

Stadsbyggnadsförvaltningen
Granskningsutlåtande

Datum:
2024-11-22

Diarienummer:
PBN 2022-000048

Handläggare:
Cecilia Wiik, Lisette Calleberg

Granskningsutlåtande

Detaljplan för Kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D

Utökat förfarande



Figur 1: Orienteringskarta med planområdets ungefärliga läge markerat med mörkgrå linje.

Detaljplanens syfte

Detaljplanens syftet är att möjliggöra spårväg i en sträckning från Bäcklösa till den planerade järnvägsstationen i Bergsbrunna. Detaljplanen syftar till att reglera spår dels i befintligt gaturum, dels i reserverat utrymme. Därtill syftar planen till att möjliggöra

broar, likrikstarstationer, dagvattendammar och andra anläggningar som krävs för att möjliggöra spårväg. Detaljplanen är utformad för att minimera påverkan på kulturmiljö, naturmiljö samt hälsa och säkerhet.

Sammanställning

Samrådsyttranden

Totalt antal inkomna samråd 1 331

Totalt antal inkomna samråd 2 662

Granskningsyttranden

Totalt antal inkomna 86

Beslutsdatum

Beslut om planuppdrag (ursprungligt) 26 mars 2020

Beslut om samråd 1 25 mars 2021

Samråd 1 9 april 2021 - 22 maj 2021

Beslut om planuppdrag (utbruten) 16 december 2021

Beslut om samråd 2 1 juni 2023

Samråd 2 8 juni 2023 - 8 september 2023

Beslut om granskning 26 september 2024

Granskning 1 oktober 2024 - 1 november 2024

Innehåll

Sammanfattning av granskningen	4
Sammanfattning av ändringar i förslaget.....	4
Översikt över inkomna yttranden.....	5
Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande	26
Stadsbyggnadsförvaltningens sammantagna bedömning.....	59

Sammanfattning av granskningen

Detaljplanen var på ett första samråd mellan 9 april och den 22 maj 2021. På grund av den vid tillfället rådande pandemin och gällande restriktioner för fysiska möten arrangerades flera digitala informationsmöten inom samrådstiden. Måndagen den 19 april mellan klockan 18.00 till 20.00 hölls informationsmöte om hela detaljplanen. Under samrådstiden fanns även möjlighet att chatta med bland annat kommunstyrelsens ordförande Erik Pelling angående förslaget. Dessutom hölls sex digitala informationsmöten för delområden, varav Gottsunda och Bäcklösa onsdagen den 5 maj samt Sydöstra stadsdelarna och Sävja måndagen den 10 maj.

Under det första samrådet inkom 331 skriftliga synpunkter, varav fem utan erinran. Cirka 180 yttranden hade ett nära identiskt innehåll. Synpunkterna behandlade i huvudsak val av trafikslag, linjesträckningen, störningar, grönstruktur, Ultunabron och de sydöstra stadsdelarna. Därefter delades detaljplanen i två detaljplaner och denna detaljplan kom att omfatta endast delsträcka D, mellan Bäcklösa och järnvägsstationen i Bergsbrunna.

Detaljplanen var på ett andra samråd mellan 8 juni och 8 september 2023. Två informationsträffar hölls i Sävja kulturhus den 20 juni och den 24 augusti. På mötena deltog cirka 65 personer vid det första tillfället och 85 personer vid det andra tillfället. Samrådet kungjordes på kommunens digitala anslagstavla och i Uppsala Nya Tidning. Under den andra samrådstiden inkom 662 skriftliga synpunkter, varav fyra utan erinran. 496 yttranden hade identiskt innehåll. Synpunkterna behandlade i huvudsak valet av spårväg, spårvägens sträckning, bron över Fyrisån – utformning, grundläggning och placering, kultur- och naturmiljö samt utbyggnaden av de sydöstra stadsdelarna.

Detaljplanen har varit på granskning mellan 1 oktober och 1 november 2024. Under granskningstiden har 86 skriftliga synpunkter inkommit, varav 6 utan erinran. Synpunkterna behandlar i huvudsak valet av spårväg, spårvägens sträckning, kultur- och naturmiljö, grundvatten, utbyggnaden av de sydöstra stadsdelarna samt tillgänglighet och störningar under byggtiden. Länsstyrelsen synpunkter berör huvudsakligen frågor som kan påverka detaljplanens möjligheter till genomförande.

Länsstyrelsens yttrande finns publicerat i sin helhet i bilagan med övriga yttranden.

Sammanfattning av ändringar i förslaget

Revideringar från granskningen:

- Planområdesgränsen på plankartan har justerats så att den överensstämmer med Trafikverkets järnvägsplan.
- Planområdesgränsen på plankartan har reviderats utifrån ny systemhandling för bron över Hemslöjdsvägen. Det innebär att vägområdet söder om bron har smalnats av på östra sidan med cirka en meter.
- Plankartan har reviderats så att kvartersmark för likriktarstationen i Ultuna tas bort från handlingen. Placering av likriktarstation sker på annan plats i närområdet och hanteras i ett separat plan- eller bygglovsärende. Text och illustrationer i planbeskrivningen har reviderats med anledning av detta.
- Planbeskrivningen har förtydligats gällande allmän biltrafik samt gång- och cykeltrafik för Vivelvägen, infarter via Ultunaallén samt för anslutningsväg vid Hemslöjdsvägen.

- Planbeskrivningen har förtydligats så att det framgår att det är möjligt att vid behov uppföra bullerskydd vid Natura 2000-området Bäcklösa.
- Planbeskrivningen har reviderats utifrån förändringar i ansökan om strandskydd. Kvartersmark Odling och djurhållning ingår inte längre i ansökan.
- Ett motiv till varför spårvägssträckningen är uppdelad i flera detaljplaner har förts in i planbeskrivningen.
- Planbeskrivningen har uppdaterats gällande den parallella processen kring hanteringen av fornlämningar.
- Planbeskrivningens genomförandedel har förtydligats och uppdaterats gällande förutsättningar och konsekvenser för fastigheter.
- Dessutom har planbeskrivningen uppdaterats redaktionellt.
- Artskyddsutredning, Sweco, har kompletteras avseende knärot.
- Miljökonsekvensbeskrivning, Ensucon, är reviderad avseende de ändringar som nämns ovan och som berör handlingen. Dessutom har en samlad bedömning av hela spårvägprojektets påverkan på de bedömda miljöaspekterna förts in i miljökonsekvensbeskrivningen.

Översikt över inkomna yttranden

Yttranden som kommit in under granskningskedet återfinns i sin helhet i en bilaga till detta granskningsutlåtande. Synpunkterna sammanfattas därmed inte i detta utlåtande men bemöts under ämnesrubriker som är baserade på vilka synpunkter som lämnats.

Namn/ Alias	Samråd 1	Samråd 2	Granskning
Myndigheter			
Lantmäterimyndigheten Uppsala kommun	x	x	X
Länsstyrelsen	x	x	X
Statens fastighetsverk	x	x	X
Sjöfartsverket	x	x	X
Trafikverket Region Öst	x	x	X
Uppsala Vatten och Avfall AB	x	x	X
Försvarmakten		x	X
Region Uppsala	x	x	X
Kommunala nämnder och bolag			
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	x	x	X
Räddningsnämnden		x	X
Utbildningsnämnden		x	X
Omsorgsnämnden	x	x	
Äldrenämnden	x	x	
Kulturnämnden	x	x	X
Uppsala kommun Skolfastigheter AB	x		
Uppsala kommun Arenor och fastigheter AB			X
Intresseföreningar och sammanslutningar			
Nåntuna backe samfällighetsförening	x	x	
Bergsbrunna vägförening	x	x	X

Svenska Kryssarklubben Uppsalakretsen Ekolns seglarklubb Uppsala motorbåtsällskap Fyris seglarsällskap	x	x	
Uppsala Segelsällskap	x	x	x
Föreningen Vårda Uppsala	x	x	x
Nätverket för Lillskogens & Lunsens bevarande	x	x	x
Synskadades Riksförbund	x	x	x
Sunnersta Egnahems Förening	x	x	x
Kragsskivlingens och tofsskivlingens villaägare- förening	x		
UOF Upplands Fågelskådare		x	
Föreningen Malma by och ängar		x	x
Naturskyddsföreningen		x	
Funktionsrätt Uppsala kommun	x	x	x
Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd	x	x	x
Uppsala Handelskammare	x		
Föreningen sydöstra Uppsala	x	x	x
Ultuna Studentkår		x	x
Norra Gottsunda egnahems- och fruktodlarförening	x		
Bäcklösadalens villaägareförening	x		
Hyresgästföreningen Uppsala-Knivsta	x		
Idrottsföreningen Thor	x		x
Rasbo IK orientering	x		x
OK Linné	x		x
YIMBY Uppsala	x		
Uppsala Akademiska Roddarsällskap (UARS)	x		
Cykelfrämjandet Uppsala	x		
Danmark-Funbo-Vaksala Centerpartiavdelning	x	x	
Utvecklingspartiet demokraterna	x	x	x
Friluftsförbundet			x
Ledningsägare			
Svenska Kraftnät		x	x
Skanova (Telia Company) AB	x	x	
Vattenfall AB HEAT Sweden	x	x	x
Vattenfall Eldistribution AB	x	x	x
Privatpersoner			
Privatperson 1	x		
Privatperson 2	x		
Privatperson 3	x		
Privatperson 4	x		
Privatperson 5	x		

Privatperson 6	x		
Privatperson 7	x		
Privatperson 8	x	x	x
Privatperson 9	x		
Privatperson 10	x		
Privatperson 11	x		
Privatperson 12	x		
Privatperson 13	x		
Privatperson 14	x		
Privatperson 15	x		
Privatperson 16	x		
Privatperson 17	x		
Privatperson 18	x		
Privatperson 19	x		
Privatperson 20	x		
Privatperson 21	x		
Privatperson 22	x		
Privatperson 23	x		
Privatperson 24	x		
Privatperson 25	x		
Privatperson 26	x		
Privatperson 27	x		
Privatperson 28	x		
Privatperson 29/30/40	x	x	
Privatperson 31	x		
Privatperson 32	x		
Privatperson 33	x		
Privatperson 34	x	x	
Privatperson 35	x	x	x
Privatperson 36	x	x	
Privatperson 37	x		
Privatperson 38	x		
Privatperson 39	x		
Privatperson 41	x		
Privatperson 42	x	x	
Privatperson 43	x		
Privatperson 44/331	x	x	x
Privatperson 45	x		
Privatperson 46	x		
Privatperson 47	x		
Privatperson 48	x	x	
Privatperson 49	x	x	
Privatperson 50	x	x	
Privatperson 51	x		

Privatperson 52	x		
Privatperson 53	x		
Privatperson 54	x		
Privatperson 55	x		
Privatperson 56	x		
Privatperson 57	x		
Privatperson 58	x	x	
Privatperson 59	x	x	
Privatperson 60	x		
Privatperson 61	x		
Privatperson 62	x		
Privatperson 63	x		
Privatperson 64	x	x	
Privatperson 65	x	x	
Privatperson 66	x	x	
Privatperson 67	x	x	
Privatperson 68	x		
Privatperson 69	x		
Privatperson 70	x	x	
Privatperson 71	x	x	
Privatperson 72	x	x	
Privatperson 73	x		
Privatperson 74	x	x	
Privatperson 75	x		
Privatperson 76	x		
Privatperson 77	x	x	
Privatperson 78	x		
Privatperson 79	x	x	
Privatperson 80	x	x	
Privatperson 81	x	x	
Privatperson 82	x		
Privatperson 83	x	x	
Privatperson 84	x		
Privatperson 85	x		
Privatperson 86	x	x	
Privatperson 87	x	x	
Privatperson 88	x		
Privatperson 89	x	x	
Privatperson 90	x		
Privatperson 91 inklusive namnlista	x		
Privatperson 92	x	x	
Privatperson 93	x		
Privatperson 94	x		
Privatperson 95	x	x	

Privatperson 96	x	x	
Privatperson 97	x	x	
Privatperson 98	x		
Privatperson 99	x		
Privatperson 100	x	x	
Privatperson 101	x	x	
Privatperson 102	x	x	
Privatperson 103	x		
Privatperson 104	x	x	
Privatperson 105	x		
Privatperson 106	x	x	x
Privatperson 107	x	x	
Privatperson 108	x	x	
Privatperson 109	x	x	
Privatperson 110	x		
Privatperson 111	x	x	
Privatperson 112	x	x	
Privatperson 113	x	x	
Privatperson 114	x	x	
Privatperson 115	x	x	
Privatperson 116	x	x	
Privatperson 117	x		
Privatperson 118	x	x	
Privatperson 119	x		
Privatperson 120	x		x
Privatperson 121	x	x	
Privatperson 122	x		
Privatperson 123	x		
Privatperson 124	x	x	
Privatperson 125	x	x	x
Privatperson 126	x	x	x
Privatperson 127	x		x
Privatperson 128	x	x	
Privatperson 129	x		
Privatperson 130	x		
Privatperson 131	x		
Privatperson 132	x		
Privatperson 133	x		
Privatperson 134	x		
Privatperson 135	x		
Privatperson 136	x	x	
Privatperson 137	x	x	
Privatperson 138	x		
Privatperson 139	x		

