nåntuna-Bergsbrunna med spårvagnsdepå.

Föreningen Sydöstra Uppsala, 495 privatpersoner i gemensamt yttrande och privatperson nummer 6 anser att den ökade befolkningmängden i sydöstra stadsdelarna kan leda till vattenbrist. De anser också att vattenförhållandena i Lunsen kan påverkas av avrinning och markarbeten vid trafikspår och ny bebyggelse i Sävja. Då riskerar natur- och miljöskadorna vid Stordammen att bli omfattande.

Privatperson 537 och 538 refererar till Sveriges geologiska undersökning (SGU, Sveriges expertmyndighet för bland annat grundvatten) som skrev i sitt tidigare yttrande angående den fördjupade översiktsplanen för Södra staden, att planerad byggnation och broförbindelse innebär oacceptabla risker, till exempel: "Sammantaget anser SGU även fortsättningsvis att den planerade exploateringen som presenteras i den fördjupade översiktsplanen innebär oacceptabla risker för grundvattnet i åsen. Det gäller främst den byggnation som planeras att ske på och i närheten av åskärnan liksom oklarheter kring placering och utförande av broförbindelsen över Fyrisån."

SGU har till dagsläge inte ändrat ståndpunkt. Av allt att döma kan personerna fortfarande inte se att Uppsala kommun tagit detta på allvar. Tror ni inte på att de vet vad de talar om? Saknar Uppsala kommunpolitiker förtroende för svenska expertmyndigheter? Hur kan man ens fundera på att riskera hela kommunens dricksvattentäkt efter ett så tydligt yttrande från en expertmyndighet? Istället för att lyssna på experter, så verkar Uppsala kommun lyssna på företag som har ekonomiska intressen och prestige investerat. 95% av alla med kommunalt vatten är beroende av vatten från Uppsalaåsen. Uppsala vatten jobbar aktivt med att fylla på och infiltrera ytvatten i åsen för att behålla vattennivåer. Ändå råder det stundtals brist på vatten i kommunen. Torka och bränder blir allt vanligare på grund av klimatförändringarna. Man kan inte utöka åsens kapacitet och man kan inte tillföra vatten som inte finns. Att fortsätta öka befolkningmängden kommer leda till överbelastning och vattenbrist med konsekvenser för både invånare, företag, lantbruk samt djur och natur. Att bygga bro och annan infrastruktur riskerar att leda till vattenförlust och förorening. Det pratas ibland om en pipeline från Dalälven, vilket är absurt både på grund av associerade kostnader och det faktum att Uppsalas politiker inte verkar tro att Dalälvens vatten behövs av de som bor längs älven eller att även Dalälven kan drabbas av torka (se till exempel på läget med de stora vattendragen i Tyskland 2022).

Privatperson 537 och 538 framför att risken att skada Uppsala kommuns huvudsakliga dricksvattentäkt är väldigt reell och kommer med fruktansvärda konsekvenser för samtliga delar av samhället i Uppsala kommun. Att dessutom haka på ytterligare 50 000 invånare enbart i Sävja kommer överbelasta systemen för vattenförsörjning och vattenrening med allvarliga konsekvenser och ökade kostnader. Det extremt ökade invånarantalet i Sävja och ökade antalet besökare, transporter och verksamheter, kommer resultera i drastiskt ökade utsläpp av olika föroreningar till den marina miljön och belastningen på de hydrologiska och biologiska systemen i området. Riskerna och

konsekvenserna med att enligt planerna bygga en stor bro över Fyrisån, spårväg och all infrastruktur för bostäder, företagande och service i detta område är fullständigt oacceptabla.

Privatperson 537 och 538 anser att försörjningen av el till bostäder och företag är på bristningsgränsen till stor del beroende på överbelastning av gamla försörjningssystem med för låg kapacitet. Även vattensystemen är, som sagt, nära överbelastning. Att haka på 50 000 fler invånare, 10 000–15 000 nya arbetsplatser, spårväg och all annan tillhörande infrastruktur enbart i Sävja kommer överbelasta dessa försörjningssystem. Försörjningen av vatten och el, både själva resurserna, och all nödvändig infrastruktur för försörjningen, måste säkras innan en eventuell expansion.

Föreningen Sydöstra Uppsala, Föreningen Malma by och ängar, 495 privatpersoner i gemensamt yttrande, privatperson nummer 6, 293, 504, och 512 framför att den ökade befolkningmängden i södra och sydöstra staden kan leda till problem med ökat avloppsvatten och att avloppsvatten som släpps ut i Fyrisån inte uppfyller lagens miljö kvalitetsnormer.

Privatperson nummer 29 och 292 framför att den drastiskt ökade befolkningen ställer stora krav på vattentillgång och hantering av avloppsvatten.

Föreningen Sydöstra Uppsala framför att befolkningsökningen är enorm och att den medför stora negativa konsekvenser för miljön i området. Det extremt ökade invånarantalet i området och ökade antalet besökare, transporter och verksamhet, kommer resultera i drastiskt ökade utsläpp av olika föroreningar till den marina miljön och belastningen på de hydrologiska och biologiska systemen i området.

Privatperson 512 tillägger att staden byggs ut in absurdum utan att ha ett reningsverk som klarar av att rena avloppsvattnet.

Privatperson 232 frågar om över 21 500 fler bostäder ska byggas, hur ska då vattnet räckas till? Och hur ska avloppsfrågan lösas?

Privatperson 533 framföra att den planerade befolkningsökningen kan leda till vattenbrist samt att avloppsfrågan och dagvattenavrinningen är frågor som inte är lösta. Uppsalas reningsverk är redan överbelastat.

Privatperson 537 och 538 framför att vattenledningssystemen och vattenreningsverket i Uppsala är redan idag hårt pressat och klarar knappt av de volymer som hanteras idag. Det är också mängder av föroreningar som reningsverket inte kan hantera, såsom bland annat läkemedel och droger som mäts i vattenlevande djur nedströms från Uppsala. Vattenledningar i många delar av Uppsala är i behov av byte och ett ännu större antal ledningar kommer behöva bytas inom den närmaste framtiden. Det har varit flera större läckor i Uppsala senaste åren. Problem med åldrande och överbelastade vattenledningssystem finns på många håll i Sverige, ta till exempel vattenläckorna i Nyköping för ett par år sedan som hade stor påverkan på alla delar av det lokala samhället under flera dagar. Att säga åt Uppsala vatten att effektivisera för att kommunen inte vill ta ökade kostnader är fruktansvärt arrogant och nonchalant gentemot det kommunala bolaget, jag tvivlar på att de slösar eller slarvar, och jag tvivlar på att Uppsalas kommunpolitiker har bättre koll på läget än vad de har. Dessutom är det oansvarigt av Uppsala styrande politiker att inte räkna med att ta kostnader för ett samhällskritiskt system som åldras. Och att planera för att haka på 50 000 invånare enbart i Sävja på detta system som man inte vill underhålla eller rusta upp ordentligt är ännu mer vansinnigt.

Privatperson nummer 29 och 292 stödjer inte kommunens planer på att bygga kapacitetsstark kollektivtrafik (delsträcka D) mellan Bäcklösa-Nåntuna-SävjaBergsbrunna respektive spårvagnsdepå. I samband med spårvägen planeras för byggande av 21 500 nya bostäder i ett begränsat område av Sävja/Bergsbrunna. Ett sådant tättbebyggt område kommer för all framtid att förändra de värdefulla natur-, kultur-, landskaps- och friluftsvärden som idag kännetecknar området.

Privatperson 537 och 538 framför att naturen och livet i sjöar och vattendrag är beroende av hydrologin i området och tar redan idag väldigt mycket stryk på grund av både hur vi använder vattnet och vad vi släpper ut i det. Våtmarken Lunsen som är hem till ett stort antal skyddsvärda arter, ligger belägget i områdets högsta topografi. Sävja ligger topografiskt lägre och all aktivitet med byggnation av infrastruktur och försörjningssystem som ska installeras under mark riskerar att avvattna Lunsen genom bland annat förändrade avrinningsmönster och sprickbildning. Våtmarker ska skyddas enligt nationella och internationella direktiv. Sävjaån och Fyrisån är de vattendrag som är lägst i topografin och som får ta emot bland annat allt dagvatten från Sävja och allt det bär med sig. Sävjaån och Fyrisån som är hem till flertalet skyddsvärda arter, samt Mälaren nedströms från Fyrisån, tar redan idag upp stora mängder föroreningar som kommer via till exempel dagvatten, utsläpp eller vatten som inte kan renas fullt ut i avloppsreningsverken. Det rapporteras återkommande i media och vetenskapliga rapporter om vattenlevande djur och växter som lider av förorening och har höga halter av till exempel miljögifter, droger, läkemedel och andra kemikalier samt mikroplaster i kroppen. Enligt planen kommer dessa vattendrag få motta många gånger större mängder av olika föroreningar än idag.

Privatperson 242 och 244 anser byggande av spårväg och täta bostäder leder till oönskade effekter på både natur- och livsmiljö i området och vissa åtgärder måste göras. Till exempel, det finns ett behov att skydda Stordammen, tillsammans med dess till- och avflöde ner till Bergsbrunna-slätten, med en permanent skyddszon (lämpligen 300 m bred, se UNT 30 augusti 2022).

Utvecklingspartiet demokraterna och Nätverket för Lillskogen och Lunsens bevarande (privatperson 251 och 252) anser att motivera en byggkoncentration i södra stadsdelarna med att anlägga omfattande spårväg och spårvagnsdepå med betongpålning ner till 70 meters djup och en 850 meter lång högbro intill Uppsalaåsens dricksvattenreserver i delar av känslig natur- och kulturmiljö i del av naturreservatet Årike Fyris och Natura-2000-området, är ett riskprojekt. Risken att skada värdefulla och mycket känsliga natur- och kulturmiljöer, skog och åkermark, är uppenbar. Eventuella skador kan bli oåterkalleliga och orepurerbara.

Privatperson nummer 218 stöder inte utbyggnad av bostäder i rekreationsområdet vid Stordammen.

Privatperson nummer 533 anser att byggandet av 21 500 bostäder på en så begränsad yta som Lunsen medför en omfattande miljöförstöring av en uppskattad skog och Stordammen.

Privatperson 512 anser att bygga 21 500 bostäder i Uppsala sydöstra förorter är ett sätt att förstöra för oss som bor i Sävja. En vacker skog med månghundraåriga tallar, Stordammen som är ett rekreationsområde för många som tar sig dit. Vad blir kvar när politikerdrommen om boulevarder, höga hus och spårvägen ska genomföras. Det blir en omfattande miljöförstöring av skogen och naturen.

Danmark-Funbo-Vaksala Centerpartiavdelning motsätter sig den omfattande bostadsutbyggnaden i Sävja och Bergsbrunna och förespråkar istället cirka 10 000

bostäder i området. Då skulle det heller inte krävas en spårvagn genom området enligt partiet.

Nåntuna backe samfällighetsförening samt privatperson nummer 518, 519 och 520 framför att de i tidigare samrådsyttranden ställt sig skarpt kritisk till omfattningen på exploateringsplanerna för sydöstra staden, och förordat en utbyggnad i enlighet med översiktsplanen från 2016 – alltså ca 10 000 bostäder istället för nu planerade 21 500 bostäder.

Utvecklingspartiet demokraterna och Nätverket för Lillskogen och Lunsens bevarande (privatperson 251 och 252) anser att Uppsala behöver och skall utvecklas, men inte koncentrerat i de södra stadsdelarna. En sådan utbyggnad är främmande för Uppsalas identitet. En majoritet av Sveriges befolkning vill inte bo högt och tätt, utan i lägre hus och småhus, ägda av dem själva, nära naturen och med en fungerande samhällsservice i sin närhet. Uppsala har förutsättningarna för en sådan tillväxt i de många kransorterna runt centralorten. Här finns järnvägar och vägar med näraliggande landsbygdsorter som försiktigt kan byggas ut.

Föreningen Sydöstra Uppsala motsätter sig planerna på 21 500 bostäder, samt 10 000 – 15 000 arbetsplatser, och tror att det riskerar att skapa ett bostadsområde med ett stort utanförskap.