Privatperson 140	x	x	
Privatperson 141	x		
Privatperson 142	x		
Privatperson 143	x		
Privatperson 144	x		
Privatperson 145	x		
Privatperson 146	x		
Privatperson 147	x	x	
Privatperson 148	x		
Privatperson 149	x		
Privatperson 150	x		
Privatperson 151	x	x	
Privatperson 152	x	x	x
Privatperson 153	x	x	
Privatperson 154	x	x	
Privatperson 155	x	x	
Privatperson 156	x		
Privatperson 157	x		
Privatperson 158	x	x	x
Privatperson 159	x		
Privatperson 160	x		
Privatperson 161	x	x	
Privatperson 162	x		
Privatperson 163	x	x	
Privatperson 164	x		
Privatperson 165	x	x	
Privatperson 166	x		
Privatperson 167	x	x	
Privatperson 168	x		
Privatperson 169	x	x	x
Privatperson 170	x	x	
Privatperson 171	x		
Privatperson 172	x		
Privatperson 173	x		
Privatperson 174	x		
Privatperson 175	x		
Privatperson 176	x	x	
Privatperson 177	x		
Privatperson 178	x	x	
Privatperson 179	x		
Privatperson 180	x		
Privatperson 181	x		
Privatperson 182	x	x	
Privatperson 183	x	x	

Privatperson 184	x		
Privatperson 185	x		
Privatperson 186	x		
Privatperson 187	x	x	
Privatperson 188	x	x	x
Privatperson 189	x		
Privatperson 190	x		
Privatperson 191	x	x	
Privatperson 192	x		
Privatperson 193	x		
Privatperson 194	x		
Privatperson 195	x		
Privatperson 196	x	x	
Privatperson 197	x	x	
Privatperson 198	x		
Privatperson 199	x		
Privatperson 200	x		
Privatperson 201	x		
Privatperson 202	x		
Privatperson 203	x	x	
Privatperson 204	x	x	
Privatperson 205	x		
Privatperson 206	x		
Privatperson 207	x		
Privatperson 208	x		
Privatperson 209	x		
Privatperson 210	x		
Privatperson 211	x		
Privatperson 212	x		
Privatperson 213	x		
Privatperson 214	x		
Privatperson 215	x	x	
Privatperson 216	x		
Privatperson 217	x	x	
Privatperson 218	x		
Privatperson 219	x		
Privatperson 220	x	x	
Privatperson 221	x	x	
Privatperson 222	x	x	
Privatperson 223	x		
Privatperson 224	x	x	x
Privatperson 225	x		
Privatperson 226	x		
Privatperson 227	x		

Privatperson 228	x	x	
Privatperson 229	x		
Privatperson 230	x		
Privatperson 231	x		
Privatperson 232	x		
Privatperson 233	x		
Privatperson 234	x		
Privatperson 235	x		
Privatperson 236	x		
Privatperson 237	x		
Privatperson 238	x		
Privatperson 239	x	x	
Privatperson 240	x		
Privatperson 241	x		
Privatperson 242	x	x	
Privatperson 243	x	x	
Privatperson 244	x	x	
Privatperson 245	x		
Privatperson 246	x	x	
Privatperson 247	x	x	
Privatperson 248	x	x	
Privatperson 249	x	x	
Privatperson 250	x	x	
Privatperson 251	x		
Privatperson 252	x		
Privatperson 253	x		
Privatperson 254	x		
Privatperson 255	x	x	
Privatperson 256	x		
Privatperson 257	x		
Privatperson 258	x		
Privatperson 259	x		
Privatperson 260	x	x	
Privatperson 261	x		
Privatperson 262	x		
Privatperson 263	x		
Privatperson 264	x	x	
Privatperson 265	x	x	
Privatperson 266		x	
Privatperson 267		x	x
Privatperson 268		x	
Privatperson 269		x	
Privatperson 270		x	
Privatperson 271		x	

Privatperson 272		x	
Privatperson 273		x	
Privatperson 274		x	
Privatperson 275		x	
Privatperson 276		x	
Privatperson 277		x	
Privatperson 278		x	
Privatperson 279/697		x	x
Privatperson 280/698		x	x
Privatperson 281		x	
Privatperson 282		x	
Privatperson 283		x	
Privatperson 284		x	
Privatperson 285		x	
Privatperson 286		x	
Privatperson 287		x	
Privatperson 288		x	
Privatperson 289		x	
Privatperson 290		x	
Privatperson 291		x	
Privatperson 292		x	
Privatperson 293		x	
Privatperson 294		x	
Privatperson 295		x	
Privatperson 296		x	
Privatperson 297		x	
Privatperson 298		x	
Privatperson 299		x	
Privatperson 300		x	
Privatperson 301		x	
Privatperson 302		x	
Privatperson 303		x	
Privatperson 304		x	
Privatperson 305		x	
Privatperson 306		x	
Privatperson 307		x	
Privatperson 308		x	
Privatperson 309		x	
Privatperson 310		x	
Privatperson 311		x	
Privatperson 312		x	
Privatperson 313		x	
Privatperson 314		x	
Privatperson 315		x	

Privatperson 316		x	
Privatperson 317		x	
Privatperson 318		x	
Privatperson 319		x	
Privatperson 320		x	
Privatperson 321		x	
Privatperson 322		x	
Privatperson 323		x	
Privatperson 324		x	
Privatperson 325		x	
Privatperson 326		x	
Privatperson 327		x	
Privatperson 328		x	
Privatperson 329		x	
Privatperson 330		x	
Privatperson 332		x	
Privatperson 333		x	
Privatperson 334		x	
Privatperson 335		x	
Privatperson 336		x	
Privatperson 337		x	
Privatperson 338		x	
Privatperson 339		x	
Privatperson 340		x	
Privatperson 341		x	
Privatperson 342		x	
Privatperson 343		x	
Privatperson 344		x	
Privatperson 345		x	
Privatperson 346		x	
Privatperson 347		x	
Privatperson 348		x	
Privatperson 349		x	
Privatperson 350		x	
Privatperson 351		x	
Privatperson 352		x	
Privatperson 353		x	
Privatperson 354		x	
Privatperson 355		x	
Privatperson 356		x	
Privatperson 357		x	
Privatperson 358		x	
Privatperson 359		x	
Privatperson 360		x	

Privatperson 361		x	
Privatperson 362		x	
Privatperson 363		x	
Privatperson 364		x	
Privatperson 365		x	
Privatperson 366		x	
Privatperson 367		x	
Privatperson 368		x	
Privatperson 369		x	
Privatperson 370		x	
Privatperson 371		x	
Privatperson 372		x	
Privatperson 373		x	
Privatperson 374		x	
Privatperson 375		x	
Privatperson 376		x	
Privatperson 377		x	
Privatperson 378		x	
Privatperson 379		x	
Privatperson 380		x	
Privatperson 381		x	
Privatperson 382		x	
Privatperson 383		x	
Privatperson 384		x	
Privatperson 385		x	
Privatperson 386		x	
Privatperson 387		x	
Privatperson 388		x	
Privatperson 389		x	
Privatperson 390		x	
Privatperson 391		x	
Privatperson 392		x	
Privatperson 393		x	
Privatperson 394		x	
Privatperson 395		x	
Privatperson 396		x	
Privatperson 397		x	
Privatperson 398		x	
Privatperson 399		x	
Privatperson 400		x	
Privatperson 401		x	
Privatperson 402		x	
Privatperson 403		x	
Privatperson 404		x	

Privatperson 405		x	
Privatperson 406		x	
Privatperson 407		x	
Privatperson 408		x	
Privatperson 409		x	
Privatperson 410		x	
Privatperson 411		x	
Privatperson 412		x	
Privatperson 413		x	
Privatperson 414		x	
Privatperson 415		x	
Privatperson 416		x	
Privatperson 417		x	
Privatperson 418		x	
Privatperson 419		x	
Privatperson 420		x	
Privatperson 421		x	
Privatperson 422		x	
Privatperson 423		x	
Privatperson 424		x	
Privatperson 425		x	
Privatperson 426		x	
Privatperson 427		x	
Privatperson 428		x	
Privatperson 429		x	
Privatperson 430		x	
Privatperson 431		x	
Privatperson 432		x	
Privatperson 433		x	
Privatperson 434		x	
Privatperson 435		x	
Privatperson 436		x	
Privatperson 437		x	
Privatperson 438		x	x
Privatperson 439		x	
Privatperson 440		x	
Privatperson 441		x	
Privatperson 442		x	
Privatperson 443		x	
Privatperson 444		x	
Privatperson 445		x	
Privatperson 446		x	
Privatperson 447		x	
Privatperson 448		x	

Privatperson 449		x	
Privatperson 450		x	
Privatperson 451		x	
Privatperson 452		x	
Privatperson 453		x	
Privatperson 454		x	
Privatperson 455		x	
Privatperson 456		x	
Privatperson 457		x	
Privatperson 458		x	
Privatperson 459		x	
Privatperson 460		x	
Privatperson 461		x	
Privatperson 462		x	
Privatperson 463		x	
Privatperson 464		x	
Privatperson 465		x	
Privatperson 466		x	
Privatperson 467		x	
Privatperson 468		x	
Privatperson 469		x	
Privatperson 470		x	
Privatperson 471		x	
Privatperson 472		x	
Privatperson 473		x	x
Privatperson 474		x	
Privatperson 475		x	
Privatperson 476		x	
Privatperson 477		x	
Privatperson 478		x	
Privatperson 479		x	
Privatperson 480		x	
Privatperson 481		x	
Privatperson 482		x	
Privatperson 483		x	
Privatperson 484		x	
Privatperson 485		x	
Privatperson 486		x	
Privatperson 487		x	
Privatperson 488		x	
Privatperson 489		x	
Privatperson 490		x	
Privatperson 491		x	
Privatperson 492		x	

Privatperson 493		x	
Privatperson 494		x	
Privatperson 495		x	
Privatperson 496		x	
Privatperson 497		x	
Privatperson 498		x	
Privatperson 499		x	
Privatperson 500		x	
Privatperson 501		x	
Privatperson 502		x	
Privatperson 503		x	
Privatperson 504		x	
Privatperson 505		x	
Privatperson 506		x	
Privatperson 507		x	
Privatperson 508		x	
Privatperson 509		x	x
Privatperson 510		x	
Privatperson 511		x	
Privatperson 512		x	
Privatperson 513		x	
Privatperson 514		x	
Privatperson 515		x	
Privatperson 516		x	
Privatperson 517		x	
Privatperson 518		x	
Privatperson 519		x	
Privatperson 520		x	
Privatperson 521		x	
Privatperson 522		x	
Privatperson 523		x	
Privatperson 524		x	
Privatperson 525		x	
Privatperson 526		x	
Privatperson 527		x	
Privatperson 528		x	
Privatperson 529		x	
Privatperson 530		x	
Privatperson 531		x	
Privatperson 532		x	
Privatperson 533		x	
Privatperson 534		x	
Privatperson 535		x	
Privatperson 536		x	

Privatperson 537		x	
Privatperson 538		x	
Privatperson 539		x	
Privatperson 540		x	
Privatperson 541		x	
Privatperson 542		x	
Privatperson 543		x	
Privatperson 544		x	
Privatperson 545		x	
Privatperson 546		x	
Privatperson 547		x	
Privatperson 548		x	
Privatperson 549		x	
Privatperson 550		x	
Privatperson 551		x	
Privatperson 552		x	
Privatperson 553		x	
Privatperson 554		x	
Privatperson 555		x	
Privatperson 556		x	
Privatperson 557		x	
Privatperson 558		x	
Privatperson 559		x	
Privatperson 560		x	
Privatperson 561		x	
Privatperson 562		x	
Privatperson 563		x	
Privatperson 564		x	
Privatperson 565		x	
Privatperson 566		x	
Privatperson 567		x	
Privatperson 568		x	
Privatperson 569		x	
Privatperson 570		x	
Privatperson 571		x	
Privatperson 572		x	
Privatperson 573		x	
Privatperson 574		x	
Privatperson 575		x	
Privatperson 576		x	
Privatperson 577		x	
Privatperson 578		x	
Privatperson 579		x	
Privatperson 580		x	

Privatperson 581		x	
Privatperson 582		x	
Privatperson 583		x	
Privatperson 584		x	
Privatperson 585		x	
Privatperson 586		x	
Privatperson 587		x	
Privatperson 588		x	
Privatperson 589		x	
Privatperson 590		x	
Privatperson 591		x	
Privatperson 592		x	
Privatperson 593		x	
Privatperson 594		x	
Privatperson 595		x	
Privatperson 596		x	
Privatperson 597		x	
Privatperson 598		x	
Privatperson 599		x	
Privatperson 600		x	
Privatperson 601		x	
Privatperson 602		x	
Privatperson 603		x	
Privatperson 604		x	
Privatperson 605		x	
Privatperson 606		x	
Privatperson 607		x	
Privatperson 608		x	
Privatperson 609		x	
Privatperson 610		x	
Privatperson 611		x	
Privatperson 612		x	x
Privatperson 613		x	
Privatperson 614		x	
Privatperson 615		x	
Privatperson 616		x	
Privatperson 617		x	x
Privatperson 618		x	
Privatperson 619		x	
Privatperson 620		x	
Privatperson 621		x	
Privatperson 622		x	
Privatperson 623		x	
Privatperson 624		x	

Privatperson 625		x	
Privatperson 626		x	
Privatperson 627		x	
Privatperson 628		x	
Privatperson 629		x	
Privatperson 630		x	
Privatperson 631		x	
Privatperson 632		x	
Privatperson 633		x	
Privatperson 634		x	
Privatperson 635		x	
Privatperson 636		x	
Privatperson 637		x	
Privatperson 638		x	
Privatperson 639		x	
Privatperson 640		x	
Privatperson 641		x	
Privatperson 642		x	
Privatperson 643		x	
Privatperson 644		x	
Privatperson 645		x	
Privatperson 646		x	
Privatperson 647		x	
Privatperson 648		x	
Privatperson 649		x	
Privatperson 650		x	
Privatperson 651		x	
Privatperson 652		x	
Privatperson 653		x	
Privatperson 654		x	
Privatperson 655		x	
Privatperson 656		x	
Privatperson 657		x	
Privatperson 658		x	
Privatperson 659		x	
Privatperson 660		x	
Privatperson 661		x	
Privatperson 662		x	
Privatperson 663		x	
Privatperson 664		x	
Privatperson 665		x	
Privatperson 666		x	
Privatperson 667		x	
Privatperson 668		x	

Privatperson 669		x	
Privatperson 670		x	
Privatperson 671		x	
Privatperson 672		x	
Privatperson 673		x	
Privatperson 674		x	
Privatperson 675		x	
Privatperson 676		x	
Privatperson 677		x	
Privatperson 678		x	
Privatperson 679		x	
Privatperson 680		x	
Privatperson 681		x	
Privatperson 682		x	
Privatperson 683		x	
Privatperson 684		x	
Privatperson 685		x	
Privatperson 686		x	
Privatperson 687		x	
Privatperson 688		x	
Privatperson 689		x	
Privatperson 690		x	
Privatperson 691		x	
Privatperson 692		x	
Privatperson 693		x	
Privatperson 694		x	
Privatperson 695		x	
Privatperson 696		x	
Privatperson 699		x	
Privatperson 700		x	
Privatperson 701		x	
Privatperson 702		x	
Privatperson 703		x	
Privatperson 704		x	
Privatperson 705		x	
Privatperson 706		x	
Privatperson 707		x	
Privatperson 708		x	
Privatperson 709		x	
Privatperson 710		x	
Privatperson 711		x	
Privatperson 712		x	
Privatperson 713		x	
Privatperson 714		x	

Privatperson 715		x	
Privatperson 716		x	
Privatperson 717		x	
Privatperson 718		x	
Privatperson 719		x	
Privatperson 720		x	
Privatperson 721		x	
Privatperson 722		x	
Privatperson 723		x	
Privatperson 724		x	
Privatperson 725		x	
Privatperson 726		x	
Privatperson 727		x	
Privatperson 728		x	
Privatperson 729		x	
Privatperson 730		x	x
Privatperson 731		x	
Privatperson 732		x	
Privatperson 733		x	x
Privatperson 734		x	
Privatperson 735		x	
Privatperson 736		x	
Privatperson 737		x	
Privatperson 738		x	
Privatperson 739		x	
Privatperson 740		x	x
Privatperson 741		x	
Privatperson 742		x	
Privatperson 743		x	
Privatperson 744		x	
Privatperson 745		x	
Privatperson 746		x	
Privatperson 747		x	
Privatperson 748		x	
Privatperson 749		x	
Privatperson 750		x	
Privatperson 751		x	
Privatperson 752		x	
Privatperson 753		x	
Privatperson 754		x	
Privatperson 755		x	
Privatperson 756		x	
Privatperson 757		x	
Privatperson 758		x	

Privatperson 759		x	
Privatperson 760		x	
Privatperson 761		x	
Privatperson 762		x	
Privatperson 763		x	
Privatperson 764		x	
Privatperson 765		x	
Privatperson 766		x	
Privatperson 767		x	
Privatperson 768		x	
Privatperson 769		x	
Privatperson 770		x	
Privatperson 771		x	
Privatperson 772		x	
Privatperson 773		x	
Privatperson 774		x	
Privatperson 775		x	
Privatperson 776		x	
Privatperson 777		x	
Privatperson 778		x	
Privatperson 779		x	
Privatperson 780		x	
Privatperson 781		x	
Privatperson 782		x	
Privatperson 783		x	
Privatperson 784		x	
Privatperson 785		x	
Privatperson 786		x	
Privatperson 787		x	
Privatperson 788		x	
Privatperson 789		x	
Privatperson 790			x
Privatperson 791			x
Privatperson 792			x
Privatperson 793			x
Privatperson 794			x
Privatperson 795			x
Privatperson 796			x
Privatperson 797			x
Privatperson 798			x
Privatperson 799			x
Privatperson 800			x
Privatperson 801			x
Privatperson 802			x

Privatperson 803			X
Privatperson 804			X
Privatperson 805			X
Privatperson 806			X
Privatperson 807			X
Privatperson 808			X
Privatperson 809			X
Privatperson 810			X
Privatperson 811			X
Privatperson 812			X
Privatperson 813			X
Privatperson 814			X
Privatperson 815			X
Övriga			
Uppsala Marinbotaniska Medelhavsexpedition AB	X	X	X
LFV	X	X	
Swedavia		X	X
HSB Brf 81 Västgötaresan		X	
Rikshem	X	X	
Sveriges lantbruksuniversitet (SLU)	X	X	X
Uppsalahem AB	X	X	
Uppsala universitet	X		
Statens veterinärmedicinska anstalt	X		
Akademiska hus	X	X	X
Hembla AB	X		
BRF Islandsgården	X		
Bostadsrättsföreningen Slottsgränden, Bostadsrättsföreningen Blåsippan och Bostadsrättsföreningen Brynhild	X		
Bostadsrättsföreningen Dragarbrunn 63	X		
Uppsala Science park KB genom Vasakronan AB	X		
Uppsala Akademi-förvaltning	X		

Fastigheter som berörs av inlösen:

Fastighet	Namn	Gatuadress	Postnummer	Ort
Ultuna 2:23	Akademiska Hus Aktiebolag	BOX 483	401 27	GÖTEBORG
Kåbo 43:1	Uppsala Vatten och Avfall AB	BOX 1444	751 44	UPPSALA

Ultuna 4:2	Bäcklösa Mark 1 AB	c/o HSB PRODUKTION AB, BOX 8310	104 20	STOCKHOLM
Ultuna 2:1	Staten Sveriges lantbruksuniversitet	Box 7070	750 07	UPPSALA
Nåntuna 2:19	Staten Sveriges lantbruksuniversitet	Box 7070	750 07	UPPSALA
Nåntuna 2:5				
Nåntuna 2:2	Staten Sveriges lantbruksuniversitet	Box 7070	750 07	UPPSALA
Nåntuna s:2	Samfällighet			
Sävja 111:1	Rikshem Sävla AB	c/o RIKSHEM AB (PUBL), BOX 307	101 26	STOCKHOLM
Danmarks- Söderby 7:2	Staten Trafikverket		781 89	BORLÄNGE

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

De yttranden som inkommit i samrådet har besvarats i samrådsredogörelsen. För de som i sitt granskningsyttrande påpekat att deras samrådsyttrande kvarstår hänvisas därför till samrådsredogörelserna.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande av länsstyrelsens yttrande

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar att länsstyrelsen bedömer att planen är förenlig med de statliga eller andra allmänna intressen som länsstyrelsen bevakar, och de bedömer att de inte kommer att pröva planen utifrån prövningsgrunderna i 11 kapitlet 10 § plan- och bygglagen samt nu kända förhållanden.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar länsstyrelsens synpunkt om att påverkan på Ultuna källa och påverkan på grundvattnet under anläggandet av bron hanteras inom ramen för tillståndet för vattenverksamhet som handläggs av mark- och miljödomstolen.

Förvaltningen noterar att länsstyrelsen delar synen på att detaljplanen följer översiktsplanens och den fördjupade översiktsplanens intentioner, även om planområdet avviker något från spårkorridorerna i dessa dokument.

Länsstyrelsens synpunkter gällande artskydd besvaras under rubriken *Artskydd* i detta granskningsutlåtande.

Val av trafikslag

Uppsala kommun och Region Uppsala har under flera år utrett frågan kring hur man 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.

Det är flera som hört av sig som förespråkar BRT-bussar alternativt en utveckling med vanlig buss framför spårväg. Ett politiskt inriktningsbeslut togs redan i mars 2020 om att spårväg ska vara huvudalternativ för den nya kollektivtrafiken. Detaljplanerna för spårvägen arbetades fram för att fungera för både BRT-alternativet och spårväg, men inför granskningen av delsträcka D ändrades syftet med detaljplanen till att gälla enbart spårväg för att tydliggöra att de utredningar som ligger till grund för detaljplanen inte fullt ut omfattar alternativet med snabbussar (BRT).

Att utreda ett alternativt trafikslag är kostsamt och tar mycket tid och pengar som antagligen används helt i onödan eftersom det finns både ett inriktningsbeslut av kommunstyrelsen från mars 2020 och ett genomförandebeslut av kommunfullmäktige från december 2021 för spårväg. Både BRT och spårväg innebär stora investeringar och en fast linjesträckning, samt motsvarande ingrepp i natur och kulturmiljön. Även BRT behöver köras i egna banor och ha upphöjda perronger för att fungera. Ett kollektivtrafiksystem med BRT-bussar kan därför inte ersättas av vanliga bussar. Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen om att vanliga busslinjer är enklare att dra om, men detta är inte självklart positivt. Tryggheten av att veta var kollektivtrafiken går höjer fastighetsvärden och medför mer långsiktiga investeringar.

En avgörande punkt för valet av spårväg framför bussar, oavsett drivmedel, är att bussar inte kan ta lika många passagerare som en spårvagn. Det når därför tidigare en punkt när för många människor behöver åka samtidigt för att det ska finnas plats att köra fler bussar. Redan idag är det trångt på vissa sträckor, och befolkningen fortsätter att öka. Även längre bussar kan inte transportera lika många människor som spårvagnar.

Bussar har också flera andra nackdelar jämfört med spårvagn, såsom att bussar orsakar mer buller och mer föroreningar från både däck och eventuella förbränningsmotorer. Bussar behöver större utrymmen för att vända än spårvagn då spårvagnarna bara kan byta riktning. BRT kräver på grund av sin längd dessutom extra stora vändzoner eller en gatustruktur som möjliggör vändning genom rundkörning. Spårväg har också en lägre underhållskostnad. Utöver det finns bekvämlighets- och tillgänglighetsfördelar med spårvagnen då de stannar mer precist vid en perrong än bussar och lättare kan angöras helt i plan.

Jämförelser som gjorts mellan BRT och spårväg har framför allt utgått från bussar med någon form av förbränningsmotor då det är den vanligaste tekniken i bussar idag, men även med en elmotor genererar bussar mer buller och utsläpp av partiklar från däck än spårväg gör.

Spårvägssystemet kommer inte ersätta busstrafik i staden utan de olika färdmedlen kommer komplettera varandra, precis som tåg också är ett komplement i kollektivtrafiken. Sunnersta, som trafikeras av bussar idag, kommer trafikeras av bussar även efter att spårvägen har byggts ut.

Analyser och prognoser uppdateras kontinuerligt. Region Uppsala genomför kontinuerligt resvaneundersökningar hos Uppsalaborna. Bland annat undersöks reslängder, startpunkter, resmål, 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. Prognoser bygger alltid på en del antaganden 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. Uppdaterade befolkningsprognoser för kommunen visar fortfarande på en ökande befolkning, även om ökningen är mindre än tidigare, vilket fortfarande innebär ett behov av spårväg.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen om att kontaktledningarna påverkar kulturmiljön mer än batteridrivna spårvagnsfordon. Detaljplanen styr inte vilken teknik som ska tillämpas för att driva spårvagnarna, men kontaktledningarna har varit utgångspunkten i den förprojektering som ligger till grund för detaljplanen. Målsättningen är att skapa förutsättningar för en robust, driftssäker och kostnadseffektiv spårväg, för att kunna säkra funktionaliteten och samhällsnyttan för våra medborgare. De enda sträckor med batteridrivna spårvagnar som finns i Europa är inte längre än cirka 500 meter. Det finns heller inga beprövade lösningar av batteridrivna spårvagnar i nordiskt klimat (vinter), vilket gör att driftsäkerheten och robustheten inte går att garantera. Utöver det ökar kostnaderna på grund av att utbudet av leverantörer är lägre och det blir dyrare att bygga anläggningen på grund av att batteridrivna fordon är tyngre. Driftkostnaderna för fordon ökar också. Både Uppsala kommun och Region Uppsala har beslutat att beprövad teknik ska användas i första hand. Utbudet hos leverantörer av spårvagnar är också större för fordon med konventionella lösningar. Detaljplanen har därför tagit höjd för att kontaktledningarna kommer finnas i stadsmiljön för att kunna belysa påverkan på kulturmiljö. Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande bedömt att planförslaget, som redovisar kontaktledningarna, inte medför påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövården.

Se även förvaltningens bemötande under rubriken *Ekonomi*.

Trafik och trafiksäkerhet

Både korsningen med Dag Hammarskjölds väg och Gamla Stockholmsvägen (tidigare väg 255) kommer ske i samma plan som spårvägen.

Flera yttranden berör att gång- och cykeltunneln under väg 255 tas bort. 2021 gick väghållaransvaret över till Uppsala kommun från Trafikverket för väg 255 mellan kommungränsen till Knivsta i söder och korsningen med Kungsängsleden i norr. I samband med det bytte vägen också namn till Gamla Stockholmsvägen. Som väghållare i sträckan önskar Uppsala kommun sänka väg 255 i korsningen med Skåneresan cirka tre meter till höjden +35,5. Syftet med sänkningen av korsningen är att omvandla Gamla Stockholmsvägen till en stadsgata som ligger i nivå med omgivande mark. Sänkningen bygger bort Gamla Stockholmsvägen som en barriär mellan naturområden på öster respektive väster sida.

Genom sänkning av vägen i korsningspunkten med Skåneresan hamnar den på samma nivå som omgivande orörd natur väster om vägen. Sänkningen gör att bullernivåer för omgivande bostäder och natur minskar då gatan inte längre ligger på en bank. Utöver sänkningen kommer gatans hastighet ses över och föreslås i ett första skede sänkas till 60 kilometer i timmen. Ännu lägre hastighet kan bli aktuellt om gatan i framtiden kantas av bebyggelse på var sida. Gång- och cykelbanan till och från Nåntuna backar kommer att korsa Gamla Stockholmsvägen i plan i stället för tunnel och regleras med trafiksinal.