495 privatpersoner i gemensamt yttrande samt privatpersoner nummer 6, 29, 292, 293 375, 502, 504 och 533 anser att byggandet av 21 500 nya bostäder i Uppsalas sydöstra förorter på den begränsade yta som finns tillgänglig i Sävja/Bergsbrunna utgör en risk för att man skapar ett nytt utanförskapsområde.

Privatperson nummer 504 anser att det krävs att man bygger 33 000 nya bostäder i Uppsala för att spårvägen ska vara lönsam och lägger till att det inte finns något exempel på en svensk kommun som byggt så gigantiskt många nya bostäder, tättbebyggt, under en generation utan att det har skapats ett ”utanförskapsområde”.

Privatperson nummer 176, 201 och 502 anser att hela planen med val av typ av hus, trångboddhet och ingen realistisk möjlighet att ha en uteplats eller äga ett eget fordon i den absoluta majoriteten av bostäderna per automatik kommer att skapa en stadsdel som endast de som inte har råd att bo någon annanstans kommer att tvingas bo i. Sydöstra staden kommer dessutom med sin densitet och trångboddhet att få dagens utanförskapsområden att framstå som rena rama Bullerbyn. Redan idag är det en omöjlighet att ställa en låst cykel av bättre modell i närheten av Sävja centrum över natten utan att få den stulen. Något som man oftast tryggt kan göra i ex vis Vilan. Givetvis är det en ren småsak jämfört med de drogrelaterade skjutningar, bilbrändningar och övrig förstörelse som skett de senaste åren i Sävja. Det är helt ofattbart att man inte lär av sina misstag och istället för att försöka få rätt på problemen bygger för att eskalera dem till absurda nivåer. Många av de som bor i Nåntuna/Vilan/Bergsbrunna kommer då att flytta där ifrån och en stor del av de som flyttar lämnar då kommunen helt. Bortfallet i kommunskatt när de som har bäst förutsättningar för att flytta gör slag i saken kommer att bli avsevärd. Den nedåtgående spiralen för området kommer då att accelereras. Synpunkten lämnas eftersom spårvägs-projektet och utbyggnaden av sydöstra staden är så tätt sammanknutna.

Privatperson nummer 469 och 470 anser att Uppsala kommuns vansinniga planer på att bygga ett "nytt Sundsvall" strax söder om Bergsbrunna - Sävja är totalt orealistiska. I det riktiga Sundsvall i Medelpad kan man se alla hus, industrier, kyrkor, brandstationer, hamnar, vägar, flygfält och allt sådant som en stad behöver, där folk bor. Att detta, bara bostäderna, skulle byggas som Uppsala kommun planerar, är att bygga ett

socialdemokratiskt - miljöpartistiskt fängelse för de boende. Det verkar vara målet för den knasiga regim som för tillfället styr i Uppsala. Människor som flyttar till Uppsala vill helst bo i en klassisk uppsalamiljö, det vill säga med som högst trevåningshus runt trädgårdar och många möjligheter att leva på ett sätt som passar varje människa. Att förvandla delar av Uppsala till ännu ett problemområde där inga människor som har möjlighet att välja vill bo är totalt förkastligt. Underlaget för samrådshandlingarna anser jag inte belyser alla problem med att bygga en så enormt ny stad, inklusive de enorma spårvägslinjerna.

Privatperson 473 är rädd för att man kommer att skapa ännu ett nytt utanförskapsområde genom att pressa in ett nytt Sundsvall i området på väldigt lite yta och med planerade spårvagnslinje göra det enkelt för kriminella att röra sig mellan bostadsområdena. Att förtäta som man har tänkt sig kommer förstöra min och mina grannars boendemiljö och skapa en otrygg känsla för oss som bor här. Jag anser att den här frågan inte är tillräckligt utredd med allvarliga påföljder som riskerar att förstöra många liv.

Privatperson 362 anser att den nya spårvägen riskerar att inte bara bli dyr utan också en stökig och otrygg plats, framförallt kvällstid. Vi som valt att bo nära naturen och som njuter av skogen och naturen och närheten till alla djuren (till exempel rådjur och rävar), vart ska de ta vägen när ni planerar en så stor förtätning av bostäder i detta område? Att gå från dagens ca 4000 bostäder till det planerade på 21 500 på en så liten yta kommer att göra området till Nordens befolkningstätaste förort! Risken finns att ett nytt utanförskapsområde skapas.

Utvecklingspartiet demokraterna och Nätverket för Lillskogen och Lunsens bevarande (privatperson 251 och 252) anser att Uppsala inte behöver den omfattande exploateringen i de södra stadsdelarna som spårvägen är tänkt att betjäna.

Privatperson nummer 378 anser att kommunens utbyggnad i Södra stadsdelarna visar på total avsaknad av historiskt perspektiv. I jämförelse med tidigare miljonprogram, Tensta, Hallunda, Gottsunda med flera saknar utbyggnaden motstycke. Inom musiken talar man om absolut gehör. I det här fallet har kommunpolitikerna absolut inget gehör över huvud taget.

Privatperson nummer 380 anser att byggplanerna skapar ett miljonprogramsområde med alla de negativa konsekvenser som vi av erfarenhet vet blir följden. Gör omtag.

Privatperson nummer 430 är helt emot den stora utbyggnaden av Sävja-Nåntuna.

Privatperson nummer 176, 201 och 502 framför vidare att de som bor i området kommer att bo i en gigantisk byggarbetsplats i 30 år. Med tung byggtrafik, pålning och konstant oväsen under dagtid. För de som ofta jobbar natt innebär det konstant störd sömn. Saker som ökad kriminalitet, otrygghet och polarisering blir även mycket troliga följder.

Privatperson nummer 537 och 538 anser att avtalet med staten, som enligt Kommunen dikterar krav på spårväg, broförbindelse och den extrema befolkningsökningen och förtätningen i Sävja i utbyte mot fyrspårig järnväg, bör omförhandlas. Fyrspårig järnväg kanske behövs, förr norrgående trafik och för Uppsala om tanken är att vi ska återgå till det samhälle vi hade före 2020. Nu har samhället som sagt förändrats och även förutsättningarna för fyrspar, åtminstone i den form som planerades 2016. Men, även om det nu är tänkt att Uppsala ska återgå till samma utveckling och livsstil som före pandemin, så kan inte fyrspar på sträckan Uppsala-Stockholm på långa vägar, under några omständigheter, motivera eller försvara den extrema befolkningsökning och förtätningen och de enorma ingreppen som blir konsekvenserna av denna detaljplan,

associerade detaljplaner och fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna. Kraven om både broförbindelse genom naturreservat och vattentäkt, spårvägsboulevard genom område med skyddsvärd natur och kultur, samt antalet bostäder och platsen för byggnation i Sävja-området är totalt ofattbara och orimliga och går på tvärs med miljö-, klimat- och hållbarhetsmål. Omförhandla!

Den här typen av förhandling och avtal har fått stark kritik av bland annat stadskontoret. Det är absurt att staten ska ställa krav på en stads utformning på det sätt och i den omfattning som görs i dessa avtal och beslut. Speciellt då siffror verkar närmast tagits ur luften och då konsekvenserna inte var kända vid tiden. Absurt är också att man behåller fast vid ett absurt beslut oavsett vilken ny information och kritik som inkommer och oavsett hur allvarlig den är eller vem som är källa. Detta avtal är mycket dåligt på så många vis, inte bara på grund av innehållet utan även hur och varför det kom till. Det är även absurt att påstå att ett avtal inte kan omförhandlas, ändras eller avbrytas, oavsett hur dåligt det är, för i så fall skulle världen snabbt gå under.

Det är också absurt att regionen har av sagt sig all rätt att påverka ett val av kollektivtrafik som de själva ska betala delar av, drifta och underhålla för all överskådlig framtid. Det är väl bra om Kommunen har rätt att bestämma så långt som möjligt utifrån vad som passar en stad, men varför skulle en Region vara tvungen att uteslutande acceptera allt som en kommun hittar på, oavsett hur dumt eller oansvarigt det är, och inte kunna opponera sig, kritisera, säga stopp eller kräva omförhandling? Uppsala kommun tvingar således Region Uppsala att lägga stora pengar på något som kommer en liten del av en stad till gagns, samtidigt som regionen har problem att finansiera sjukvård och kollektivtrafik i hela regionen.

Därutöver behövs bred politisk samsyn i sådana här ärenden som innebär en total samhällstransformation som kommer diktera framtiden för kommunen i flera decennier framöver. Den knappa majoritet som finns idag är minst sagt väldigt skör och kan brista vid nästa val. Samma gäller i Knivsta. Det samma gäller regionen och vem vet vad de skulle säga om de åter fick chansen att uttala sig i frågan? Det samma gäller nationellt. Framtiden är väldigt oviss. Då borde man ha bred enighet och förankring bland både politiska partier och i samhället. Det saknas idag. I stället har avtalet och planerna drivits politiskt på ett sådant sätt att det allvarligt skadat förtroendet för politiska partier och folkvalda politiker och samtidigt tydligt ökat på polarisering och politikerförakt i samhället. Det är en extremt sorglig utveckling.

Planerna på extrem befolkningsökning och förtätning i Sävja härrör från 2016 års översiktsplan och avtal och behandlas i separat projekt för de sydöstra stadsdelarna, men ligger till grund för behovet av, och är en förutsättning för, bro och spårväg samt dess utformning. Drygt 25% av Uppsalas totala befolkningsökning de närmaste 30 åren ska enligt planen tas upp av Sävja. Befolkningsökningen är 10 gånger så hög som genomsnittet för hela Uppsala. Det är en 500-procentig ökning från dagens

folkmängd – från närmare 10 000 invånare idag, till närmare 60 000 invånare om 30 år. Detta kommer skapa Sveriges mest tätbefolkade tätort. Det finns inget bostadsområde i dagens Uppsala som kommer i närheten av tätheten. Om man räknar på siffrorna som presenteras i den fördjupade översiktsplanen så ser man att hela projektet är fullständigt orimligt. Siffrorna går inte ihop med den vackra vision som de lindats in i. Med allt som lovas i den fördjupade översiktsplanen (inklusive antalet bostäder i varierande boendeformer, skolor, sjukvård och annan service samt spårvägsboulevard mm och annan infrastruktur), på den yta som anges för exploatering i Sävja, så resulterar det i ett scenario som kan jämföras med tätheten på Manhattan eller

centrala Peking. Det framstår som att siffrorna är tagna ur tomma luften när beslutet togs, utan eftertanke på vad de faktiskt innebär. Det är inte trovärdigt på något sätt att fortsätta att hävda att detta är rimliga siffror. Gissningsvis kan siffran vara kopplad till antalet resenärer som behövs för att motivera spårväg och bro. En vettig motivering till den extrema befolkningsökningen och förtätningen har fortfarande inte getts. Att enbart hänvisa till att en siffra skrivits ner i ett avtal som slutits med staten i utbyte mot fyrspårig järnväg är inte en acceptabel anledning.

Den enorma och ofattbara befolkningsökningen och förtätning innebär en total transformation av dagens samhälle och medför stora negativa konsekvenser för bland annat miljö, natur, kultur, folkhälsa och dagens invånare. Den psykiska ohälsan skenar i samhället, utmattningssyndrom blir allt vanligare, BUP har inte möjlighet att ta hand om alla med behov osv., och massiva mängder smärtstillande och anti-depressiva läkemedel skrivs ut som en följd av detta. Delvis tros detta ha ett samband med trångbodda, stressiga, bullriga, förorenade, artificiella stadsmiljöer och begränsad tillgång till naturområden. Det finns inte direkt en brist på forskare, läkare och psykologer som talar om vikten av naturen för människors hälsa och välmående, unga som gamla.

En fortsatt hög befolkningstillväxt är inte hållbart eller ansvarsfullt på vare sig lokal eller regional skala, utan snarare tvärtom så motarbetar detta eller rent av förhindrar en omställning till ett mer hållbart samhälle. Det är oförenligt med regionala och nationella klimat-, miljö- och hållbarhetsmål samt många av målen i Agenda 2030. Att denna exploatering planeras koncentrerat till just Sävja med omnejd är ännu mer ofattbart och oacceptabelt med tanke på områdets känslighet och höga värden. Det är fullständigt orimligt och oacceptabelt och bör begränsas och minskas avsevärt, helst till en tiondel av nuvarande plan, och byggnationen bör i mycket större utsträckning fördelas till andra områden (kommunen har fått många goda förslag under samrådet för den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna).