Sänkningen är också en förutsättning för att vägen ska kunna möta spårvägen i samma plan och på sikt bilda en stadsmiljö med en stadsdelsnod där Gamla Stockholmsvägen har en annan karaktär än idag, med bebyggelse på båda sidor och lägre hastigheter. Vid planskild korsning blir en sådan stadsmiljö mycket svår att få till.

Trafikprognoser har visat att spårvägens passager vid Gamla Stockholmsvägen inte kommer orsaka större trafikstörningar. Trafikprognoserna som tagits fram utgår från planerad utbyggnad och trafikstruktur i den fördjupade översiktsplanen. Prognoserna har tagits fram av externa experter inom området, och personer med relevant kunskap på stadsbyggnadsförvaltningen har granskat dem. I arbetet med delsträcka D har det inte funnits anledning att ifrågasätta dessa prognoser från den fördjupade översiktsplanen.

Stenbrohultsvägen nås idag via Skåneresan. Spårvägen kommer att gå på delar av den befintliga sträckningen för Skåneresan. Under byggfasen av spårvägen kommer Skåneresan därför få en temporär dragning lite mer söderut som ansluter till Stenbrohultsvägen. Därefter kommer den temporära vägen att ersättas av en fullt utbyggd huvudgata som kommer förbinda Gamla Stockholmsvägen (väg 255) med Stenbrohultsvägen. Allmän biltrafik kommer därmed att vara tillåten mellan Stenbrohultsvägen och Gamla Stockholmsvägen (väg 255) både under och efter byggfasen. I samråd 1 och samråd 2 var den temporära dragningen av Skåneresan planlagd som gata. Efter samråd 2 togs den temporära vägdragningen bort från plankartan och illustrationer eftersom en temporär väg inte kräver planläggning och ingen annan tillfällig väg eller byggväg planläggs eller redovisas i tillhörande illustrationsplan. I planbeskrivningen framgår att tryckstegringsstationen kommer att kunna angöras via den tillfälliga sträckningen av Skåneresan så länge behovet finns. Det redovisas konsekvent inga temporära vägdragningar i illustrationsplanen. Illustrationer av vägar utanför planområdet kan därför se ofullständiga ut.

Detaljplanen styr varken utformning eller placering av korsningar eller övergångsställen. Det hanteras istället i den förprojektering som ligger till grund för plankartan och som visas i form av illustrationer i planbeskrivningen. Den kompletterande mobilitetsutredningen togs fram som ett stöd i arbetet med förprojekteringen och pekar därmed på brister i trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Förprojekteringen har därefter reviderats där det bedömts nödvändigt avseende framkomlighet eller trafiksäkerhet, och kommer att bearbetas ytterligare i samband med den detaljprojektering som kommer göras i detaljplanens genomförande. Det är kommunens ansvar att säkerställa att gator inom allmän plats utformas så att olika trafikslag och oskyddade trafikanter kan samsas på ett så trafiksäkert sätt som möjligt i den mån det är möjligt, sett till alla intressen som behöver tillgodoses på respektive plats.

Av kulturhistoriska skäl kommer Hemslöjdsvägen att efterlikna den vägsektion som finns i dag och inte byggas ut med en parallell gång- och cykelväg. Vägen kommer dock att breddas från cirka fem meter till sex och en halv meter längs den sträcka som behöver byggas om.

Vägen från Dragonvägen till Stordammen kommer korsa spårvägen i samma plan. I övrigt påverkas den inte av detaljplanen. Vid eventuell framtida utbyggnad i området i enlighet med den fördjupade översiktsplanen kan den då komma att ersättas av en annan gatustruktur. Det hanteras dock inte i den här detaljplanen.

Gamla Stockholmsvägen (väg 255) är omledningsväg för E4:an i de fall då alla körfält i båda riktningarna på E4:an blockerats, vilket är mycket ovanligt. Det har hittills aldrig hänt. E4:an är en rekommenderad väg för farligt gods. Det finns dock inget förbud för farligt gods att köra någon annan väg än på en sådan väg som är rekommenderad för farligt gods, vilket de flesta transporter behöver göra i början eller slutet av sin transportsträcka. Det gör inte att alla vägar där farligt gods någon gång kan köra behöver planeras för farligt gods. Utöver det finns inga restriktioner mot att framföra

olika former av kollektivtrafik på eller nära en led som är rekommenderad för farligt gods.

Järnvägen, Ostkustbanan, är också en rekommenderad transportled för farligt gods som går nära planområdet. Den är inte identifierad som en riskkälla i riskutredningen på grund av att plankartans markanvändning intill järnvägen är kollektivtrafiktorg som inte bedöms som en plats för stadigvarande vistelse. Risker med närhet till järnvägen behöver enbart bedömas om en detaljplan medger användning för stadigvarande vistelse. Den stora nivåskillnaden mellan kollektivtrafiktorget och järnvägen bidrar också till att minska risknivån.

Snöröjning behövs oavsett trafikslag. Rälerna är inte sandfyllda. Spårvagnarna har en behållare med sand som kan släppas ut på rälen vid halt underlag. Behållaren fylls på när vagnarna är på depån.

Spårvagnen går i egen bana där så är möjligt. I vissa delar av staden är gaturummet dock för trångt och spårvägen behöver då gå i blandtrafik. De gatorna har fortfarande minst en fil i bägge riktningar vilket innebär att annan trafik vid en olycka tillfälligt kan använda det andra körfältet växelvis. Vare sig en gata eller hela staden blir alltså igensatt vid ett stopp i spårvägstrafiken. Övriga spårvagnar kan förstås inte ta sig förbi på samma spår, men har fördelen av att kunna vända på samma spår, vilket gör att spårvägstrafik på båda sidor fortfarande kan fungera även om spårvagnarna inte kan ta sig förbi stoppet. Spårvagnarna kommer dessutom kompletteras av busstrafik. Spårvagnar kan bogseras bort om det blir nödvändigt.

Nollalternativet för trafik visar en utveckling utifrån kända förutsättningar och prognoser, inte hypotetiska scenarion om att all trafik är eldriven. Elbilar genererar dock också buller från däck. Redan vid de relativt låga hastigheter som används i stadsmiljöer överskrider bullret från däcken bullret från en förbränningsmotor. Utöver detta innebär elbilar också samma utrymmesbehov som andra personbilar.

Kommunen har en pågående dialog med Uppsala vatten om hur Bäcklösa vattenverk ska kunna fungera utan att vattenverkets produktion påverkas negativt under både spårvägens utbyggnads- och driftskede. Det innefattar både transporter till och från verket idag och i framtiden liksom grundlig samordning med Uppsala vattens planerade utbyggnad av verket kring byggttransporter, ledningsdragningar och extra ytbehov under genomförandefaserna. I plankartan och den underliggande förprojekteringen har hänsyn tagits till att tunga transporter där kemikalier förekommer ska kunna angöra verket. En ny infart anordnas via Hedda Nordenskiölds väg. Denna väg breddas för att rymma tunga transporter och en ny bro anläggs över Bäcklösadiket. Även korsningen med Gottsunda allé breddas för att rymma tunga transporter som ska svänga in på Hedda Nordenskiölds väg. Kommunen och Uppsala vatten har tecknat ett övergripande markavtal men dialog och samordning mellan parterna behöver fortlöpa under hela planeringen och genomförandet av byggnationen.

Stadsbyggnadsförvaltningen bekräftar att Uppsala vatten har tolkat illustrationsplanen rätt gällande Vivelvägen. Den östra gatuanslutningen kommer att stängas för fordonstrafik. Planbeskrivningen har förtydligats kring detta.

Efter granskningen har en systemhandling tagits fram för Hemslöjdsvägen som inkluderar infarten till Nántuna 2:15. Det har tagits hänsyn till framkomlighet för avfallsfordon. Infarten har fått en annan utformning och har förlängts för att hantera höjdskillnaderna bättre. Infarten kommer att samförläggas med infart till angränsande bostadsfastigheter.

Väginfrastrukturen kommer att byggas ut inom de sydöstra stadsdelarna för att bland annat försörja den nya knutpunkten med järnvägsstation i Bergsbrunna. Enligt den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna ska spårvägen gå i en huvudgata (boulevard) som rymmer både bil, gång- och cykeltrafik. Det går att läsa mer om den i planbeskrivningen, den fullt utbyggda huvudgatan beskrivs där som "fas 2". Vidare tog kommunstyrelsen beslut den 11 september 2024 om att anta projektdirektiv för Väginfrastruktur i de sydöstra stadsdelarna (VIP SÖS). Det finns även en ansökan inlämnad till plan- och byggnadsnämnden om att påbörja planläggning av huvudgatan (boulevard) och nämnden kommer att ta beslut i ärendet i januari 2025. Spårvägen kommer inte angöra Bergsbrunna förrän Trafikverkets järnvägsstation är klar och börjar trafikeras, vilket är planerat till år 2034. Huvudgatan behöver vara utbyggd och etablerad innan dess för att få en välfungerande väginfrastruktur till järnvägsstationen. Järnvägsstationen kommer även kunna angöras österifrån via en ny anslutningsväg till ny av-/påfart på E4:an. Den nya trafikplatsen beräknas vara färdigställd av Trafikverket 2030.

Den förprojektering som ligger till grund för plankartans gränser har hanterat vändning av spårvagnar öster om hållplatsen vid Gamla Stockholmsvägen (väg 255) och vändning vid Bergsbrunna med fyra bytes-/uppställningsspår. Om hållplatslösningen vid Bergsbrunna med en extra uppställningsplats efter hållplatsen inte kommer att nyttjas, kommer den ytan att ersättas av en eller flera nya detaljplaner som pågår för stationsområdet.

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Region Uppsalas önskemål om hastighetsbegränsningar som behöver beaktas och säkerställas i efterföljande detaljprojektering och spårvägens driftskede.

Kommunen kommer att arbeta för att säkra framkomlighet även under byggtid. Detta regleras dock inte av detaljplanen.

Kommunen och Trafikverket har inga planer på ytterligare en centralstation strax intill den nuvarande. Lokalisering av parkeringsplatser i kommunen hanteras inte i detaljplanen. Inte heller parkeringsavgifter eller infartsleder.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar Sunnersta egnahemsförenings synpunkt om att en utbyggnad av fyra järnvägsspår mellan Uppsala och Stockholm är viktigt för en välfungerande kollektivtrafik. Förvaltningen noterar önskemålet om avgångar till andra orter i Uppsala kommun samt till Västerås. Den här detaljplanen kan dock inte styra över trafikplaneringen på järnvägen utan detta hänvisas till Trafikverket.

Förvaltningen ansvarar inte för parkeringsplatser för besökare till privata fastigheter. Detta är ett ansvar som faller på fastighetsägaren. Förvaltningens bedömning är att ett genomförande av spårvägen inte kommer att påverka möjligheten att parkera fordon på privata fastigheter. Möjligtvis att väg till parkeringen behöver bli annorlunda på grund av arbetsområden. Kommunen för dialog med fastighetsägare som direkt berörs av spårvägens genomförande.

För synpunkter gällande utformningen av Uppsala centralstation hänvisar förvaltningen till det projektet och pågående planläggning. För synpunkter på utformningen av centralstationen i Knivsta hänvisas till Knivsta kommun.

Räddningstjänstens insatser och andra olyckor

Sävja centrum är inte utbyggt i enlighet med gällande detaljplan, och ett planarbete pågår i området för Sävja stadsdelsnod som kommer att ersätta detaljplanen för Sävja

centrum. Frågan om utrymning för nya byggnader kommer att hanteras i den nya detaljplanen och under tiden som detaljplanen pågår kommer inte bygglov beviljas utifrån den gamla detaljplanen utan avstämning med de som hanterar den pågående planprocessen.

Kommunen avser att bygga de gång- och cykelbanor som också ska fungera som räddningsvägar för spårvägen enligt de utformningskrav som räddningsnämnden framför.

Olyckor med strömförande ledningar kopplat till spårvagnar är ovanliga. Spårvägsledningarna kan vara farliga, men har inte lika hög spänning som ledningar för tåg.

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar räddningsnämndens synpunkt om vikten av att beakta brandposters placering under och efter spårvägens utbyggnad och kommer ta det i beaktande.

Riskutredning 3.0, benämnd 2.0 innan detaljplanens granskningskede, har löpande analyserat den förprojektering som ligger till grund för vilket markutrymme som behöver avsättas i detaljplanen. Förprojekteringen har på motsvarande sätt löpande reviderats för att mitigera de risker som identifierats i riskutredningen och detaljplanens gränser har vid behov reviderats. Tekniska funktioner såsom automatisk jordning eller utrymning från byggnader hanteras i detaljplanens genomförandeskede. Plankartan förhindrar inte att delavsnittet mellan bro över Fyrisån och Gamla Stockholmsvägen (väg 255) blir farbar för räddningsfordon, men som framgår av planbeskrivningen så är det tänkt att räddningsfordon angör bron via en särskild anslutningsväg från Hemslöjdsvägen. Gestaltningssidén för delavsnittet är också att spårvägen är belagd med gräs öster om anslutningsvägen upp på bron.

Hur allmän biltrafik ska hindras från att nyttja bron via anslutningsvägen kommer att hanteras i detaljplanens genomförandeskede.

Linjesträckning

Linjesträckningen är vald för att ge bäst avlastning av centralstationen med en kompletterande station på rätt avstånd från den befintliga. Det innebär också att spårvägen behöver utgöra en relativt snabb förbindelse mellan viktiga målpunkter så som de båda universiteterna, sjukhuset och platser där många bor eller kommer att bo. Vid avvägning mellan olika alternativ, så som att bygga spårvägen till Sunnersta och använda den befintliga Flottsundsbron istället för att bygga en ny, var den valda sträckningen det som bäst kunde uppnå dessa syften.

Alternativa dragningar som valts bort under processen finns beskrivna i en bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen kallad alternativbeskrivning.

Att bygga spårväg och broar på platser där konsekvenserna ur alla andra aspekter än trafik blir minimala skulle inte uppnå syftet med att bygga en spårväg, det vill säga att effektivt kunna transportera många människor mellan viktiga målpunkter.

Länsstyrelsens yttrande i det första samrådet för delsträcka D var just ett yttrande utifrån de förutsättningar och kända fakta som fanns då. Därefter har mycket arbete gjorts för att fördjupa kunskapen om en möjlig brosträckning och länsstyrelsen har lämnat både ett andra samrådsyttrande och ett granskningsyttrande på den tillgängliga fakta som tagits fram till det andra samrådet respektive granskningen.

De som arbetar i Fyrislund och Boländerna, eller någon annan befintlig del av staden som spårvägen inte kommer trafikera, kommer ha samma färdväg dit efter att spårvägen byggts ut som innan. Linjesträckningen har valts utifrån att den trafikerar sträckor där många människor rör sig till målpunkter för arbete och studier såsom universiteten och sjukhuset. Tillgången till en ny station i Bergsbrunna innebär också bättre kollektivtrafikförbindelser till arbetsplatser i Knivsta och norra Stockholmsområdet för boende i sydöstra stadsdelarna. Bättre kollektivtrafikförbindelser mellan olika målpunkter påverkar också människors val av arbete och boende över tid. För en del kommer tåg från Uppsala centralstation fortsätta vara den bästa lösningen för att ta sig från sin startpunkt till sin målpunkt. För andra startpunkter och målpunkter kommer spårvagn till och från den nya stationen vid Bergsbrunna vara det mest effektiva. Exempelvis de som reser från Stockholmsområdet till Sveriges lantbruksuniversitet för jobb eller studier.

Ny järnvägsstation vid Bergsbrunna och tågavgångar

Det är idag en brant slänt väster om det nya stationsläget. Den slänten kommer fyllas ut fram till stationen och avslutas i en mur mot spåren. Det innebär att det kommer vara nästan tio meters höjdskillnad mellan perrongen för tågen och ändhållplatsen för spårvägen. Den höjdskillnaden kommer hanteras genom hissar och trappor mellan de olika färdmedlen på samma sätt som det är på många andra stationer för både tåg och tunnelbana. Vid Uppsala centralstation saknas naturlig höjdskillnad vilket istället innebär att de flesta resenärer som byter mellan buss och tåg först behöver ta sig ner cirka fem meter för att komma under spåren och därefter ta sig upp lika långt igen för att komma till rätt spår.

Vilka tåg som kommer stanna i det nya stationsläget kan förändras över tid, men i nuläget ser det ut som att både pendeltåg och direkttåg till Stockholm kommer stanna där. Oavsett så är inte Stockholm centrum den enda mål- eller startpunkten för resor till och från södra Uppsala, utan andra orter längs järnvägsspåret till Stockholm är redan idag mål- och startpunkter för människor som pendlar åt båda hållen för arbete och studier.

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar synpunkten om att det kan behövas väderskydd för de som väntar på spårvägen vid ändhållplatsen i Bergsbrunna. Hållplatsernas utformning och till exempel väderskydd regleras inte i detaljplanen men redovisas i det gestaltningsprogram som tillhör detaljplanen. Enligt gestaltningsprogrammet kommer alla hållplatser oavsett storlek förse med väderskydd.

Gestaltning

Bron sträckning och förslag på utformning är framtagna för att vara tilltalande både för den som rör sig i Fyrisåns dalgång och för den som färdas på bron. Den exakta utformningen bestäms inte i detaljplanen, men det finns en bestämmelse om att bron ska ha hög arkitektonisk kvalitet i förhållande till det omgivande landskapets höga kulturhistoriska värde. Stadsbyggnadsförvaltningen står fast vid att fler kommer uppleva bron i sin vardag när de färdas över den än under den. Stadsbyggnadsförvaltningen har därmed inte uttryckt att andra vyer av bron är oviktiga.

Suicidstängsel regleras inte i detaljplanen och behöver därmed inte visas i illustrationer. Stadsbyggnadsförvaltningen delar dock synpunkten att suicidstängsel påverkar brons utformning. Eventuella suicidskydd ska inarbetas i brons övriga gestaltning i enlighet med planbestämmelsen för bron.

Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att en nattyv över bron skulle kunna vara förtydligande. En sådan illustration kommer dock inte tas fram inför antagandet av detaljplanen.

Förvaltningens mål är att ersätta alla träd som tas ned i Ultunaallén med minst ett nytt, helst i nära anslutning till den plats det nedtagna trädet tidigare haft.

Det stämmer att spårväg inte alltid kan hantera lika branta lutningar som andra fordon. Stadsbyggnadsförvaltningen delar synpunkten om att banvallen (brobanken) på östra sidan av Fyrisån har en inverkan på landskapsbilden. Därför har det gjorts många anpassningar för att mildra och anpassa intrånget. Förvaltningen bedömer att banvallen efter anpassningen inte kommer att orsaka påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövården. Banvallens höjd är en avvägning mellan att å ena sidan anpassa utformningen till landskapet i årummet, och å andra sidan ge kommande stadsutveckling så goda förutsättningar som möjligt. En högre banvall i årummet möjliggör att få en spårväg som kan korsa Gamla Stockholmsvägen i plan, istället för planskilt i ett tråg. En tråglösning skulle skapa en otrygg hållplats som inte har kontakt med den omgivande bebyggelsen.

Båttrafik och segelfri höjd

Angående Fyrisåns kulturhistoriska värde se under rubriken *Kulturmiljö*.

Utformningen av bron över Fyrisån har många intressen att ta hänsyn till där farled 921 är ett av dem. Stadsbyggnadsförvaltningen behöver göra en helhetsbedömning och avvägning mellan flera intressen i planarbetet. Totalt sett gör stadsbyggnadsförvaltningen bedömningen att det, liksom i detaljplanens granskningsskede, finns flera fördelar med en 12 meter hög bro istället för en 16 meter hög. Fördelarna är för det första en mindre klimatpåverkan eftersom en lägre bro innebär en mindre materialåtgång. För det andra ger en lägre bro en gynnsammare geometri. Inte bara för spårvägen utan också för gång- och cykeltrafikanter då bron inte blir lika brant. För det tredje innebär en lägre bro sannolikt en minskad risk för påverkan på grundvattnet. En lägre bro blir lättare och kräver därmed inte lika djup grundläggning. Det fjärde skälet är ekonomi. En lägre bro blir billigare eftersom det inte går åt lika mycket material.

I samband med kommunstyrelsens beslut om att lämna in tillståndsansökan för vattenverksamhet till mark- och miljödomstolen, den 14 juni 2024, begärde kommunstyrelsen att plan- och byggnadsnämnden skulle ta fram en detaljplan med en tolv meter hög bro över Fyrisån. I en sammanvägd bedömning mellan olika intressen bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att planbestämmelsen som säkerställer en tolv meter segelfri höjd behålls. Planbestämmelsen gör det möjligt för merparten av de båtar med mast som idag trafikerar Fyrisån att även fortsättningsvis kunna göra det, men begränsar givetvis möjligheterna för segelbåtar med högre mast eller högre godstransporter att passera den nya bron och därmed att nå de centrala delarna av Uppsala. Det är förvaltningens förhoppning att merparten av småskaliga godstransporter ska kunna angöra Uppsala hamn även i framtiden.

Det stämmer att en stor del av båttrafiken på ån är småbåtar, men det finns större båtar än roddbåtar som behöver kunna passera. En del av dem är små segelbåtar med mast som behöver en viss höjd för att kunna passera bron, andra är lite större båtar utan mast som inte heller klarar en för låg bro. En fast bro som är lägre än tolv meter bedöms ha allt för stor påverkan på farleden. En låg öppningsbar bro bedöms ha för stor påverkan på spårvagnstrafiken.

Stadsbyggnadsförvaltningen har tagit emot förslaget om personbåttrafik på ån som kan ansluta till spårvägen, och även om det är en god och trevlig idé att använda närheten till ån som en resurs ser inte förvaltningen att det uppfyller syftet att avlasta hårt trafikerade vägar i staden.

Depå

Detaljplanen för depån är antagen och överklagad, men inte överprövad av länsstyrelsen. Det är nu upp till domstol att avgöra om någon av överklagandena ska leda till att den upphävs eller inte.

13 olika alternativ för placering av spårvagnsdepån har utvärderats. Av de som utvärderades var det läget som valdes det mest lämpliga utifrån alla olika aspekter, trots att det är en sluttning som kräver både en del schaktning och fyllnadsmassor.

Det stämmer att depån är beroende av att det också finns laga kraft-vunna detaljplaner som tillåter spårväg fram till depån för att depån ska vara användbar. Processerna för de olika detaljplanerna för spårvägen och depån pågår därför parallellt. Det går att samla stora områden, som ett helt spårvägssystem, i en och samma detaljplan, men när det är så stora områden, med olika specifika frågor att lösa kan planområdet behöva delas upp i flera delar. Detaljplanen för depån har dessutom en annan beställare än resten av spårvägssystemet och skiljer sig åt en del i syfte och innehåll, vilket gjort det lämpligare att hantera den som en egen detaljplan.

Artskydd

Flera artskyddsinventeringar är gjorda och en artskyddsutredning är framtagen. Stadsbyggnadsförvaltningen förstår därför inte synpunkten om att detta inte är gjort. Det stämmer att det finns ett rikt fågelliv i Fyrisåns dalgång. I artskyddsutredningen finns ett flertal skyddsåtgärder redovisade, både under bygget av bron och under dess driftskede, för att minska påverkan så mycket som möjligt. Bland annat får träd inte tas ner och kraftigt bullrande arbeten får inte utföras under fåglarnas häckningsperiod och fladdermössens yngelperiod. Vissa av åtgärderna regleras dessutom på plankartan, till exempel begränsningen av ljusföroreningar. Alla föreslagna åtgärder finns att ta del av i planhandlingarna. Alternativa sträckningar för bron har utretts. I en bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen har stadsbyggnadsförvaltningen redogjort för vilka alternativ som valts bort och varför. Bilagan, med titeln *Alternativbeskrivning*, finns att ta del av på kommunens hemsida, [Kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D - Uppsala kommun](#).

Stadsbyggnadsförvaltningen förstår inte varför det inte är tillämpligt med kompensationsåtgärder. Det pågår ett arbete för kompensation av de ekologiska värden som försvinner på grund av planens genomförande. En riktlinje för naturhänsyn och ekologisk kompensation vid förändrad markanvändning antogs av kommunstyrelsen i juni 2024. Kompensationen som görs ska göras inom samma naturtyp som finns där påverkan sker. Kompensationsåtgärderna ska leda till påtagligt förbättrat naturvärde på 30 års sikt och omfatta minst 0,1 hektar. Ju större område som påverkas desto mer omfattande måste kompensationsåtgärden vara. Exempel på kompensatoriska åtgärder kan vara naturbete, anläggande av faunadepåer, naturbränning eller våtmarksrestaurering. Kompensationerna kan ske både på kommunens mark eller på en privat fastighetsägares mark som kommunen har avtal med. Riktlinjen i sin helhet finns att ta del av på kommunens hemsida.

Utredningar har visat att Ultuna källa inte kommer att påverkas under driftskedet. Inom pågående tillståndsansökan för vattenverksamhet som handläggs av mark- och miljödomstolen säkerställs att källan inte heller ska påverkas under anläggningsfasen.

Förvaltningen vet inte vilken uppställningsplats som åsyftas i yttrandet från privatperson nummer 35 men stadsbyggnadsförvaltningen har utrett samtliga fynd av cinnoberbagge som finns i Artportalen. För de fyndplatser och livsmiljöer som inte har gått att undvika har dispens sökts. Skyddsåtgärder genomförs för att undvika negativ påverkan på den lokala populationens bevarandestatus.

Stadsbyggnadsförvaltningen förstår att länsstyrelsens synpunkter på ansökan om dispens från artskyddsförordningen gällande cinnoberbaggen kan ha betydelse för genomförandet av detaljplanen. Processen med dispensansökan löper parallellt med planprocessen.

Groddjur har inte bara inventerats i Ultuna utan längs hela sträckningen. Det redovisas i artskyddsutredningen. Det stämmer att det finns flera groddjur i och runt Stordammen och stadsbyggnadsförvaltningen har inte redogjort för en synpunkt om att de inte klättrar. I planhandlingarna och artskyddsutredningen redogörs för flera skyddsåtgärder som kommer att vidtas för att minska påverkan i så stor utsträckning som möjligt. Uppsala kommun kommer att samråda med länsstyrelsen enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken gällande skyddsåtgärder för groddjur längs hela planområdet.

Potentiella boträd för fladdermöss finns inom planområdet. Förbuden i 4 a § artskyddsförordningen kan utlösas vid eventuell avverkning av träd eller borttagande av andra strukturer som utgör fortplantningsområde eller viloplats för fladdermöss. Med föreslagna skyddsåtgärder bedöms inte förbuden i 4 a § artskyddsförordningen utlösas.