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Spårvägen ingår i överenskommelsen med staten om fyrspårsutbyggnaden. Fyrspårsutbyggnaden och ny järnvägsstation beräknas vara färdigställd till 2033. Detaljplanen är en del i att fullfölja översiktsplanen, som är politiskt beslutad.

Kommunen har genomfört flertalet omfattande utredningar gällande exempelvis natur- och kulturmiljö för att identifiera och säkra de värden som finns, både inom ramen för spårvägsprojektet, och i processen med att ta fram den fördjupade översiktsplanen för sydöstra stadsdelarna. Vidare hanteras detta i pågående och kommande plan- och tillståndprocesser.

Delsträckorna, bron, utvecklingen i de sydöstra stadsdelarna och tågstation i Bergsbrunna ingår inte i detaljplanen för depån, utan hanteras dels i den fördjupade översiktsplanen och dels i separata planärenden.

Ekonomi

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Föreningen Sydöstra Uppsala, Föreningen Malma by och ängar, 495 privatpersoner i gemensamt yttrande, privatperson nummer 6, 202, 238, 291, 292, 293, 375, 499, 504, 512

och 533 stödjer inte spårvagnsdepån som de anser vara regionens dyraste miljardprojekt någonsin.

Föreningen Vårda Uppsala hänvisar till det rådande ekonomiska läget och att det i dagsläget är oklart vad det kommer att innebära för Uppsalas utveckling. Likaså menar de att Boverkets bedömning om att bostadsbyggandet i Sverige kommer halveras de närmaste åren även kan drabba Uppsala. Det kan enligt dem komma att påverka möjligheterna att genom markförsäljning och exploateringsvinster kunna finansiera kollektivtrafiksystem. De lyfter att de ekonomiska konsekvenserna av investering och drift inte framgår av planbeskrivningen. Ursprungligen menar de att det talades om en kostnad på sex miljarder för att införa spårväg, varav staten skulle stå för hälften. I relation till det skriver de att investeringskostnaderna som nämns i debatten idag ligger på mellan 14 och 18 miljarder till 2029, varav 2,9 miljarder avses täckas av tilldelade statsbidrag.

Utvecklingspartiet demokraterna och Nätverket för Lillskogen och Lunsens bevarande (privatperson 251 och 252) anser att investeringskostnaderna för spårvägen blir betydligt högre än vad som tidigare angivits. Snarare än de 12 miljarder, som anges i stadsbyggnadsförvaltningens kalkyl från 2021, uppskattar de att kostnaderna sannolikt överstiger 15 miljarder. Som skäl anger de kostnadsökningar, samt en accelererande och kumulativ inflation. Dessutom menar de att de beräknade markförsäljningsintäkterna på 10 miljarder har sjunkit. De tycker också att den statliga medfinansieringen på 2,9 miljarder är ett obetydligt bidrag till spårvagnssatsningen. Utöver det tillkommer kostnader för driften, skötseln och underhållet av spårvagnarna som de anser att Region Uppsalas skattebetalare kommer behöva stå för i decennier. Uppsala kommuns utgör över 60 procent av Region Uppsalas invånare. Det innebär att en stor del av både kommunens och regionens kostnader för kollektivtrafiken kommer bäras av Uppsala kommuns invånare genom egna direkta avgifter samt regional skatt.

Föreningen Sydöstra Uppsala anser att de ekonomiska konsekvenserna av planförslagen inte framgår av planbeskrivningarna. Föreningen framför att det inte är acceptabelt att forcera fram beslut i sådana samhällstranformerande projekt med så stora kostnader, ingrepp, konsekvenser och risker baserat på gamla analyser och antaganden om samhällsutveckling, människors levnadsvanor och trender flera år innan pandemin, krig och diverse samhällsekonomiska kriser.

Föreningen Sydöstra Uppsala, Föreningen Malma by och ängar, 495 privatpersoner i gemensamt yttrande, privatperson nummer 6, 202, 291, 292, 293, 375, 512 och 533 anser att den sammanlagda kostnaden för hela spårvägssträckningen (14–18 miljarder har nämnts i debatt) inte har redovisats. Till exempel ingår inte vattenskydd, pålning, depå och vagnar i de 6 miljarder kr som kommunen hänvisar till. Totala kostnaden är i samma storlek som kommunens årliga budget på ca. 16 miljarder kr.

Föreningen Sydöstra Uppsala, Föreningen Malma by och ängar, 495 privatpersoner i gemensamt yttrande, privatperson nummer 6, 202, 238, 291, 292, 293, 375, 499, 512 och 533 stödjer inte regionens dyraste miljardprojekt någonsin - spårvagnsdepån. De anser också att miljardkostnaderna för spårvägen tar stora resurser från till exempel vård, skola och omsorg. Det är inte heller lämpligt att kommunen lånar mångmiljardbelopp till kapacitetsstark kollektivtrafik i nuvarande lågkonjunktur och omvärldsläge.

Privatperson 475 anser att projektet stjäl viktiga resurser från hårt drabbade skolor och vård

Danmark-Funbo-Vaksala Centerpartiavdelning tycker att arbetet borde avbrytas och att resurserna ska användas till välfärden istället.

Privatperson 426 vill inte att det byggs någon spårvagnsdepå här i Uppsala. Det blir för dyrt. Det är ett hån mot Uppsala kommun. Vi skall i stället lägga pengarna på sjukvård, Äldreomsorg, Skola med mera. Det här handlar om att Pelling vill komma in i historieböckerna att det är han som har infört spårväg. Pelling bör avgå omgående.

Privatperson 504 anser att kostnaderna för detaljplanerna för hela sträckan av ny Kapacitetsstark kollektivtrafik inte har redovisats av kommunen i planbeskrivningarna. I diskussioner och debatter har nämnts investeringskostnader om 14–18 miljarder, varav 2,9 miljarder planeras att täckas av statsbidrag. Investeringen ligger då i paritet med kommunens totala årliga budget. Miljardkostnaderna för detta jättedyra (mer än 10 miljarder) spårvagnsprojekt kommer att ta stora resurser från andra stora behov i kommunen och regionen. Det är inte heller lämpligt på grund av lågkonjunkturen och omvärldsläget att lägga pengar på detta projekt nu.

Privatperson nummer 225 tar avstånd från Uppsalas planer på spårväg som personen anser är ett vansinnigt dyrt projekt. Privatpersonen är djupt oroad som skattebetalare och uppmanar att dessa planer avslutas omedelbart.

Privatperson 228 ber att den fortsatta planeringen av sydöstra delen av Uppsala och kollektivtrafiken delsträcka D mellan Bäcklösa Nåntuna Sävja Bergsbrunna läggs ner då personen anser att detta historiskt sett är det största slöseriet av Uppsala kommuns skattepengar.

Nätverket för Lillskogens och Lunsens bevarande (privatperson 251 och 252) anser att investeringskostnaderna för den 17 kilometer långa spårvägen blir betydligt högre än vad som hittills angivits. De 12 miljarder i investeringskostnader och anläggningsutgifter, som antagits i stadsbyggnadsförvaltningens kalkyl från 2021, är idag väsentligt mycket högre på grund av kostnadsökningar och en accelererande och kumulativ inflation. Kostnaderna överstiger sannolikt 15 miljarder. De av förvaltningen beräknade markförsäljningsintäkterna på 10 miljarder har dessutom på ett avgörande sätt på senare tid sjunkit. Den statliga medfinansieringen på 2,9 miljarder, som också är skattemedel, är ett obetydligt bidrag till kostnaderna för spårvagnssatsningen. Dessutom är de i underlagen framtagna kostnaderna för de avskilda körfälten för långbussar helt felaktigt alldeles för höga. Dessa kostnader är avsevärt mycket lägre än de som rapporterats. Ovanpå alla dessa kostnader kommer mycket stora kostnader för driften, skötseln och underhållet av spårvagnarna, något som Region Uppsalas skattebetalare skall stå för under många decennier. Uppsala kommuns 243 000 invånarna utgör över 60 procent av Region Uppsalas dryga 400 000 invånare. Det innebär att en synnerligen stor del av både kommunens och regionens kostnader för kollektivtrafiken skall bäras av Uppsala kommuns invånare genom egna direkta avgifter och genom regional skatt.

Privatperson 378 och 380 anser att det är ekonomiskt oförsvarbart.

Privatperson 378 anser att det saknas trovärdiga kostnadskalkyler. Kostnader för vattenskydd, pålning, med mera saknas. Gör omtag. Det kommer att kosta mycket mer i oförutsedda merkostnader än de kostnader som hittills lagt ner på planeringen.

Privatperson 430 är helt emot bygget av spårväg /bro inom Uppsala, bland annat för de enorma kostnader man fastnar i. Pengarna behövs inom andra områden inom kommunen. Bussar kan man flytta efter behov som uppstår, spårvägen är där den är.

Privatperson 469 och 470 anser att de enorma investeringskostnaderna som krävs inte ger inte en ökad kapacitet för de möjliga byggnationer som i slutändan kommer att byggas. Investeringsplanerna på kanske 18 miljarder kronor lär kunna minst tredubblas, lätt att jämföra ombyggnaden av Slussen i Stockholm. Där ligger man på drygt tredubbel kostnad jämför med budgeten för 5–8 år sedan.

Privatperson 5 framför att spårvägsbygget grundar sig i att man bland annat tror att det kommer att färdas ca 100 000 människor längs med denna linje 2050. Kostnaden för detta enorma projekt kommer att uppgå mot mer än 14 MILJARDER! Hen kan garantera att det inte kommer att färdas så många människor år 2050 om man inte lägger om denna budget och istället satsar på sjukvården. Idag har vi ett universitetssjukhus som håller på att sänkas. Utan en fungerande sjukvård kommer inte folk att vilja bosätta sig i Uppsala. Då kommer ni att ha en spårväg som har kostat en massa pengar men som inte används. Tänk om och tänk rätt. Vi ska självklart satsa på miljön men att lägga 14 + miljarder på något som gör mer skada än nytta när vi dessutom har en hotad sjukvård är inte okej. Hen säger inte att ni som jobbar med detta inte arbetar hårt. Men ibland måste man tänka om trots att man lagt ner mycket tid på ett projekt. Hen ber nu att de som jobbar med spårvägen gör just det, tänker om. För annars finns det en risk att vi kommer ha en fungerande spårvagn men väldigt få som kommer nyttja den.

Privatperson 537 och 538 anser att inflationen, räntehöjningar och ökande el- och bränslepriser har lett till drastiskt ökade kostnader inom många områden i samhället. Skola, vård och omsorg är redan underfinansierad i Uppsala och kostnaderna för dessa ökar snabbt samtidigt som det finns behov av underhåll, renoveringar och utbyggnad på vissa håll samt förbättrade arbetsvillkor. Uppsala är uppenbarligen en av de kommuner i landet som lägger minst pengar på att finansiera skolan, och flera skolor har under lång tid tvingats dras med stora brister som riskerar elevernas och personalens hälsa, säkerhet och trivsel. Kostnaderna för försörjningssystemen för el och vatten ökar även de snabbt och samtidigt finns behov av underhåll, renovering och utbyggnad av dessa. Kostnaderna för lokaltrafik ökar även de snabbt. Kommunens kostnader för sin verksamhet och sina fastigheter ökar och likaså kostnaderna för kommunens stora skulder. Klimatrelaterade kostnader kommer öka i takt med att klimatkrisen förvärras. Bara för att nämna ett fåtal saker. Att i det här läget bara köra på som om allt är frid och fröjd och ta investeringar och lån i mångmiljardklassen måste anses vara högst oansvarigt och kan leda till en skuldsättning som ger lidande i generationer framöver. Kostnaderna för spårvägen förväntas vara åttasiffrigt och är således minst dubbelt så stor som en hel årsbudget för kommunens hela skolverksamhet (5.7 miljarder, 2023), och kostnaderna för de lån som kommer behövas lär skapa stora ekonomiska problem för lång tid framöver.

Föreningen Sydöstra Uppsala ifrågasätter att Uppsala kommun tvingar region Uppsala att lägga stora pengar på något som gynnar en liten del av kommunen och regionen.

Privatperson 295 anser att som medborgare finns inget stöd i att betala de astronomiska kostnaderna som det troligen kommer att bli under överskådlig tid framöver.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Synpunkterna noteras. Detaljplanen prövar om marken är lämplig för depå. Det görs i samspel med en byggaktör som alltid själva gör kostnadskalkyler för projektet. Bedömningen om de vill fortsätta planarbetet och betala de kostnader som

detaljplanen och bygget medför är upp till byggaktören att göra och revidera. Region Uppsala är byggaktör för depån.

Teknisk försörjning:

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Nåntuna backe samfällighetsförening samt privatperson nummer 518, 519 och 520 vill att underlagen kompletteras med utredningar kring hur elförsörjning och vatten/avloppshantering ska ombesörjas givet den kraftigt ökade befolkningmängden i sydöstra Uppsala.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Detaljplanen reglerar enbart markanvändningen inom sin avgränsade del på plankartan. Depån kommer kunna koppla på befintligt nät för vatten och avlopp, medan det för el krävs en ny ledning med större kapacitet. Detta beskrivs i planbeskrivningen för depån. Inom ramen för detaljplanen för depån kommer utredningar inte att tas fram som redovisar hur bebyggelse utanför planområdet ska försörjas. Det hanteras dels inom detaljplanerna för utbyggnad av var och ett av dessa områden, dels övergripande hos stadsbyggnadsförvaltningen och andra berörda förvaltningar, bolag och nämnder.

Genomförande

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Privatperson 4 föreslår att anlägga värmeslingor i rälsen utanför portar mm. om det kommer anläggas gaturäls med rillor. Annars är det stora problem med is i rillorna vintertid och risk att vagnar inte kan komma ut i trafik på morgonen när det fryst under natten. Hen föreslår att anlägga ett ytterligare spår helst inom skalskyddet för att kunna köra oavbrutet runt i depån i en oval. Detta kommer att underlätta tvättning av vagnar avsevärt då man slipper köra ut från uppställningshall-förbi tvätthall-byta körände-in i tvätt-vidare tillbaka till uppställningshall. Med ett extra spår kan man köra ut på södra sidan vid det extra spåret och rakt till tvätthall för att sedan fortsätta norrut och in i uppställningshallen igen utan att vara ute på trafikspår och eventuellt störa trafiktåg. Privatperson 4 föreslår vidare att planera för elbilsladdare ute på parkeringen i depån. Det är också viktigt att tänka på solensinstrålning i verkstad. Det blir mycket varmt uppe på ett spårvagns tak där den mesta av utrustningen sitter som ska underhållas/repareras. Bra ventilation samt kyla är nödvändigt så man inte har ca 45C där uppe.

Privatperson 375 framför att kommunen inte har garanterat att SLU kan fortsätta sin verksamhet utan störningar (till exempel vibrationer) i byggnader på Ultuna campus.

Nåntuna Backe samfällighetsförening samt privatperson nummer 518, 519 och 520 vill att lösningar behöver presenteras för hur byggprocessen görs dräglig för oss som redan bor i området, inklusive hantering av buller och säkerhet kring byggplatserna.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Detaljplanen reglerar inte detaljer så som hur den tekniska anläggningen ska uppföras. Förslagen skickas vidare till Region Uppsala som ansvarar för uppförandet av anläggningen. Detaljplanen omfattar inte något område i anslutning till Ultuna campus.

En detaljplan reglerar markanvändningen. Därefter följer en process med bygglov och eventuella tillstånd för att få uppföra den tänkta verksamheten. Exakt hur det ska genomföras för att ge så liten störning som möjligt till omgivningen regleras inte av detaljplanen och kan därför inte redovisas. Byggnationen ska följa de regler och tillstånd som gäller när det genomförs.

Politik

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Privatperson 5 framför att hon bott i Uppsala i större delen av mitt liv och sedan hon själv blev mamma har letat efter ett område där hon känner att hon och hennes familj kan bo tryggt. När det var val förra året var det därför viktigt för henne att rösta på ett parti som var emot bygget av spårvagnsplanen. Tyvärr upplevde hon att hon valde fel parti då de gjorde en tväromvändning.

Föreningen Sydöstra Uppsala, Föreningen Malma by och ängar, 495 privatpersoner i gemensamt yttrande, privatperson nummer 6, 293 och 494 anser att detaljplanerna baseras på bristande beslutsunderlag och har tagits fram av en skör politisk majoritet i Uppsala.

Föreningen Sydöstra Uppsala, Föreningen Malma by och ängar, 495 privatpersoner i gemensamt yttrande, privatperson nummer 6, 293, 494 och 517 anser också att dessa planer inte har förankrat stöd från medborgarna.

Privatperson 242 och 244 anser att en spårvagnslösning för kollektivtrafiken i Uppsala togs fram 2017 utan tillräcklig folklig förankring och, sedan efter valet 2022, med hjälp av en mycket skör politisk majoritet i kommunen. Grundläggande demokratiska principer har helt enkelt inte följts tillräckligt av våra folkvalda de senaste åren. En folkomröstning rörande framtidslösning för kollektivtrafiken i Uppsala behövs för att reda upp detta misstag.

Privatperson 504 anser att planerna för kapacitetsstark kollektivtrafik har tagits fram av en skör politisk majoritet i Uppsala och dessa planer har inget förankrat stöd från medborgarna i Uppsala och i de södra/sydöstra förorterna, vilket framgår av folkliga opinionsyttringar de senaste 3 åren och via yttranden från stora delar av befolkningen i de södra förorterna i olika planfrågor.

Privatperson nummer 232 skriver att hen har väldigt svårt att förstå varför jag ska rösta. Det spelar snart ingen roll vilket parti man röstar på, för efter valet så bryter många sina löften. Hur tror ni att medborgarna ska ha förtroende för våra politiker? Tror ni att alla medborgare i Uppsala vill ha en stad som växer som ogräs? Tror ni att vi medborgare vill ha en spårväg? Det pratades om att det skulle bli en folkomröstning, men inte heller det verkar det bli. Jag tror inte att de ledande politikerna vågar det, för risken är stor att det blir ett rungande NEJ från oss invånare. Jag kan inte förstå, hur mycket jag än funderar, vad syftet med en spårväg är. Vi har bussar och som det lätt går att utöka. Är det inte så att det enda syftet är pengar och makt? Många tjänar på att det byggs

massor och politikerna vill till varje pris få igenom sina idéer. Att regionen ska stå för stora delar den enorma kostnaden för detta är som ett slag i ansiktet på alla som arbetar i vården. Hen är själv sjuksköterska och vet att det inte finns resurser ens nu. Det är inte bara att öppna fler vårdplatser, som man ibland kan läsa i media. Det behövs personal för att kunna ta hand om patienterna. Det finns det inte nu, då många sjuksköterskor väljer att söka sig från vården här i regionen. Men det kanske är viktigare att det finns spårvagn...?

Privatperson 295 uppfattar att kommunens folkvalda med skör majoritet kör över väljarna och bryter mot intentionen i skyddande lagstiftning gällande natur och miljö när de naggas i kanten.

Privatperson 376 anser att det är osäkert om det finns stöd hos uppsalaborna att betala de astronomiska kostnaderna som planerna kommer att medföra, om de realiseras, under lång tid framöver. Hen kommer själv aldrig rösta på de politiska partier som stödjer rubricerade planer.

Utvecklingspartiet demokraterna och Nätverket för Lillskogen och Lunsens bevarande (privatperson 251 och 252) befarar att överföring sker av medborgarnas skattemedel till byggexploatörer och att därmed demokratin inskränks.

Utvecklingspartiet demokraterna och Nätverket för Lillskogen och Lunsens bevarande (privatperson 251 och 252) anser att det är anmärkningsvärt när spårvägssatsningen motiveras med stora byggplaner i de södra stadsdelarna, tillsammans med att ett partnerskapsbolag etableras mellan kommunen och byggexploatörer med ekonomiska intressen. De menar att den kommunala och regionala rådigheten, samt den folkliga insynen, inskränks genom det. Enlig dem riskerar projektet att ske i så kallad kompiskapitalism där entreprenörskapet, den fria företagsamheten och demokratin på ett väsentligt sätt kan komma att hämmas.

Privatperson 362 framför att en folkomröstning om spårvägen utlovades efter valet och det löftet behöver infrias så alla får tycka till och säga sin mening.

Privatperson 3 undrar vad man som medborgare kan göra för att stoppa detta bygge? Finns det något konkret man kan göra? Skulle det bli någon folkomröstning?

Privatperson 537 och 538 undrar om kommunstyrelsen anser att en fortsatt hög befolkningsökning och extrem förtätning är positiv, önskvärd och gynnsam och gagnar en ansvarsfull samhällsutveckling som värnar om miljö-, klimat- och hållbarhetsmål och god folkhälsa? Hur ska man sänka utsläppen och minska resursförbrukningen och så vidare om man hela tiden driver på för att stoppa in fler människor och fler företag? Skulle det vara helt otänkbart att i stället eftersträva balans och stabilitet i stället för ständig tillväxt? Mig veterligen så är inte utveckling synonymt med tillväxt och hög kvalitet måste inte innebära stor kvantitet. Det står i den fördjupade översiktsplanen att en prioritering är att tänka nytt när det gäller ansvarsfull och hållbar samhällsutveckling – befolkningsökningen och befolkningstätheten är något som man verkligen borde tänka nytt om. Hur ska man planera och styra samhället och ekonomin så att man uppnår balans och stabilitet? De önskar och hoppas att Uppsalas kommunstyrelse och övriga politiker tar en ordentlig och seriös funderare på det.

Privatperson 537 och 538 anser vidare att man ska ta hänsyn till förändrat samhälle i spåren av covid-19, invasionskrig, energikris, ekonomisk kris och klimat- och miljörelaterade kriser, med mera. Pandemin har visat att tätbefolkade områden är förenat med stora risker vad gäller smittspridning och människor har dessutom börjat värdesätta avstånd till andra människor samt lättillgänglig natur där man kan vara ute i friska luften utan att trängas. Fler jobbar hemifrån, konsumtionen av varor, tjänster och

underhållning blir alltmer digital och varor beställs för hemleverans. Det minskar lokalbehovet vilket borde frigöra lokaler i andra delar av Uppsala för boyta. Alla dessa aspekter minskar både behovet av pendling och andra resor, och behovet av att förtäta. Det ökar dock behovet av att värna om utrymme och lugnande naturmiljö i sitt eget närområde. Allt detta står i stark kontrast till den planerade exploateringen i Sävja där förtätningen blir extrem och den tillgängliga naturmiljön för friluftsliv och motion tas bort. Även kriget i Ukraina har belyst delar av vårt samhälle som har undermålig beredskap och där framtida exploatering i mycket högre grad måste ta hänsyn till säkerhet och beredskap. Planerna för sydöstra stadsdelarna skapar ett sårbart samhälle, med trängsel, överbelastade försörjningssystem och avsaknad av skyddsrum. De ser risk för fler konflikter i världen med ökande politisk och religiös polarisering, en klimatkris som förvärras och en tillgång på naturresurser som får allt svårare att möta behoven. Att inte vilja se detta är naivt och att bortse från säkerhet och beredskap i samhällsplanering är högst oansvarigt. Klimatförändringarna kommer innebära mer torrperioder som påverkar tillgången till vatten och ökar skogsbränder. Dessutom kommer kraftiga oväder och skyfall bli mer frekventa och mer omfattande, med överbelastning av dagvattensystem som följd vilket leder till översvämningar och stora tillskott av föroreningar till natur och vattendrag. Befolkningsökningen och förtätningen innebär stora risker för invånarna vid framtida pandemier och kriser.

Privatperson 537 och 538 anser att det sätt som kommunstyrelsen kör över allt och alla som kommer med kritik, oavsett vem det kommer ifrån eller hur allvarlig eller välgrundad den är, är en starkt bidragande faktor till populism och politikerförakt som sker i Uppsalaregionen. Varför ska befolkningen lyssna och lita på politiker som inte verkar kapabla att lyssna eller lita på någon annan? Sättet kommunstyrelsen även struntar i svenska expertmyndigheter har också negativ påverkan på förtroendet för deras rekommendationer. Detta beteende från Uppsala kommuns sida är skadligt för samhället.