Artskyddsutredningen är uppdaterad med en bedömning av påverkan på knärot inom aktuellt skogsområde. Den lokala populationen av knärot utgörs av ett betydligt större område än skogsområdet Lunsen och det finns stor potential för orkidéns lätta frön att spridas med vinden. Inom skogsområdet Lunsen är det påträffat cirka 60 lokaler för knärot och det stora flertalet av observationerna är gjorda de senaste fem åren. Det ger sammantaget en bild av att arten har en god lokal bevarandestatus även sett till den lokala nivån. Därtill finns säkert plantor som inte är rapporterade som fynd. Även om en växtplats med enstaka exemplarskadas så finns det tillräckligt med plantor inom närområdet – oavsett hur det avgränsas – för att projektet inte ska riskera att påverka artens bevarandestatus på lång sikt och därmed utlösa förbuden i artskyddsförordningen.

Natur och miljö

I detaljplanen och miljökonsekvensbeskrivningen redovisas de förväntade effekter på omgivande miljövärden som planen får. I handlingarna redovisas också de åtgärder som kommunen vidtar för att mildra effekterna. Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen är granskade av länsstyrelsen under granskningen. Deras synpunkter finns redovisade. Om Utvecklingspartiet tycker att det finns oklarheter kring några av åtgärderna eller dess effekter så är det möjligt att vända sig till stadsbyggnadsförvaltningen med en mer specifik fråga.

Stadsbyggnadsförvaltningen har förståelse för att många som bor i den omgivande bebyggelsen känner att projektet innebär stora förändringar av deras närmiljö. Som boende i en växande stad måste man dock räkna med att omgivningarna kan förändras. Där bebyggelse i Nántuna, Vilan, Bergsbrunna och Sävja nu finns var det

tidigare naturmark. Dessa platser blev också förändrade när de bebyggdes. Genom ny bebyggelse får ytterligare människor möjlighet att bo naturnära. Dessutom på ett sätt som underlättar att ta sig till andra platser utan egen bil.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar inte Föreningen sydöstra Uppsalas bild av att planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen redovisar att detaljplanen orsakar skada på oersättliga geologiska, hydrogeologiska och biologiska system. Tvärtom visar planen och miljökonsekvensbeskrivningen på flera negativa effekter men också på hur dessa kan avhjälpas, mildras eller kompenseras. De intrång som genomförandet av planen innebär ska också ställas i relation till de fördelar som den innebär. Planen möjliggör kapacitetsstark och driftsäker kollektivtrafik, en länk mellan stadens stadsdelar, möjlighet till minskat bilberoende, tillgängliga färdmedel för fler och större tillgänglighet till naturområdet Lunsen för de som inte bor i direkt anslutning.

Stadsbyggnadsförvaltningen känner till miljöbalken och följer den lagstiftningen.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar synpunkten om att buller är negativt för fåglar. Fyrisåns dalgång är ett betydelsefullt fågelområde och för området finns riktvärden för buller. I planbeskrivningen, under rubriken *Buller*, går det att läsa:

Bullerriktvärdena för det betydelsefulla fågelområdet ska klaras i så hög utsträckning som möjligt i dalgången. För att klara bullernivåerna spelar flera faktorer in: spårvagnens hastighet, bullerskärmarnas höjd och placering, spårens grundläggning på bron, samt brons konstruktion och grundläggning. I den tekniska lösningen för att klara bullernivåerna vid bron måste alla dessa aspekter vägas in för att klara 50 dBA i ett så stort område som det går. En reglering av bullerskärmarnas höjd och placering skulle därför kunna stå i konflikt med en bättre teknisk lösning. Därav regleras endast en möjlighet att placera bullerskärm längs hela bron. Höjd och utformning regleras inte. Skärmen ska integreras med brons utformning i övrigt. Riktlinjerna för buller är satta för ekvivalent buller, men buller uppstår endast när en spårväg passerar. Det är alltså viktigt att hålla ner även de maximala ljudnivåerna för att göra området fortsatt användbart för fåglar.

Den kompletterande bullerutredningen, som har tagits fram som underlag till detaljplanen, har tagit hänsyn till det öppna landskapet och på vilken nivå över marken och vattnet som buller alstras. Likaså har ett påslag gjorts om 6 dBA för att ta höjd för den resonans som bedöms kunna uppstå i brokonstruktionen. Påslaget är baserat på att inga dämpande åtgärder görs inuti brokroppen för att bedöma ett scenario som ger de högsta bullernivåerna.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar länsstyrelsens samt miljö- och hälsoskydds nämndens syn på att det är av stor vikt att de bulleråtgärder som beskrivs i planbeskrivningen genomförs, så att riktvärdet som angetts för det betydelsefulla fågelområdet vid Fyrisån uppnås. Dessa åtgärder är till förmån även för friluftslivet och övrigt djurliv.

Av planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen framgår också vilka restriktioner som finns gällande buller under byggtiden för att påverka fågellivet så lite som möjligt. Av planhandlingarna framgår att störningar kan påverka naturreservatet Årike Fyris även utanför området som är avsatt för broförbindelse. Om så är fallet kommer dispens från reservatsbestämmelserna att krävas.

Stadsbyggnadsförvaltningen eftersträvar dock att störningarna ska bli så små som möjligt och att dispens inte ska behöva sökas. Området för broförbindelse är avsatt sedan länge för att möjliggöra en länk mellan östra och västra staden.

För parker och stadsnära rekreatiomsområden rekommenderas att bullernivåer inte ska överstiga 45 till 55 dBA ekvivalent bullernivå. Med en minst 70 cm absorberande skärm på spårvagnsbron förbi friluftsområdet vid Stordammen klaras riktvärdet 55 dBA på marken invid bron. Spårvägsbron kommer att förses med någon form av räcke och bullerabsorbenter bedöms därför i sig inte bli ett störande inslag i skogsmiljön. Möjligheten att bygga en bullerskärm medges på plankartan.

Det stämmer att anläggandet av spårvägen sannolikt kommer kräva sprängning på vissa ställen, även om projektet anpassas i den mån det går för att minska behovet av sprängning. Sprängning ska i den mån det är rimligt undvikas inom området för den fördjupade översiktsplanen, men kommer i vissa fall behövas. Det gäller till exempel området för den nya stationen. Stadsbyggnadsförvaltningen har inte kännedom om att något annat har sagts på samrådsmöten.

Naturvärdena för sträckan är tillräckligt utredda för detaljplaneskedet, vilket är en del av planeringen. Fördjupade analyser av naturvärdena på platsen, eventuella skador på värdena i kommande planering och åtgärder för att minimera skador och risker pågår både inför genomförandet av den här detaljplanen och inom ramen för kommande detaljplaner.

Stadsbyggnadskontoret delar synpunkten att träd är viktiga både för biologisk mångfald och för ekosystemtjänster, till exempel skugga, vattenhållning etcetera. Förvaltningen strävar framför allt mot att ta ner så få träd som möjligt. Ibland är det dock inte möjligt att spara träd. Alla träd mår heller inte bra i stadsmiljön på grund av hur och var de växer. Då kan det vara bättre att ta ner dem och ersätta med ett eller flera nya. Ambitionen är att varje träd som tas ned i staden ska ersättas med i alla fall ett nytt, i så nära anslutning som möjligt. Gärna med flera. Förvaltningen förstår synpunkten om att ett nyplanterat träd inte är lika stort som ett äldre. Därför händer det också att kommunen flyttar träd när de inte kan vara kvar på samma plats.

En riktlinje för naturhänsyn och ekologisk kompensation vid förändrad markanvändning antogs av kommunstyrelsen i juni 2024. Riktlinjen fastställer ett standardiserat arbetssätt för att minimera förluster av biologisk mångfald vid exploatering. Ett arbetssätt som även bidrar till att skapa nya värden i de fall kommunala projekt tar naturmark i anspråk. För anläggandet av spårväg kommer naturmark att tas i anspråk, och projektet kommer därför att säkerställa att ekologisk kompensation utförs i enlighet med kommunens riktlinje. Till viss del medför det också att de ökade koldioxidutsläppen från nedtagning av träd i spårvägssträckningen kompenseras genom nyplanteringar.

Klimat

En privatperson återger en studie från Sveriges lantbruksuniversitet om symbiosen mellan träd och svamp. Personen framför också att skogsavverkning frigör koldioxid från marken.

Stadsbyggnadsförvaltningen ifrågasätter inte forskningen och är medveten om att nedtagningen av träd kommer att ha en negativ klimateffekt. Sveriges transporter står dock för en stor del av landets utsläpp av växthusgaser. Det är därför viktigt att kommunen arbetar för att ge människor alternativa sätt att resa kollektivt eftersom det på sikt minskar utsläppen. Alternativet till en välfungerande kollektivtrafik är en ständigt växande biltrafik. Stadsbyggnadsförvaltningen gör därmed bedömningen att nedtagningen av träd är en rimlig åtgärd för att få till en välfungerande kapacitetsstark kollektivtrafik. Gällande förluster av ekologiska värden kommer kommunen att

kompensera detta i så stor utsträckning som möjligt. Läs mer om det under rubriken *Natur och miljö*.

Åkermark

Det stämmer att detaljplanen delvis kommer att ta jordbruksmark i anspråk. Stadsbyggnadsförvaltningen delar synpunkten om att jordbruksmarken är viktig och att den behövs för livsmedelsproduktion. I anspråkstagandet av jordbruksmark är därför särskilt motiverat i planbeskrivningen under rubriken *Jordbruksmark*. Stadsbyggnadsförvaltningen strävar efter att ta så lite jordbruksmark i anspråk som möjligt.

Jordbruksmark tas i anspråk för tre funktioner inom planområdet. Norr om Ultunaallén tas jordbruksmark i anspråk för att anlägga en gata för bil- och cykeltrafik. På marken pågår inget aktivt jordbruk idag, däremot kan marken användas som betesmark.

Öster om Fyrisån tas ett område för bro och brobank jordbruksmark i anspråk. Marken planläggs som GATA men kommer i praktiken bebyggas som en bro. Marken under bron kommer att övergå från odlingsmark till betesmark. Båda användningsområdena faller under kategorin jordbruksmark. Förändringen är en del av den landskapsmodellering som görs för att minska påverkan på kulturmiljön i Fyrisåns dalgång.

På östra sidan av Hemslöjdsvägen tas mark som idag används som betesmark i anspråk för en större dagvattenanläggning. Anläggningen är nödvändig för genomförandet av detaljplanen.

Rekreation

Rekreationen kring Fyrisån kommer att påverkas framför allt under byggtiden. Både ljudmiljön och framkomligheten kan komma att påverkas under perioder. När bron väl är uppförd kommer påverkan att bli mindre. Den öppna vattenspegeln kommer att ha samma bredd som innan så att båtar kan passera, även om bron kan hindra passage för fritidsbåtar med master över 12 meter. Gång- och cykelvägen på västra sidan av ån kommer att vara kvar. Buller kommer förekomma när en spårvagn passerar, men i övrigt kommer det att vara lika tyst som innan. Bron kommer att vara ett nytt inslag i miljön men med den föreslagna gestaltningen kommer den att bli tydligt avläsningsbar som ett nytt objekt och det blir därmed också lätt att se vilka delar av landskapet som är äldre.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar friluftsförvaltningens synpunkt om att det är bra för rekreationen att ingen biltrafik tillåts på bron över Fyrisån. Detta regleras med en bestämmelse på plankartan. För att möjliggöra biltrafik måste en ny detaljplan tas fram och buller, påverkan på riksintressen, luftkvalitet etcetera måste då prövas på nytt. Det stämmer därför inte som Föreningen sydöst med fler påstår att biltrafik kan tillåtas endast genom ett enkelt politiskt beslut.

Planen möjliggör att det går att ta sig upp på bron från Hemslöjdsvägen via den påfart som också får användas för räddningsfordon. Detta förtydligas i planbeskrivningen.

Stadsbyggnadsförvaltningen menar att den ökade tillgänglighet som kollektivtrafik innebär kan stärka friluftslivet i Lunsen. Direkt invid spårvägen kommer dock de rekreativa värdena att minska.

En vy över faunapassagen och spårvägen norr om Stordammen hade kunnat vara förtydligande. Det är dock inte möjligt att ta fram en vy inför antagandet av detaljplanen.

Spårvägens sträckning norr om Stordammen är vald utifrån en avvägning mellan att behålla så mycket natur- och rekreativa värden som möjligt vid dammen å ena sidan, och att göra marken byggbar på båda sidor om spårvägen å andra sidan. Runt dammen planeras en grön passage men öster och väste om den finns det långsiktiga planer på bebyggelse. För att boende i kommande bebyggelse ska ha nära till kollektivtrafiken måste den placeras så centralt som möjligt. Närhet till kollektivtrafik är en förutsättning för att det ska vara ett alternativ till att ta egen bil.

Idrottsplatsen och discgolfbanan (Syltavallen) kommer att i stort sett kunna användas som innan efter planens genomförande. Stadsbyggnadsförvaltningen gör bedömningen att spårvägen kommer att påverka människors möjlighet att röra sig i området i väldigt liten utsträckning när byggtiden är över.

Stadsbyggnadsförvaltningen förstår synpunkter om skogens sociala och rekreativa värden. Många människor älskar skogen och är glada över att ha nära till den från sitt boende. Förvaltningen delar synpunkten om att skogsmiljöer kan verka avstressande och lugnande för människor. Kommunens politiker har dock flera, och ibland motstående intressen att ta hänsyn till. Att värna en mindre del av Lunsen måste ställas mot kommunens bostadsförsörjningsansvar, att bereda plats åt en kollektivtrafik som kan användas istället för ett ständigt växande bilåkande (även elbilar har stor miljöpåverkan i produktionskedet, de är dessutom en mindre del av bilflottan) och möjlighet att knyta ihop stadens olika delar. Spårvägen kan också tillgängliggöra kvaliteterna i Lunsen för fler. I en växande stad måste alla räkna med att närområdet kan förändras. Lunsens naturreservat kommer vara kvar och dess hydrogeologi och biologiska värden får inte påverkas av denna eller kommande planering. I planhandlingarna redogörs för hur detta ska säkras för den här detaljplanen.