Privatperson 537 och 538 anser att det verkligen inte är läge att förhastat forcera fram beslut i sådana samhällstranformerande projekt med så stora kostnader, ingrepp, konsekvenser och risker baserat på gamla analyser och antaganden om samhällsutveckling, människors levnadsvanor och trender flera år innan pandemin, krig och diverse samhällsekonomiska kriser. De trendscenarion som används utgår från antaganden gjorda till översiktsplanen 2016, vilka är helt fel och obsolet med tanke på den faktiska utvecklingen och dagens trender och framtidens behov. Tvärtom så talar den verkliga samhällsutvecklingen för att den fördjupade översiktsplanen och de olika detaljplanerna har väldigt stora grundläggande brister och bör göras om från grunden. Kommunens planer innebär att man skapar ett mycket sårbart samhälle utifrån flertalet allvarliga aspekter. Öppna ögonen och acceptera den nya verkligheten, post-covid med krig i Europa och multipla kriser. Utred och omvärdera situationen, förutsättningar, framtidsutsikterna och behov. Skjut upp besluten tills efter att detta gjorts. Ta vara på denna situation för nystart, och tvinga oss inte att ta flera steg tillbaka till trängsel, onödigt resande och livsstilar som försvårar eller rent av motarbetar omställningen till ett mer hållbart samhälle. Om ni inte börjar ta detta på allvar inom både samhällsplanering och kommunens ekonomi, så kommer ni förvärra eller till och med orsaka framtida kriser.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Införandet av ett nytt trafikslag i en befintlig stad kräver både stora investeringar och svåra avvägningar mellan olika intressen. Kommunens planering av både bostadsområden och kollektivtrafik genomförs för att möta upp den utveckling som

sker i staden. Kommunens avsikt är att förstärka befintliga livsmiljöer och underlätta för invånare att både bo, arbeta och finna plats för rekreation på ett lättillgängligt sätt.

Utvecklingen i de sydöstra stadsdelarna ingår inte i detaljplanen.

En politisk överenskommelse har nåtts angående spårväg, utan en folkomröstning.

Detaljplanen tas fram i enlighet med plan- och bygglagen. Planprocessen är en demokratisk process där alla har rätt att tycka till i de lagstadgade tillfällena samråd och granskning. Kommunen tar till sig alla synpunkter och besvarar dem i en samrådsredogörelse och ett granskningsutlåtande. I planprocessen görs svåra avvägningar mellan olika enskilda och allmänna intressen och alla synpunkter kommer inte att kunna tillgodoses. I planbeskrivningen redovisas planens konsekvenser. Stadsbyggnadsförvaltningen arbetar även på andra sätt i projektet Uppsala spårväg med konsekvenserna av projektet samt ekonomiska kalkyler.

Process och delaktighet

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Föreningen Vårda Uppsala har genom ett antal insändare i Uppsala Nya Tidning kortfattat redovisat sin grundsyn avseende kommunens planer för den södra och sydöstra staden. Föreningens åsikt är att de senare årens planering har visat att det så kallade fyrspårsavtalet, såsom de menar att kommunen har tolkat det, har medfört att en rad hänsynstaganden till viktiga aspekter har åsidosatts. De anser att planeringen mer bedrivs utifrån vad som skrivits i avtalet än vad som är lämpligt utifrån de faktiska förhållandena i de berörda områdena. Enligt dem gäller det oavsett om det rör natur- och kulturmiljö, riskfrågor eller hänsyn till de lokala perspektiv som har lyfts fram under de samråd som hållits. De menar därför att fyrspårsavtalet har gjort att prövningarna enligt plan- och byggnadslagen och miljöbalken kommit att föregripas.

Föreningen Vårda Uppsala anser att de senare årens planering för Ulleråker, Gottsunda, Bäcklösa, norra Sunnersta och sydöstra staden visar på en täthet som drivs fram för att skapa ekonomiska förutsättningar för en spårvagnstrafik. De menar att det leder till oönskade effekter på både natur- och livsmiljö. I programskedet upplevde de att det utlovades hänsyn till de lokala perspektiven, vilket de nu tycker har glömts bort. De är av åsikten att förslaget inrymmer betydande negativa konsekvenser för en stor andel befintliga fastigheter och enligt boendeundersökningar riskerar högt uppskattade kvaliteter att byggas bort. Anledningen till det är enligt dem att ett stort antal bostäder behöver inrymmas för att kunna motivera valet av spårväg framför buss. De anser att det är fel väg att gå och att valet av kollektivtrafiksystem måste ta hänsyn till de lokala perspektiven samt tillåtas att utvecklas över tid.

Privatperson 537 och 538 beskriver att det är dystert och oroväckande att läsa "Projektdirektiv för Sydöstra staden" ur Kommunstyrelsens protokoll från onsdagen den 26 augusti 2020, och det som kommer fram i invändningar mot förslaget. Samråd och insamling av yttranden från invånare och myndigheter, så kallad dialog, och så vidare, framstår enbart som ett spel för gallerierna eller punkter på en checklista som ska bockas av. De ställer sig därför mycket frågande och mycket starkt kritiska till hela beslutsprocessen och den forcering som uppenbarligen verkar ske. I dagsläget är deras åsikt att Uppsala kommun bör börja om från början. Gör en ny analys av samhällsutvecklingen och världsläget, börja ta myndigheter, experter och allmänhet på allvar, och ta riskerna och konsekvenserna på allvar.

Föreningen Sydöstra Uppsala anser att kommunen planerar för bebyggelse och infrastruktur i sydöstra staden utan att kontrollera vilka förutsättningar som finns för en godtagbar markanvändning. Föreningen anser att kommunen ska göra ett omtag av den fördjupande översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna och översiktsplan 2016 genom att låta medborgarna vara delaktiga från början. De vill även vara delaktiga i den planerade aktualiseringsförklaringen av översiktsplanen 2024.

Föreningen Vårda Uppsala menar att deras samlade bedömning är att det behöver göras ett omtag i planeringen innan de slutliga lösningarna för kollektivtrafiken i den södra och sydöstra staden läggs fast i detaljplaner. De anser att ett sådant omtag behöver basera sig på både de nya förutsättningarna, som gäller för samhällsbyggandet i dess helhet, och på ett större hänsynstagande till de rådande förutsättningarna i de berörda delarna av kommunen än vad som hitintills varit fallet. Vidare anser de att omtaget behöver innebära ett öppnare arbetssätt och möjligheter till en större delaktighet mot dem som planeringen berör.

Föreningen Sydöstra Uppsala upplever brist på demokratisk process, rättsliga processer och respekt för myndigheters utlåtanden. De anser att kommunen inte har tagit någon hänsyn till alla yttranden, insändare och demonstrationer mot den föreslagna utvecklingen av sydöstra stadsdelarna.

Privatperson 473 anser inte beslutet om utbyggnad i sydöstra stadsdelarna vara förankrat med stöd hos oss medborgare som bor här. Varje gång hen promenerar i område med den fantastiska naturen runtomkring känner hen historiens vingslag och anser att detta nu tas ifrån de boende mot deras vilja. Kommuninvånarna i denna kommun har rätt att besluta om sin boendemiljö. Politiker är skyldiga att lyssna på invånarna därför att makten utgår från folket. Synd att ni politiker har missförstått ert uppdrag och driver igenom er vilja trots att invånarna inte är med på det.

Privatperson 537 och 538 upplever inte att mycket hänsyn har visats de som redan bor i Sävja eller de negativa effekterna på deras boende, livskvalitet och önskan att bevara naturen, kulturen och lugnet. Beslutet verkar ha tagits utan dialog eller konsekvensanalys och utan tanke på dagens invånare i Sävja. Invånare och myndigheter har getts en chans att yttra sig skriftligen om den fördjupade översiktsplanen och andra detaljplaner. På den fördjupade översiktsplanen inkom mer än 2000 yttranden från invånare, föreningar och bland annat 11 svenska myndigheter, där den stora majoriteten riktar stark kritik. Dock har Uppsala kommun genom hela processen struntat i kritik, oavsett hur välgrundad den är, och kört på utan någon som helst vilja att justera projektdirektiven gällande till exempel antalet bostäder, arbetsplatser och service, val av trafikslag, placering av depå eller lokaltrafikens övergång över Fyrisån. Man har arrangerat flera träffar och informationsmöten, men dessa har inte arrangerats för att nå invånarna (dålig framförhållning, dålig utlysning/information, ej ändamålsenliga lokaler, mm) eller möjliggöra dialog. Man har tillhandahållit material digitalt som består av tusentals sidor där merparten är på svår svenska som stora grupper i befolkningen inte kan ta till sig både på grund av tidsåtgång, sakkunskap och språkkunskap. En liten del av materialet har varit lättare att läsa, men detta framstår som marknadsföringsmaterial som ger en grovt förskönad vision som inte stämmer med verkligheten eller med fakta, och där nästan enbart sådant som kan fås att framstå som något positivt tas med, medan man utelämnar sådant som kan uppfattas som negativa risker och konsekvenser.

Nåntuna backe samfällighetsförening samt privatperson nummer 518, 519 och 520 anser att då frågan om sydöstra staden och spårvägen är politiskt turbulent, borde det tas fram aktuell dokumentation som sammanfattar helheten i utbyggnadsplanerna,

inklusive förnyade kalkyler för kostnaden att bygga spårvägen, depån och alla relevanta kringkostnader. Att ta ställning i små delar till en stor plan är mycket svårt. De anser också att samrådshandlingarna har stora brister då de nu aktuella detaljplanerna utgår från 21 500 bostäder.

Föreningen Malma by och ängar anser att Uppsala kommun uppvisar en illa skött stadsplanering och samrådsprocess där stadens planerade exploatering och förtätning delas upp i många separata detaljplaner. Detta försvårar översyn och möjligheten till medborgarinflytande.

Föreningen Sydöstra Uppsala framför att spårvagnsdepån är beroende av detaljplanen för spårväg och fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna och att de behöver ses i en helhet. Föreningen anser att det är omöjligt att få en helhetsbild av konsekvenserna för detaljplan för delsträcka D och detaljplan för depå utan att sätta sig in i båda detaljplanerna och den fördjupade översiktsplanen.

Privatperson 537 och 538 framför att de är fruktansvärt ledsna, frustrerade, besvikna och oroliga över hur Uppsala kommun misskött hela processen omkring de olika parallella och sammankopplade projekten; på kommunens uppenbara resistens mot fakta och yttranden som inte passar in i kommunens vision, oavsett om det kommer från expertmyndigheter eller från de tusentals invånare som yttrat sig; på bristen på respekt för svenska myndigheter, för den demokratiska processen, för rättsliga processer och för alla de invånare (många med relevant expertkunskap) som berörs direkt eller indirekt av konsekvenser; på de världsfrånvända visioner och osanningar som kommunstyrelsen och politiska företrädare återkommande far med för att motivera sina planer; och inte minst alla de allvarliga negativa konsekvenser som kommunens planer oundvikligen kommer innebära för framförallt de sydöstra stadsdelarna med omnejd.

Spårvagnsdepån som planeras på östra sidan av Fyrisån är fullständigt beroende av parallella detaljplaner om spårväg, bro över Fyrisån vid Ultuna och den fördjupade översiktsplanen för de Sydöstra stadsdelarna (FÖP) som varit ute på samråd tidigare och är under massiv kritik från såväl invånare som myndigheter samt överklagad till förvaltningsdomstolen. Även om Uppsala Kommun helst vill att de olika detaljplanerna kopplade till den så kallade kapacitetsstarka kollektivtrafiken och den fördjupade översiktsplanen alla behandlas separat, så skär den föreslagna bron rakt igenom ett naturreservat och viktig vattentäkt, kollektivtrafikboulevarden skär rakt igenom hjärtat av Sävja och ska enligt den fördjupade översiktsplanen kantas av den mesta och högsta bebyggelsen i området. Hela den fördjupade översiktsplanen verkar vara framtagen med bron, spårvägsboulevarden och tågstationen som utgångspunkt, samtidigt som detaljplanerna för bro, kapacitetsstark kollektivtrafik och spårvagnsdepå är mer eller mindre beroende av den bebyggelse som föreslås i den fördjupade översiktsplanen. Det är därför omöjligt att vare sig få en helhetsbild av konsekvenserna av det som berörs i detaljplanerna eller att kunna yttra sig om detaljplanerna utan att även sätta sig in i och yttra sig om den fördjupade översiktsplanen.

De kumulativa konsekvenserna för broförbindelse, spårväg, byggnation på båda sidor av ån, och extrem befolkningsökning och förtätning är svåra att få grepp om, men är onekligen avsevärt mycket värre än de separata delarna var för sig. De olika projekten, och deras associerade konsekvenser och risker, hanteras i separata delar av kommunen, trots att de alla är starkt beroende av varandra. I såväl SGU:s och Länsstyrelsens yttranden som hållbarhetsbedömningar gjorda till kommunens olika planer, nämns återkommande stark kritik att de kumulativa effekterna av alla dessa

risker och konsekvenser är oöverskådliga men att det troligtvis betyder ett värre scenario än när de behandlas separat. Om inte ens myndigheter med stor expertis inom sina respektive områden, eller WSP i sin analys, kan skapa sig en helhetsbild över läget och eventuella konsekvenser, hur ska beslutsfattare eller invånare kunna göra det? I alla olika planer framkommer det att Uppsala kommun planerar att söka ett oräkneligt antal dispenser för att kunna kringgå olika skydd och restriktioner. Även här kan man tänka sig att kombinationen av alla dispenser kommer leda till långt värre konsekvenser än om man ser till de olika dispenserna och deras effekt separat. Skadorna på dessa oersättliga geologiska, hydrologiska och biologiska system riskerar vara av sådan natur och magnitud att de förstörs och inte kan brukas och inte kan repareras.

Privatperson 537 och 538 framför att den fördjupade översiktsplanen och detaljplanerna är helt beroende av varandra samtidigt som det saknas avgörande tillstånd och beslut för kritiska delar, att delar har överklagats till förvaltningsdomstolen, vilket kan innebära att planerna inte får genomföras, verkar inte spela någon som helst roll. Samma mönster går igen i hur kommunstyrelsen agerar i alla parallella delprojekt. Kommunstyrelsen verkar således strunta i både samhällsförankring och politisk samsyn för en plan som kommer diktera framtiden för hela Uppsala. Det verkar som att man sedan länge varit inställd på att forcera allt så snabbt som möjligt för att nå en point-of-no-return och tvinga fram även de delar som normalt inte skulle få tillstånd, och kunna genomföra alla sina planer oavsett konsekvenser och andras åsikt. Det verkar bara finnas en sak som gäller: projekten ska drivas igenom så som beslutat, med alla tillgängliga medel.

Även i Länsstyrelsens yttrande gällande den fördjupade översiktsplanen, och Sveriges Geologiska Undersöknings (SGU) yttrande gällande södra staden, så tycker jag mig se samma tendenser, brister och konsekvenser gå igen och leva vidare nästan oförändrade över tid i samtliga detaljplaner trots den massiva kritiken. Kritik och frågetecken i Länsstyrelsens yttrande omfattar antalet bostäder, påverkan på natur (inkl. naturreservaten och andra skyddsvärda naturområden, biologisk mångfald, fridlysta och rödlistade arter), kulturella och historiska värden, miljö, markanvändning (inkl. skogsmark, naturmark, jordbruksmark, bebyggd mark), vattenanvändning (inkl. grundvatten, dagvatten, ytvatten, dricksvatten, våtmarker, vattendrag, markavvattning, översvämningsrisk), hälsa (fysisk, psykisk och social hälsa, trångboddhet, stress, buller, friluftsliv, jämställdhet, trygghet mm), säkerhet, infrastruktur, trafik och så vidare och så vidare. Av SGU lyfts särskilt de oacceptabla konsekvenserna med byggnation på och invid vattentäkten. Även på punkter i den fördjupade översiktsplanen där myndigheterna verkar ha en positiv inställning till själva ambitionen eller målsättningen, så framför de återkommande kritik om att kommunen inte visar om deras mål, krav och löften kan uppnås, hur de i så fall ska uppnås, eller hur man tänker säkerställa att de uppnås. Man tappar snabbt räkningen på hur många gånger det sägs att information saknas eller är otydlig eller bristfälligt, eller att något behöver förtydligas, utredas, kompletteras, konkretiseras eller fyllas med innehåll. Vidare verkar de instämma med min syn att språkbruket är brett och otydligt. Samma brister återkommer i samtliga detaljplaner med tvetydigt och otydligt språk, meningar som har lite konkret innehåll, och planer som kanske inte ens är möjliga att genomföra på grund av beslut som inte tagits, utredningar som inte gjorts, tillstånd som inte getts eller teknik som inte finns.

Privatperson 238 och 499 anser att alla utredningar bara tar hänsyn till depån eller en begränsad bebyggelse i dess närhet när det kan påvisa att det är positivt för depån. Alla utredningar borde vara utförda på all bebyggelse i området för att få de kumulativa

effekterna, precis som det beskrivs i Miljökonsekvensbeskrivningen. När det finns en plan för ett helt område ska allt planeras och utredas direkt, inte skjutas på i tiden. Skjuter man hela tiden på lösningen av problemet till nästa detaljplan så kommer det till slut inte finns någon plan kvar att genomföra alla åtgärder i.

Privatperson nummer 29, 291 och 292 finner att beslutsunderlaget inte har utvärderat riskerna tillräckligt.

Föreningen Malma by och ängar, 495 privatpersoner i gemensamt yttrande, privatperson nummer 6, 202, 291, 292, 293, 375, 512 och 533 anser att underlaget för samrådshandlingarna har stora brister och därmed inte är tillräckligt utrett!

Föreningen Malma by och ängar anser att det är också uppseendeväckande många centrala frågor som är olösta, till exempel frågor om dagvatten/färskvatten och om miljökonsekvenser inklusive art- och biotopskydd. Vidare visar det på en konsekvent undervärdering av ekosystemtjänster i stadsnära natur och de nackdelar som en förtätning av bebyggelse i stadsmiljö orsakar. Kunskap från Boverket, Naturvårdsverket och forskning från närliggande och andra universitet samt medborgare kan utnyttjas för att skapa detaljplaner som är genomförbara juridiskt och som har starkare stöd från medborgarna.

Pensionärsföreningarnas Samarbetsråd framför att Detaljplanen bedöms riskera att medföra betydande miljöpåverkan utifrån miljöaspekterna vattenkvalitet, kulturmiljö och landskapsbild, buller, klimatpåverkan och naturmiljö, varför vi vill få yttra oss om detta i granskningen om depån blir aktuell.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Kommunen instämmer i att det är viktigt att väga in kumulativa effekter av ett förslag. Det gäller för både detaljplaner i sig och de tillstånd och dispenser som kan behövas för att genomföra en detaljplan. Det kan i många fall dock vara praktiskt svårt då förslag i en fördjupad översiktsplan generellt är för odetaljerade och osäkra för att kunna väga in helt på samma sätt som ett förslag som är under planläggning. I en del fall har det dock varit viktigt att väga in kumulativa effekter så gott det går.

I kulturmiljöutredningen redovisas de kumulativa effekterna av depån och delsträcka D. Även effekter av framtida bebyggelse berörs. Bullerutredningen tar höjd för eventuell kommande bebyggelse enligt den fördjupade översiktsplanen. Spårvagnsdepån planlägger för en dagvattendamm som med sin placering också i framtiden bedöms kunna nyttjas för att rena dagvatten från både framtida bebyggelse och befintlig, varav en stor del av vattnet från befintliga områden inte renas alls i dagsläget.

Andra utredningar och arbeten görs för en helhet men blir inte på en gång ett underlag för en detaljplan. Det gäller till exempel fördjupningar i vattenförhållanden och geologi i området och i Lunsen, liksom infrastrukturlösningar kopplat till en utbyggnad i sydöstra staden. Arbetet på strategisk nivå upphör inte när en fördjupad översiktsplan har antagits utan pågår ständigt. Utanför detaljplanearbetet för depån genomför både kommun och region också information och dialog kring både spårvägsprojekt och den fördjupade översiktsplanen. När ett område detaljplanläggs fastslås så många förutsättningar som behövs för att markanvändningen ska vara lämplig, området blir tydligt avgränsat, och så även frågorna och dialogerna. För just detaljplanen för depån och delsträcka D hölls dock samrådsmötet ihop för båda planerna och där fanns även representanter för både spårvägsprojektet, den fördjupade översiktsplanen och politiker för att ge besökare möjlighet att också diskutera helheten.

Planhandlingarna för depån har sedan samrådet kompletterats med en riskutredning för påverkan på grundvattnet samt en uppdatering av bullerutredningen. Kommunen gör bedömningen att underlaget för depån och bedömning av eventuella risker är tillräckligt utredda för att förslaget till detaljplan ska kunna lämnas vidare för granskning. Kommunen anser också att samrådshandlingarna för depån var tillräckliga för ett samrådsskede.

De frågor som rör områden utanför detaljplanen behandlas inte i detaljplanen för depån.

När ett planarbete inleds ska en bedömning göras om planförslaget kan innebära risk för betydande miljöpåverkan. Om risk då bedöms finnas tas detaljplanen fram med utökat förfarande och förslaget ska utvärderas i en miljökonsekvensbeskrivning. Förslaget justeras under arbetet sedan för att minska risker som är för höga. Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver sedan konsekvenserna av detaljplanen med föreslagna åtgärder för att minska risker. Slutsatser från miljökonsekvensbeskrivningen finns också sammanfattade under kapitlet miljökonsekvenser i detaljplanen. En miljökonsekvensbeskrivning fanns med i samrådet och har uppdaterats inför granskningen. Pensionärsföreningarnas samarbetsråd har liksom alla andra haft möjlighet att yttra sig kring detta i samrådet och kommer att ha möjlighet till det igen i granskningen.

Tillstånd och dispenser

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Föreningen Vårda Uppsala påtalar att kommunen ska följa miljöbalken och plan- och bygglagen, vilket de tycker saknas i samrådshandlingarna. De framför att kommunen ska göra en bedömning kring om det är möjligt att få miljötillstånd för broförbindelse över Fyrisån. Föreningen undrar varför kommunen och regionen planerar för en depå när inte tillstånd för bro över Fyrisån har beviljats. De anser att alla nödvändiga beslut och tillstånd ska säkras för att inte slösa på skattebetalarnas pengar i onödan.

Danmark-Funbo-Vaksala Centerpartiavdelning vill se beslut från mark- och miljödomstolen samt länsstyrelsen innan planeringsarbetet för spårvägen fortsätter.

Privatperson 504 anser att kommunen bör göra en bedömning om det kan vara möjligt att erhålla ett miljötillstånd för en broförbindelse över Fyrisån.

Privatperson 537 och 538 framför att den spårvagnsdepå som planeras till östra sidan ån är fullständigt beroende av detaljplaner för spårväg och bro samt den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna. Dessa saknar på många kritiska punkter avgörande beslut och tillstånd och en del är överklagad till förvaltningsdomstolen. Man har på en rad områden sökt dispenser rörande bland annat vatten, miljö och artskydd som också de kan vara avgörande för de olika delprojekten. Det finns en mycket stor risk att något av alla dessa saker sätter stopp för viktiga delar av något projekt, framför allt är bron en känslig punkt, i vilket fall en depå på östra sidan är utesluten. Att man går fram så långt med förberedelser och planer för en depå som kanske inte får byggas, är bortom all kritik. Pausa arbetet med denna depå tills alla nödvändiga beslut, tillstånd, dispenser mm är säkrade, för att inte slösa på resurser i onödan. Det finns en stor risk att kritiska tillstånd för detta projekt inte ges, vilket innebär resurser slängda i sjön. De anser att planerna på kritiska punkter förlitar sig på teknik och lösningar som inte finns, på att tillstånd och dispenser ges som ska ge tillåtelse att bryta mot flera direktiv och skydd, och man verkar inte ha någon plan B.

Privatperson 3 frågar om det verkligen är tillåtet att bygga på alla de tänkta områdena då det såg ut som att det var flera områden på detaljplanen för spårvagnsdepån som gick över områden som krävde dispenser eller ansökningar?