Natura 2000

Vid detaljplaneläggning av ett område utreds och bedöms konsekvenserna av de förändringar som just den planen innebär. Anledningen är att det endast är inom det aktuella planområdet som de exakta förändringarna är kända och konsekvenserna därför också kan bedömas. Vissa utredningar innehåller dock översiktliga bedömningar av kumulativa effekter, alltså sammanlagda effekter av den aktuella detaljplanen samt kommande stadsutveckling. De kumulativa bedömningarna är alltid mer osäkra eftersom de bygger på antaganden om kommande förändringar. Av planbeskrivningen framgår att de hydrogeologiska förändringarna som genomförandet av spårvägen innebär inte kommer att påverka Lunsens naturreservat och Natura 2000-området. Det finns dock indikationer på att kommande stadsutveckling skulle kunna innebära hydrogeologisk påverkan. Det ska inte läsas som att kommande bebyggelse inte är möjlig alls utan som att anpassningar måste göras. När det finns ett förslag för hur kommande stadsutveckling runt spårvägen, där en passage under järnvägen är en del, ska utformas kommer också mer noggranna hydrogeologiska utredningar att göras. Därefter görs anpassningar och ytterligare utredningar. En detaljplan är alltid en prövning och det skulle kunna visa sig att viss bebyggelse inte är möjlig så som man tänkt sig från början. Stadsbyggnadsförvaltningen kan inte utifrån dessa tidiga antaganden uttala sig om vad framtida prövningar kommer att visa. Det är däremot kartlagt att spårvägen, som

den här planen möjliggör, är möjlig att genomföra utan att påverka Natura 2000-området Lunsen.

Grundvatten och dricksvatten

Stadsbyggnadsförvaltningen delar Uppsala vattens synpunkt om att områden med hög känslighet för påverkan på grundvattnet ska undvikas om det är möjligt. Det är dock inte alltid fallet i anläggandet av spårvägen. Skyddsåtgärder kommer att vidtas där det krävs för att inte påverka vattnet. Känslighetskartan kan behöva uppdateras när närmare undersökningar av lerlagret görs under anläggningsfasen.

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i synpunkten om att den långsiktiga förvaltningen av dagvattenlösningarna måste säkras. Som alla system slits även dagvattenanläggningar och de kan till slut tappa sin funktion. Kommunen har därför en väl utbyggd funktion för förvaltning som kommer att arbeta med underhållet.

Flera yttranden har inkommit gällande att kommunen inte tillräckligt säkrat Uppsalas vattentäkt i åsen. Det finns ingen anledning till att en kommun avsiktligt skulle förstöra sin egen vattentäkt. Stadsbyggnadsförvaltningen har enligt lagens krav utrett risker och åtgärder så långt som det är möjligt och lämpligt i det här skedet av processen. Ytterligare utredningar görs inom ramen för den ansökan om vattenverksamhet som krävs för bron. Tillståndet ges endast om kommunen kan visa att bron kan byggas utan att skada vattentäkten. Anläggningsskedet säkras och kontrolleras sedan i enlighet med de kontrollprogram som arbetas fram tillsammans med mark- och miljödomstolen. Den som har mer exakta frågor gällande de underlag som har tagits fram får gärna kontakta kommunen. Det är svårt för stadsbyggnadsförvaltningen att bemöta mer svepande formuleringar om brister i underlagen. Det framgår av planbeskrivningens genomförandekapitel, under rubriken *Skydd av grundvatten* vilka skyddsåtgärder som stadsbyggnadsförvaltningen hittills ser som nödvändiga under anläggningsskedet. Under kapitlet *Vattenmiljö* går det att ta del av skyddsåtgärder under driftskedet. Konsekvenserna bedöms också i miljökonsekvensbeskrivningen. Stadsbyggnadsförvaltningen delar därför inte synpunkten om att konsekvenser, risker samt hantering av dessa inte framgår av handlingarna. Handlingarna är framtagna i enlighet med plan- och bygglagen samt miljöbalken.

I det yttrande som Sveriges geologiska undersökning (SGU) skickade i samband med framtagandet den fördjupade översiktsplanen för södra staden framför de att de geologiska och hydrogeologiska förutsättningarna måste kartläggas bättre. Detta är gjort under de snart åtta år som gått sedan yttrandet skrevs.

Det stämmer att en spårvagn med all sannolikhet innehåller någon typ av tungmetaller och att dessa kan läcka ut, till exempel vid en olycka. Detta stämmer dock för all typ av trafik, inte minst biltrafik oavsett drivmedel. Alternativet till en god och driftsäker kollektivtrafik är en ständigt ökande biltrafik som med all säkerhet betyder sämre luftkvalitet, mer partiklar från däck och asfalt i luften samt trängre och trafikfarligare gator.

Stadsbyggnadsförvaltningen känner inte till några sprängningar i Bäcklösa vilka skulle leda till grundvattensänkning i Gottsunda.

Då Mälaren ligger tre kilometer bort bedöms detaljplanen inte påverka Mälaren. Föroreningar i den mängd att hela Mälaren skulle förstöras som dricksvattentäkt är inte ett realistiskt scenario.

Kommunen genom Uppsala vatten utreder den framtida tillgången på infiltrationsvatten för att säkra tillgången av dricksvatten på lång sikt. Under de kommande tio åren kommer flertalet investeringar att genomföras för att trygga tillgången på både råvatten (grundvatten) och tillräcklig rening och kapacitet på stadens vattenverk i Uppsala. Dessa investeringar och utredningar görs inom något som Uppsala vatten kallar ”Vatten 2050”, som syftar till att trygga tillgången till och med år 2050 och bortom.

Idag används grundvatten som främsta resurs för produktion av dricksvatten och på kort sikt utvecklas bland annat det befintliga vattenverket i Uppsala stad både för att öka kapaciteten och för att höja kvaliteten på dricksvattnet. På medellång sikt kommer kommunen anlägga nya brunns- och infiltrationsområden för att trygga och öka grundvattenuttaget för staden. På längre sikt kommer tillgången till andra vattenkällor vara central. Därför utreder kommunen nu om vatten från Dalälven på lång sikt kan vara en del av den framtida dricksvattenförsörjningen.

Utredningar har visat att Ultuna källa inte kommer att påverkas under driftskedet. Detta finns redovisat i planhandlingarna samt i en särskild utredning. Det säkerställs i tillståndet för vattenverksamhet att inga störningar sker då bron byggs.

Ett yttrande har inkommit med en fråga gällande antalet pålat under varje brostöd. Illustrationen som frågan syftar på visar landfästet från sidan och illustrerar att landfästet ska pålas. I systemanalysen som gjordes till systemhandlingen så har man antagit att det krävs cirka 48 pålar per brostöd. Stadsbyggnadsförvaltningen har gjort kompletterande geotekniska undersökningar under hösten för att ha underlag till att detaljprojektera bygghandlingar under kommande fas. Avseende vattentäkten så sker utredningar i samband med tillståndsansökan för vattenverksamhet.

Dagvatten, ytvatten, översvämning och skyfall

Den befintliga dagvattendammen norr om Ultunaallén kommer att flyttas för att möjliggöra den nya vägsträckningen norr om Ultunaallén. Detta klargörs i planbeskrivningen. Flytten av dammen kan göras inom gällande plan för området och anläggningen planläggs därför inte i den här planen. Därför syns det inte på plankartan. Kommunen kommer att ta kontakt med Sveriges lantbruksuniversitet när dammen ska flyttas. De synpunkter som tidigare inkommit, till exempel om att dammen ska ha en långsmal sträckning längs allén för att vara en skydd för djuren i hagarna norr om dammen, är beaktade i förprojekteringen av dammens nya placering.

Det är inte brukligt att räkna på ett 200-årsregn vid framtagande av en detaljplan. Plankartan regleras endas ett fåtal markhöjder vilket innebär att senare justeringar kan göras om avrinningen för större regn behöver säkerställas i senare skeden. Berörda markägare kommer att få ta del av arbetet. I planbeskrivningen finns en beskrivning av hur bron och Fyrisåns dalgång skulle påverkas vid ett högsta flöde. Ett högsta flöde motsvarar en situation där alla naturliga faktorer som bidrar till ett högt flöde samverkar, till exempel snösmältning, nederbörd, vattenmättad mark med mera. Detta motsvarar ett teoretiskt värsta scenario. Det beräknade högsta flödet bedöms grovt motsvara ett flöde med minst 10 000 års återkomsttid. Spårvägen korsar Fyrisån på en bro och spåren påverkas därför inte av översvämning vid högsta flöde. Samtliga brostöd kommer dock att stå i vatten.

Spårvägen kan köras i upp till sex centimeters vatten på spåren. Det stämmer att WSP anger i sin dagvattenutredning, framtagen till det första samrådet, att spårvagnen kan behöva åka mycket långsamt vid ett skyfall så att vatten inte stänker upp på känsliga

delar. Det står också att skydd mot stänk kan vara en del av upphandlingen av spårvagnar. I detaljplanen kan vare sig stänkskydd på spårvagnar eller drift regleras.

Det stämmer att Fyrisåns morfologi, strandzoner, är starkt påverkade på vissa sträckor. Bron kommer endast i mycken liten omfattning att påverka strandzonen under driftskedet. Under anläggningskedet kommer flera försiktighetsåtgärder vidtas för att påverkan ska bli så liten som möjligt. Artskyddsutredningen visar inte påverkan på någon art utifrån just förändringar i morfologin.

Vid en olycka på bron kommer vatten eller andra vätskor ledas mot dagvattendammarna där vattnet från bron hanteras. Föroreningar kommer därför inte rinna rakt ner i Fyrisån.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar synpunkter om att vatten från brandsläckning ska kunna samlas upp så att det kan renas separat. Kommunen ingår i ett projekt tillsammans med brandförsvaret kring ansvarsfördelning och uppsamlingssteknik. I en detaljplan får inte tekniska lösningar, som till exempel avstängningsbara ledningar, regleras.

Det stämmer att det står i dagvattenutredningen som WSP tog fram till det första samrådet att det inte finns tillräckligt många studier om dagvattenföroreningar från spårväg för att beräkningar med schabloner ska kunna göras. Istället har konsultföretaget använt sig av schabloner för järnvägstrafik. Av rapporten framgår att föroreningsbelastningen kan antas vara mindre för spårväg än för järnvägstrafik. Spårväg ger också mindre föroreningar än BRT. I jämförelse med ökande biltrafik ger spårvagn också mindre föroreningsbelastning. Eftersom befintliga gator där spårvägen ska gå byggs om, så att vattnet kan renas innan de når recipienten (Fyrisån är recipient för linjerna genom innerstaden) så kommer färre föroreningar att nå recipienterna. Idag når vattnet recipienten orenat.

Det stämmer att Sävjaån och Fyrisån är recipienter för dagvattnet, men inte att de kommer att belastas av mer föroreningar efter planens genomförande. Vid genomförandet av planen kommer en större dagvattendamm att byggas där vatten från bostadsområden norr om planområdet kommer att tas om hand och renas tillsammans med vatten från spårområdet. Idag går vattnet från dessa bostadsområden orenat rakt ut i Fyrisån. Genom kompensationsreningen kommer Fyrisån att nås av mindre föroreningar än idag, trots att spårvägen byggs. Det vatten som rinner av mot Sävjaån utgör en mycket liten del av åns avrinningsområde. Innan det infiltrerar kommer det renas. Trots att det inte blir lika rent som skogsvatten bedöms det bli så rent och nå ån i så små mängder att recipienten inte kommer att påverkas. All kommande detaljplaneläggning kommer på samma sätt att behöva visa att dagvattnet inte påverkar recipienterna.

Kulturmiljö

Stadsbyggnadsförvaltningen är medveten om att så väl spårvägen som en bro över Fyrisån kan komma att utgöra ett intrång i kulturmiljön på platsen oavsett brons höjd. I föreskrifterna för naturreservatet, som upprättades när naturreservatet Årike Fyris bildades, finns ett undantag (punkt D 22) som säger att en trafikförbindelse får anläggas inom naturreservatet över Fyrisån och att arbetet då måste fokusera på att minimera intrång och barriäreffekter i natur- och kulturmiljön. Inom naturreservatet Årike Fyris finns det inte något annat område utpekade med ett sådant undantag, varför det valda läget bedöms vara den bäst lämpade platsen för en passage över Fyrisån. Ur kulturmiljösynpunkt hade det tidigare högre broalternativet fördelen att landskapet

bevaras bättre under bron, men det nu aktuella lägre alternativet kan å andra sidan bäddas in bättre i grönskan. Med föreslagna åtgärder bedöms det aktuella förslaget kunna genomföras utan påtaglig skada på riksintresset. Efter en avvägning av olika aspekter har kommunen bestämt att möjliggöra en bro med tolv meters segelfri höjd.

Bron över Fyrisån innebär ett intrång i kulturmiljön och landskapsbilden. Stadsbyggnadsförvaltningen anser inte att det är möjligt att uppföra en bro utan att någon form av störning på de värden som finns på platsen sker. Därför har stadsbyggnadsförvaltningen arbetat med att projektet vid ett genomförande ska innebära en så liten skada och störning som det är möjligt att uppnå. Det innebär inte att det inte blir någon skada alls. Det är stadsbyggnadsförvaltningens samlade bedömning att bron, och de anläggningar som krävs för den, sammantaget inte påtagligt kommer att skada riksintresset för kulturmiljön. Bron är utformad så att det är lätt att avläsa den som ett modernt tillägg i landskapet och därmed också vilka delar av landskapet som är ursprungliga. Länsstyrelsen framför i sitt yttrande att planförslaget inte innebär påtaglig skada på riksintresset.