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Då hela spårvägsprojektet har en väldigt låst tidplan för att få medfinansieringen av staten enligt fyrsparavtalet behöver flera processer ske parallellt för att hinna bli färdig enligt tidplan. Kommunen och regionen gör bedömningen att de tillstånd som behövs för en broförbindelse kommer kunna utfärdas, utifrån den utformning och med de åtgärder som föreslagits i detaljplanen för delsträcka d. Det faktum att detaljplanerna för delsträcka D och depån inte inväntar alla nödvändiga tillstånd för en broförbindelse utgör dock mycket riktigt en viss risk för att delar av arbetet behöver göras om.

Beslutet om att anta den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna överklagades och ärendet hade vid samrådet för depån ännu inte avgjorts. Sedan dess har domstolen avgjort ärendet och beslutet fått laga kraft.

Inom planområdet för depån behövs inga dispenser eller miljötillstånd för den föreslagna utformningen. Beroende på släntens utformning i norr kan ett dike behöva flyttas. Då behövs endast en anmälan, vilket lämpligast görs efter planens antagande, i anslutning till att arbetet påbörjas.

Övrigt

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Föreningen Sydöstra Uppsala, Nätverket för Lillskogen och Lunsens bevarande (privatperson 251 och 252), *Föreningen Malma by och ängar*, 495 privatpersoner i gemensamt yttrande, privatperson nummer 6, 9, 74, 215, 231, 243, 293, 371, 374, 384, 390, 427, 428, 429, 469, 470, 473, 494, 512, 517 stöder inte kommunens planer på att bygga Kapacitetsstark kollektivtrafik, (delsträcka D) mellan Bäcklösa-Nåntuna-Sävja-Bergsbrunna respektive spårvagnsdepån.

Privatperson nummer 372 är emot planerna. Hen tycker att det är fel att utveckla områdena Sävja och Nåntuna på det här sättet. Det blir inte en plats där man trivs och mår bra.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Synpunkterna noteras

Bilaga

Länsstyrelsens yttrande

Stadsbyggnadsförvaltningen

Pernilla Hessling
planchef

Klara Mörk
Planarkitekt

Översikt över inkomna samrådsyttrande

Remissinstanser och medborgare	Samråd
Myndighet	
Länsstyrelsen	2023-09-12
Kommunala lantmäterimyndigheten	2023-09-06
Sakägare och boende inom och utanför planområdet (enligt fastighetsförteckningen)	
Privatperson 20	2023-08-24
Privatperson 79	2023-09-06
Privatperson 152	2023-09-06
Privatperson 291	2023-09-06
Privatperson 292	2023-09-06
Privatperson 364	2023-09-06
Privatperson 373	2023-09-06
Privatperson 514	2023-09-08
Privatperson 520	2023-09-08
Region Uppsala	2023-09-08
Rikshem AB	2023-09-08
Nåntuna backe samfällighetsförening	2023-09-08
Kommunala nämnder, förvaltningar med flera	
Räddningsnämnden	2023-08-22
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	2023-09-29
Kulturnämnden	2023-09-29
Intresseföreningar och sammanslutningar	
Danmark-Funbo-Vaksala Centerpartiavdelning	2023-09-08
Föreningen Vårda Uppsala	2023-08-10
Föreningen Sydöstra Uppsala	2023-09-15
Nätverket för Lillskogens & Lunsens Bevarande	
Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd	2023-09-08
Utvecklingspartiet demokraterna	2023-08-10
Föreningen Malma by och ängar	2023-09-08
Naturskyddsföreningen Uppsala	2023-09-08
Sunnersta Egnahemsförening	2023-09-07
Ledningsägare	
Uppsala Vatten och Avfall AB	2023-09-06
Svenska kraftnät	2023-08-04
Telia Skanova	2023-06-13
Vattenfall eldistribution	2023-09-08
Vattenfall Heat Sweden	2023-09-07
Trafik	
Trafikverket	2023-08-25
Övriga	

Remissinstanser och medborgare	Samråd
Privatperson 1	2023-06-13 och 2023-08-31
Privatperson 2	2023-06-16
Privatperson 3	2023-08-06
Privatperson 4	2023-08-08
Privatperson 5	2023-08-22
Privatperson 6	2023-08-22
Privatperson 7	2023-08-22
Privatperson 8	2023-08-23
Privatperson 9	2023-08-23
Privatperson 10	2023-08-24
Privatperson 11	2023-08-24
Privatperson 12	2023-08-24
Privatperson 13	2023-08-24
Privatperson 14	2023-08-24
Privatperson 15	2023-08-24
Privatperson 16	2023-08-24
Privatperson 17	2023-08-24
Privatperson 18	2023-08-24
Privatperson 19	2023-08-24
Privatperson 21	2023-08-24
Privatperson 22	2023-08-24
Privatperson 23	2023-08-24
Privatperson 24	2023-09-06
Privatperson 25	2023-09-06
Privatperson 26	2023-09-06
Privatperson 27	2023-09-06
Privatperson 28	2023-09-06
Privatperson 29	2023-09-06
Privatperson 30	2023-09-06
Privatperson 31	2023-09-06
Privatperson 32	2023-09-06
Privatperson 33	2023-09-06
Privatperson 34	2023-09-06
Privatperson 35	2023-09-06
Privatperson 36	2023-09-06
Privatperson 37	2023-09-06
Privatperson 38	2023-09-06
Privatperson 39	2023-09-06
Privatperson 40	2023-09-06
Privatperson 41	2023-09-06
Privatperson 42	2023-09-06
Privatperson 43	2023-09-06

Remissinstanser och medborgare	Samråd
Privatperson 44	2023-09-06
Privatperson 45	2023-09-06
Privatperson 46	2023-09-06
Privatperson 47	2023-09-06
Privatperson 48	2023-09-06
Privatperson 49	2023-09-06
Privatperson 50	2023-09-06
Privatperson 51	2023-09-06
Privatperson 52	2023-09-06
Privatperson 53	2023-09-06
Privatperson 54	2023-09-06
Privatperson 55	2023-09-06
Privatperson 56	2023-09-06
Privatperson 57	2023-09-06
Privatperson 58	2023-09-06
Privatperson 59	2023-09-06
Privatperson 60	2023-09-06
Privatperson 61	2023-09-06
Privatperson 62	2023-09-06
Privatperson 63	2023-09-06
Privatperson 64	2023-09-06
Privatperson 65	2023-09-06
Privatperson 66	2023-09-06
Privatperson 67	2023-09-06
Privatperson 68	2023-09-06
Privatperson 69	2023-09-06
Privatperson 70	2023-09-06
Privatperson 71	2023-09-06
Privatperson 72	2023-09-06
Privatperson 73	2023-09-06
Privatperson 74	2023-09-06
Privatperson 75	2023-09-06
Privatperson 76	2023-09-06
Privatperson 77	2023-09-06
Privatperson 78	2023-09-06
Privatperson 80	2023-09-06
Privatperson 81	2023-09-06
Privatperson 82	2023-09-06
Privatperson 83	2023-09-06
Privatperson 84	2023-09-06
Privatperson 85	2023-09-06
Privatperson 86	2023-09-06
Privatperson 87	2023-09-06

Remissinstanser och medborgare	Samråd
Privatperson 88	2023-09-06
Privatperson 89	2023-09-06
Privatperson 90	2023-09-06
Privatperson 91	2023-09-06
Privatperson 92	2023-09-06
Privatperson 93	2023-09-06
Privatperson 94	2023-09-06
Privatperson 95	2023-09-06
Privatperson 96	2023-09-06
Privatperson 97	2023-09-06
Privatperson 98	2023-09-06
Privatperson 99	2023-09-06
Privatperson 100	2023-09-06
Privatperson 101	2023-09-06
Privatperson 102	2023-09-06
Privatperson 103	2023-09-06
Privatperson 104	2023-09-06
Privatperson 105	2023-09-06
Privatperson 106	2023-09-06
Privatperson 107	2023-09-06
Privatperson 108	2023-09-06
Privatperson 109	2023-09-06
Privatperson 110	2023-09-06
Privatperson 111	2023-09-06
Privatperson 112	2023-09-06
Privatperson 113	2023-09-06
Privatperson 114	2023-09-06
Privatperson 115	2023-09-06
Privatperson 116	2023-09-06
Privatperson 117	2023-09-06
Privatperson 118	2023-09-06
Privatperson 119	2023-09-06
Privatperson 120	2023-09-06
Privatperson 121	2023-09-06
Privatperson 122	2023-09-06
Privatperson 123	2023-09-06
Privatperson 124	2023-09-06
Privatperson 125	2023-09-06
Privatperson 126	2023-09-06
Privatperson 127	2023-09-06
Privatperson 128	2023-09-06
Privatperson 129	2023-09-06
Privatperson 130	2023-09-06

Remissinstanser och medborgare	Samråd
Privatperson 131	2023-09-06
Privatperson 132	2023-09-06
Privatperson 133	2023-09-06
Privatperson 134	2023-09-06
Privatperson 135	2023-09-06
Privatperson 136	2023-09-06
Privatperson 137	2023-09-06
Privatperson 138	2023-09-06
Privatperson 139	2023-09-06
Privatperson 140	2023-09-06
Privatperson 141	2023-09-06
Privatperson 142	2023-09-06
Privatperson 143	2023-09-06
Privatperson 144	2023-09-06
Privatperson 145	2023-09-06
Privatperson 146	2023-09-06
Privatperson 147	2023-09-06
Privatperson 148	2023-09-06
Privatperson 149	2023-09-06
Privatperson 150	2023-09-06
Privatperson 151	2023-09-06
Privatperson 153	2023-09-06
Privatperson 154	2023-09-06
Privatperson 155	2023-09-06
Privatperson 156	2023-09-06
Privatperson 157	2023-09-06
Privatperson 158	2023-09-06
Privatperson 159	2023-09-06
Privatperson 160	2023-09-06
Privatperson 161	2023-09-06
Privatperson 162	2023-09-06
Privatperson 163	2023-09-06
Privatperson 164	2023-09-06
Privatperson 165	2023-09-06
Privatperson 166	2023-09-06
Privatperson 167	2023-09-06
Privatperson 168	2023-09-06
Privatperson 169	2023-09-06
Privatperson 170	2023-09-06
Privatperson 171	2023-09-06
Privatperson 172	2023-09-06
Privatperson 173	2023-09-06
Privatperson 174	2023-09-06

Remissinstanser och medborgare	Samråd
Privatperson 175	2023-09-06
Privatperson 176	2023-09-06
Privatperson 177	2023-09-06
Privatperson 178	2023-09-06
Privatperson 179	2023-09-06
Privatperson 180	2023-09-06
Privatperson 181	2023-09-06
Privatperson 182	2023-09-06
Privatperson 183	2023-09-06
Privatperson 184	2023-09-06
Privatperson 185	2023-09-06
Privatperson 186	2023-09-06
Privatperson 187	2023-09-06
Privatperson 188	2023-09-06
Privatperson 189	2023-09-06
Privatperson 190	2023-09-06
Privatperson 191	2023-09-06
Privatperson 192	2023-09-06
Privatperson 193	2023-09-06
Privatperson 194	2023-09-06
Privatperson 195	2023-09-06
Privatperson 196	2023-09-06
Privatperson 197	2023-09-06
Privatperson 198	2023-09-06
Privatperson 199	2023-09-06
Privatperson 200	2023-09-06
Privatperson 201	2023-09-06
Privatperson 202	2023-09-06
Privatperson 203	2023-09-06
Privatperson 204	2023-09-06
Privatperson 205	2023-09-06
Privatperson 206	2023-09-06
Privatperson 207	2023-09-06
Privatperson 208	2023-09-06
Privatperson 209	2023-09-06
Privatperson 210	2023-09-06
Privatperson 211	2023-09-06
Privatperson 212	2023-09-06
Privatperson 213	2023-09-06
Privatperson 214	2023-09-06
Privatperson 215	2023-09-06
Privatperson 216	2023-09-06
Privatperson 217	2023-09-06

Remissinstanser och medborgare	Samråd
Privatperson 218	2023-09-06
Privatperson 219	2023-09-06
Privatperson 220	2023-09-06
Privatperson 221	2023-09-06
Privatperson 222	2023-09-06
Privatperson 223	2023-09-06
Privatperson 224	2023-09-06
Privatperson 225	2023-09-06
Privatperson 226	2023-09-06
Privatperson 227	2023-09-06
Privatperson 228	2023-09-06
Privatperson 229	2023-09-06
Privatperson 230	2023-09-06
Privatperson 231	2023-09-06
Privatperson 232	2023-09-06
Privatperson 233	2023-09-06
Privatperson 234	2023-09-06
Privatperson 235	2023-09-06
Privatperson 236	2023-09-06
Privatperson 237	2023-09-06
Privatperson 238	2023-09-06
Privatperson 239	2023-09-06
Privatperson 240	2023-09-06
Privatperson 241	2023-09-06
Privatperson 242	2023-09-06
Privatperson 243	2023-09-06
Privatperson 244	2023-09-06
Privatperson 245	2023-09-06
Privatperson 246	2023-09-06
Privatperson 247	2023-09-06
Privatperson 248	2023-09-06
Privatperson 249	2023-09-06
Privatperson 250	2023-09-06
Privatperson 251	2023-09-06
Privatperson 252	2023-09-06
Privatperson 253	2023-09-06
Privatperson 254	2023-09-06
Privatperson 255	2023-09-06
Privatperson 256	2023-09-06
Privatperson 257	2023-09-06
Privatperson 258	2023-09-06
Privatperson 259	2023-09-06
Privatperson 260	2023-09-06

Remissinstanser och medborgare	Samråd
Privatperson 261	2023-09-06
Privatperson 262	2023-09-06
Privatperson 263	2023-09-06
Privatperson 264	2023-09-06
Privatperson 265	2023-09-06
Privatperson 266	2023-09-06
Privatperson 267	2023-09-06
Privatperson 268	2023-09-06
Privatperson 269	2023-09-06
Privatperson 270	2023-09-06
Privatperson 271	2023-09-06
Privatperson 272	2023-09-06
Privatperson 273	2023-09-06
Privatperson 274	2023-09-06
Privatperson 275	2023-09-06
Privatperson 276	2023-09-06
Privatperson 277	2023-09-06
Privatperson 278	2023-09-06
Privatperson 279	2023-09-06
Privatperson 280	2023-09-06
Privatperson 281	2023-09-06
Privatperson 282	2023-09-06
Privatperson 283	2023-09-06
Privatperson 284	2023-09-06
Privatperson 285	2023-09-06
Privatperson 286	2023-09-06
Privatperson 287	2023-09-06
Privatperson 288	2023-09-06
Privatperson 289	2023-09-06
Privatperson 290	2023-09-06
Privatperson 293	2023-09-06
Privatperson 294	2023-09-06
Privatperson 295	2023-09-06
Privatperson 296	2023-09-06
Privatperson 297	2023-09-06
Privatperson 298	2023-09-06
Privatperson 299	2023-09-06
Privatperson 300	2023-09-06
Privatperson 301	2023-09-06
Privatperson 302	2023-09-06
Privatperson 303	2023-09-06
Privatperson 304	2023-09-06
Privatperson 305	2023-09-06

Remissinstanser och medborgare	Samråd
Privatperson 306	2023-09-06
Privatperson 307	2023-09-06
Privatperson 308	2023-09-06
Privatperson 309	2023-09-06
Privatperson 310	2023-09-06
Privatperson 311	2023-09-06
Privatperson 312	2023-09-06
Privatperson 313	2023-09-06
Privatperson 314	2023-09-06
Privatperson 315	2023-09-06
Privatperson 316	2023-09-06
Privatperson 317	2023-09-06
Privatperson 318	2023-09-06
Privatperson 319	2023-09-06
Privatperson 320	2023-09-06
Privatperson 321	2023-09-06
Privatperson 322	2023-09-06
Privatperson 323	2023-09-06
Privatperson 324	2023-09-06
Privatperson 325	2023-09-06
Privatperson 326	2023-09-06
Privatperson 327	2023-09-06
Privatperson 328	2023-09-06
Privatperson 329	2023-09-06
Privatperson 330	2023-09-06
Privatperson 331	2023-09-06
Privatperson 332	2023-09-06
Privatperson 333	2023-09-06
Privatperson 334	2023-09-06
Privatperson 335	2023-09-06
Privatperson 336	2023-09-06
Privatperson 337	2023-09-06
Privatperson 338	2023-09-06
Privatperson 339	2023-09-06
Privatperson 340	2023-09-06
Privatperson 341	2023-09-06
Privatperson 342	2023-09-06
Privatperson 343	2023-09-06
Privatperson 344	2023-09-06
Privatperson 345	2023-09-06
Privatperson 346	2023-09-06
Privatperson 347	2023-09-06
Privatperson 348	2023-09-06

Remissinstanser och medborgare	Samråd
Privatperson 349	2023-09-06
Privatperson 350	2023-09-06
Privatperson 351	2023-09-06
Privatperson 352	2023-09-06
Privatperson 353	2023-09-06
Privatperson 354	2023-09-06
Privatperson 355	2023-09-06
Privatperson 356	2023-09-06
Privatperson 357	2023-09-06
Privatperson 358	2023-09-06
Privatperson 359	2023-09-06
Privatperson 360	2023-09-06
Privatperson 361	2023-09-06
Privatperson 362	2023-09-06
Privatperson 363	2023-09-06
Privatperson 365	2023-09-06
Privatperson 366	2023-09-06
Privatperson 367	2023-09-06
Privatperson 368	2023-09-06
Privatperson 369	2023-09-06
Privatperson 370	2023-09-06
Privatperson 371	2023-09-06
Privatperson 372	2023-09-06
Privatperson 374	2023-09-06
Privatperson 375	2023-09-06
Privatperson 376	2023-09-06
Privatperson 377	2023-09-06
Privatperson 378	2023-09-06
Privatperson 379	2023-09-06
Privatperson 380	2023-09-06
Privatperson 381	2023-09-06
Privatperson 382	2023-09-06
Privatperson 383	2023-09-06
Privatperson 384	2023-09-06
Privatperson 385	2023-09-06
Privatperson 386	2023-09-06
Privatperson 387	2023-09-06
Privatperson 388	2023-09-06
Privatperson 389	2023-09-06
Privatperson 390	2023-09-06
Privatperson 391	2023-09-06
Privatperson 392	2023-09-06
Privatperson 393	2023-09-06

Remissinstanser och medborgare	Samråd
Privatperson 394	2023-09-06
Privatperson 395	2023-09-06
Privatperson 396	2023-09-06
Privatperson 397	2023-09-06
Privatperson 398	2023-09-06
Privatperson 399	2023-09-06
Privatperson 400	2023-09-06
Privatperson 401	2023-09-06
Privatperson 402	2023-09-06
Privatperson 403	2023-09-06
Privatperson 404	2023-09-06
Privatperson 405	2023-09-06
Privatperson 406	2023-09-06
Privatperson 407	2023-09-06
Privatperson 408	2023-09-06
Privatperson 409	2023-09-06
Privatperson 410	2023-09-06
Privatperson 411	2023-09-06
Privatperson 412	2023-09-06
Privatperson 413	2023-09-06
Privatperson 414	2023-09-06
Privatperson 415	2023-09-06
Privatperson 416	2023-09-06
Privatperson 417	2023-09-06
Privatperson 418	2023-09-06
Privatperson 419	2023-09-06
Privatperson 420	2023-09-06
Privatperson 421	2023-09-06
Privatperson 422	2023-09-06
Privatperson 423	2023-09-06
Privatperson 424	2023-09-06
Privatperson 425	2023-09-06
Privatperson 426	2023-09-06
Privatperson 427	2023-09-07
Privatperson 428	2023-09-07
Privatperson 429	2023-09-07
Privatperson 430	2023-09-07
Privatperson 431	2023-09-07
Privatperson 432	2023-09-07
Privatperson 433	2023-09-07
Privatperson 434	2023-09-07
Privatperson 435	2023-09-07
Privatperson 436	2023-09-07

Remissinstanser och medborgare	Samråd
Privatperson 437	2023-09-07
Privatperson 438	2023-09-07
Privatperson 439	2023-09-07
Privatperson 440	2023-09-07
Privatperson 441	2023-09-07
Privatperson 442	2023-09-07
Privatperson 443	2023-09-07
Privatperson 444	2023-09-07
Privatperson 445	2023-09-07
Privatperson 446	2023-09-07
Privatperson 447	2023-09-07
Privatperson 448	2023-09-07
Privatperson 449	2023-09-07 och 2023-09-08
Privatperson 450	2023-09-07
Privatperson 451	2023-09-07
Privatperson 452	2023-09-07
Privatperson 453	2023-09-07
Privatperson 454	2023-09-07
Privatperson 455	2023-09-07
Privatperson 456	2023-09-07
Privatperson 457	2023-09-07
Privatperson 458	2023-09-07
Privatperson 459	2023-09-07
Privatperson 460	2023-09-07
Privatperson 461	2023-09-07
Privatperson 462	2023-09-07
Privatperson 463	2023-09-07
Privatperson 464	2023-09-07
Privatperson 465	2023-09-07
Privatperson 466	2023-09-07
Privatperson 467	2023-09-07
Privatperson 468	2023-09-07
Privatperson 469	2023-09-07
Privatperson 470	2023-09-07
Privatperson 471	2023-09-08
Privatperson 472	2023-09-08
Privatperson 473	2023-09-08
Privatperson 474	2023-09-08
Privatperson 475	2023-09-08
Privatperson 476	2023-09-08
Privatperson 477	2023-09-08
Privatperson 478	2023-09-08

Remissinstanser och medborgare	Samråd
Privatperson 479	2023-09-08
Privatperson 480	2023-09-08
Privatperson 481	2023-09-08
Privatperson 482	2023-09-08
Privatperson 483	2023-09-08
Privatperson 484	2023-09-08
Privatperson 485	2023-09-08
Privatperson 486	2023-09-08
Privatperson 487	2023-09-08
Privatperson 488	2023-09-08
Privatperson 489	2023-09-08
Privatperson 490	2023-09-08
Privatperson 491	2023-09-08
Privatperson 492	2023-09-08
Privatperson 493	2023-09-08
Privatperson 494	2023-09-08
Privatperson 495	2023-09-08
Privatperson 496	2023-09-08
Privatperson 497	2023-09-08
Privatperson 498	2023-09-08
Privatperson 499	2023-09-08
Privatperson 500	2023-09-08
Privatperson 501	2023-09-08
Privatperson 502	2023-09-08
Privatperson 503	2023-09-08
Privatperson 504	2023-09-08
Privatperson 505	2023-09-08
Privatperson 506	2023-09-08
Privatperson 507	2023-09-08
Privatperson 508	2023-09-08
Privatperson 509	2023-09-08
Privatperson 510	2023-09-08
Privatperson 511	2023-09-08
Privatperson 512	2023-09-08
Privatperson 513	2023-09-08
Privatperson 515	2023-09-08
Privatperson 516	2023-09-08
Privatperson 517	2023-09-08
Privatperson 518	2023-09-08
Privatperson 519	2023-09-08
Privatperson 521	2023-09-08
Privatperson 522	2023-09-08
Privatperson 523	2023-09-08

Remissinstanser och medborgare	Samråd
Privatperson 524	2023-09-08
Privatperson 525	2023-09-08
Privatperson 526	2023-09-08
Privatperson 527	2023-09-08
Privatperson 528	2023-09-08
Privatperson 529	2023-09-08
Privatperson 530	2023-09-08
Privatperson 531	2023-09-08
Privatperson 532	2023-09-08
Privatperson 533	2023-09-08
Privatperson 534	2023-09-08
Privatperson 535	2023-09-08
Privatperson 536	2023-09-08
Privatperson 537	2023-09-08
Privatperson 538	2023-09-08
Privatperson 539	2023-09-08
Privatperson 540	2023-09-11
Privatperson 541	2023-09-12
Privatperson 542	2023-09-12
Privatperson 543	2023-09-12
Privatperson 544	2023-09-13
Privatperson 545	2023-09-13
Privatperson 546	2023-09-13
Privatperson 547	2023-09-13
Privatperson 548	2023-09-14
Privatperson 549	2023-09-14
Privatperson 550	2023-09-14
Privatperson 551	2023-09-19
Privatperson 552	2023-09-19