Alternativ har studerats kring kontaktledningar inom ramen för spårvägsprojektet och inom ramen för den aktuella detaljplanens avgränsning har stadsbyggnadsförvaltningen valt att inte reglera ett förbud mot kontaktledningar för spårvägen. Nya tekniska element i en stadsmiljö kan i början upplevas främmande för personer som rört sig på platsen tidigare, medan för en förstagångsbesökare kan det upplevas som en naturlig del av stadsmiljön. Om batteridrift ska användas eller inte regleras inte av detaljplanen.

Avseende konsulters bedömningar och slutsatser i de utredningar som hör till detaljplanen är det konsultens synpunkter i sin roll som expert som redovisas. Stadsbyggnadsförvaltningen, som har beställt utredningen, bestämmer inte vilka slutsatser en expert ska dra utan har, som i fallet med utredningen av brons inverkan på kulturmiljön, låtit experterna fått göra en bedömning helt fritt utifrån det förslag som tagits fram. Förvaltningen har också låtit andra experter på kulturmiljö komma med synpunkter på den gjorda bedömningen. Detta framgår av kulturmiljöbedömningen. Även länsstyrelsen har granskat förslaget. I yttrandet från Nätverket för Lillskogen och Lunsens bevarande framförs att närboende skulle få vara med och skriva bedömningar gällande påverkan på kulturmiljön. Förvaltningen förstår om det finns personer som bor i området som har synpunkter på utredningen. En adress i området, eller ett engagemang i en förening verksam där, är dock inte samma sak som att vara expert på kulturmiljö och därmed kvalificera sig som rapportförfattare.

Världsarvsnomineringen för The Rise of Systematic Biology lämnades in 2009 till UNESCO och gäller 13 platser i åtta länder, med fyra platser i Sverige varav tre i Uppsala län. Det framgår av UNESCO:s hemsida att arealen för Årike Fyris inte är definierad men en beskrivning av området finns redovisad där. Årike Fyris är ett kommunalt naturreservat inrättat efter att ansökan till UNESCO lämnades in. Bron ligger inom det område som i föreskrifterna för naturreservatet är utpekad som område för en trafikförbindelse. Det är stadsbyggnadsförvaltningen samlade bedömning att placeringen av bron inom detta område innebär en väl avvägd dragning med åtgärder för att minimera negativa effekter på såväl kultur- som naturvärdena på platsen. Då ansökan om världsarv inte har tagits vidare och inget beslut finns fattat går det inte att bedöma hur spårvägen och bron eventuellt påverkar möjligheten för området att bli ett världsarv eller inte.

Det linneanska kulturarvet på platsen är viktigt och stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det är möjligt att anpassa området utifrån kulturmiljö och ny möjlig markanvändning med spårvägen utan att de linneanska värdena går förlorade. De moderna Linnéstigarna går inte alltid exakt där Linné gick, utan har anpassats för att de sin vandrar vandrar ska få en bättre naturupplevelse vart efter staden byggt ut sedan 1700-talet när Linné var aktiv. Det är inte stigarnas exakta sträckning som ingår i världsarvansökan utan växter och dess växtplatser som är väsentliga. Därför anges i planbeskrivningen att lokala jordmassor ska läggas tillbaka så att jordmån och fröbankar i marken ska finnas kvar även om stigen får en något annan sträckning. Den Linnéstig som korsar detaljplanen i Ultuna, strax öster om Ulls väg vid det västra brofästet, har tidigare flyttats till det aktuella läget i samverkan mellan kommunen och Sveriges lantbruksuniversitet. En ny dragnings kommer att göras så att stigen kan ges en naturlig dragnings och så att upplevelser av naturvärden längs med sträckan kvarstår. Arbetet kommer att påbörjas så fort det är möjligt. Det är inte kommunen som hanterar ansökan om världsarv av de linneanska värdena. Ansökan hanteras av UNESCO och förvaltningen bedömer att när UNESCO fattar beslut i frågan kommer så väl kommunens invånare som invånare i hela Sverige att nås av information kring beslutet.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar synpunkten om att huset på fastigheten Nántuna 2:15 kommer att få närmiljön kraftigt förändrad till det negativa med buller, skymd sikt och ökad insyn. Dessa konsekvenser redogörs för i planhandlingarna. Förvaltningen menar inte att planteringar intill banvallen är en kompensationsåtgärd för detta. Planteringen är ett sätt att mildra den stora förändringen som alla som rör sig i området kommer att uppleva. Kommunen är i kontakt med fastighetsägaren för Nántuna 2:15 eftersom de är direkt berörda av planens genomförande.

Det stämmer att bedömningarna i de två dokumenten ”Broar Ultuna-Hemslöjdsvägen” (reviderat 2023-10-31) och ”Konsekvenser för kulturmiljö” (reviderat 2024-08-07) är olika. Detta då det är två olika dokument med två olika syften. Det första dokumentet (”Broar Ultuna-Hemslöjdsvägen”) är ett gestaltungsprogram där uppdraget var att gestalta olika alternativ för brons passage över Fyriskan samt anslutande slänter. Det andra dokumentet (”Konsekvenser för kulturmiljö”) är en konsekvensbeskrivning av påverkan på kulturmiljön av det valda alternativet för bron med 12 meters segelfri höjd, alltså det förslag som detaljplanen reglerar. Utredningen landar i att påverkan är stor, och om exempelvis bankar och planskild korsning vid Hemslöjdsvägen inte planteras innebär det en påtaglig skada. Dessa slutsatser har legat till grund för den föreslagna utformningen. Förvaltningen har tillsammans med externa arkitekter tagit fram förslag på hur skadan kan mildras genom åtgärder. Bedömningen är att dessa åtgärder är tillräckliga för att inte orsaka påtaglig skada på riksintresset.

Uppsala hamn ingår inte i detaljplanen, varför den aktuella detaljplanen inte kan reglera eller styra vad som sker där. Frågan kring hamnens utveckling och säkerheten där skickas vidare till ansvarig del inom kommunen. Förvaltningen är medveten om att den valda höjden begränsar fartyg med behov av en högre segelfri höjd än den nu valda att nyttja området uppströms bron. I förvaltningens sammanvägda bedömning av allmänna och enskilda intressen är den valda höjden den som förvaltningen bedömer mest lämplig utifrån total påverkan på kulturmiljön.

Ekonomi

Spårväg har en större anläggningskostnad än bussar, men lägre underhållskostnad och driftskostnad. Enligt de prognoser som tagits fram kommer bussar, även BRT-

alternativet, dessutom inte räcka till när befolkningen ökat till en viss nivå och då ändå på sikt innebära ett behov av att investera i en mer långsiktig lösning för kollektivtrafiken såsom spårväg. Även om befolkningsökningen minskat något i de senaste prognoserna är det fortfarande en befolkningsökning. De ändrade befolkningsprognoserna skjuter bara fram tidpunkten för när BRT inte räcker till med ett antal år, men tar inte bort att behovet på sikt finns. På längre sikt bedömer därför kommunen att investera i spårväg nu är mer ekonomiskt hållbart än till exempel ett BRT-alternativ.

Konjunkturen pendlar generellt över tid och ett nuläge säger inte så mycket om samhällsekonomin eller byggbranschens långsiktiga ekonomi.

Regionen har valt att gå in och vara med och bygga spårvägen ihop med kommunen. Projektet genomförs tillsammans mellan de två parterna och regionen har lika mycket inflytande som kommunen över projektet.

Även om bara en del av kommunens invånare kommer att använda spårvägen regelbundet, kommer många fler ha nytta av att framkomligheten på alla vägar i staden förbättras när trafiksystemet kan avlastas på sträckor med hög trafik.

Även BRT kräver dessutom stora investeringar. Bussarna behöver gå i separata filer större delar av sträckan på samma sätt som spårvägen för att vara effektiva. De är också längre än vanliga bussar, vilket innebär att de inte kan köra på alla gator och behöver mer utrymme än spårvagnar för att vända då spårvagnar kan byta riktning istället för att vända.

Kommunens del i spårvägsprojektets budget är budgeterad till 7,6 miljarder kronor (2024 års prisnivå). Om slutsumman blir högre eller lägre än den summan kan inte stadsbyggnadsförvaltningen svara på i nuläget. Det regleras heller inte av detaljplanen och ingår inte i sådant som ska beskrivas i planbeskrivningen. Hur en exploatör väljer att finansiera byggnationer som detaljplanen tillåter är inte en fråga som hanteras i detaljplanen. Kommunen och Region Uppsalas finansiering av byggnationen av spårvägen är därför inte en fråga för detaljplanen, utan hanteras genom andra politiska beslut och avvägningar.

För frågor om hur kommunen avser fördela sina pengar går det att få information om föreslagen budget på kommunens hemsida.

Ny bebyggelse sydöstra stadsdelarna

Utvecklingspartiet demokraterna framför att det inte behövs ny bebyggelse i den sydöstra staden då det redan finns outnyttjade byggrätter i färdiga detaljplaner eller nästan färdiga detaljplaner. Det stämmer att det finns ett antal outnyttjade byggrätter i befintliga detaljplaner inom kommunen. Det finns dock oftast goda skäl till att de inte använts. En del är gamla och stämmer inte överens med modern stadsplanering eller dagens krav på nya byggnader. Många är i ogynnsamma lägen där det inte längre finns någon ekonomi eller något intresse i att bygga det som detaljplanen tillåter.

Flera granskningsyttranden ifrågasätter behovet av utbyggnad i sydöstra staden utifrån naturvärden, vikande befolkningsprognoser, behov av infrastruktur och olika former av miljöpåverkan.

Utbyggnaden i sydöstra stadsdelarna behövs i någon omfattning. Exakt vilken omfattning och under hur lång tid får framtiden utvisa, men även uppdaterade befolkningsprognoser visar på ett behov av mer bostäder i Uppsala både i nu och under överskådlig tid. Att förlägga en stor del av dem i nära anslutning till bra

kollektivtrafikförbindelser och service är viktigt för att kunna nå kommunens klimatmål.

Den befintliga centralstationen har begränsad kapacitet och räcker inte till för det antal resenärer som använder den. Inte heller räcker de två befintliga spår mellan Uppsala och Stockholm till. Vid en utbyggnad till fyra spår behöver stationen byggas om, men för att få plats i stadsmiljön behöver också stationen avlastas med en till station. De utredningar som studerat resmönster och olika alternativ för ny järnvägsstation kopplat till någon form av kapacitetsstark kollektivtrafik har kommit fram till att det nu planerade stationsläget är det alternativ som bäst avlastar den befintliga centralstationen. Med det följer en möjlighet att samtidigt bygga ut nya bostadsområden som kommer ha närhet till god kollektivtrafik både för resor inom staden, genom spårvagnar och bussar, och till andra städer, genom tågförbindelser.

Utbyggnad av en kollektivtrafik som kan ta större antal resenärer än idag behövs oavsett om sydöstra staden byggs ut eller inte. Redan idag är det trångt på vissa busslinjer under rusningstrafik och det går inte att sätta in fler bussar utan att minska framkomligheten för all vägtrafik. Befolkningsprognoserna visar fortfarande på en ökande befolkning i staden.

Det stämmer att ny bebyggelse i sydöstra stadsdelarna på lång sikt kommer innebära en större transformation av delar av området, på samma sätt som när nya bebyggelseområden byggs på andra ställen. Alternativet att inte bygga bostäder för de som söker sig hit skapar dock ökad bostadsbrist och trångboddhet med många negativa följd effekter, men förhindrar inte att befolkningen ändå ökar.

Uppsalas reningsverk, Kungsängsverket, släpper inte ut mer näringsämnen eller föroreningar än de har miljötillstånd för och har en mycket bra rening som inte försämrar miljö kvalitetsnormerna för vatten i Fyråsån. Däremot har ett nytt tillstånd för att ansluta fler personer fastnat hos regeringen sedan 2022, som ännu inte fattat ett beslut om förnyat tillstånd. Oavsett om nya bostäder byggs i Uppsala går det inte att hindra fler att flytta till staden och befintliga invånare att föda barn i staden, vilket innebär fler personer som är anslutna till reningsverket.

Vid utbyggnad i sydöstra stadsdelarna finns kapacitet i reningsverket. Det saknas däremot i många andra orter i kommunen som tagits upp som alternativa utbyggnadsområden. Varje område som detaljplanläggs inom de sydöstra stadsdelarna behöver i vanlig ordning säkerställa att planen är genomförbar i form av att det går att försörja nya byggnader med infrastruktur såsom el, vatten, avlopp, värme och tillfartsvägar.

Det stämmer att delar av skogsområdet där utbyggnad förslås i den fördjupade översiktsplanen innehåller höga naturvärden. Planläggningen av de områdena kommer därför i vissa fall behöva förändras från hur det ser ut i den fördjupade översiktsplanen för att spara de väldigt värdefulla områdena. I andra fall kommer värden istället behöva kompenseras på andra platser. På samma sätt kan utbyggnaden behöva anpassas till landskapsbildsskydd, geohydrologi, påverkan på grundvattnet, Natura-2000 Lunsen respektive Sävjaån, kulturmiljö, olika riksintressen liksom en rad olika faktorer som ska behandlas i en planprocess. Detaljplanerna har till uppgift att utreda alla sådana eventuella faktorer som kan påverka om föreslagen användning inom ett planområde är lämplig. I den här planen har dessa frågor utretts för delsträcka D. På samma sätt kommer de frågor som behöver utredas i planarbetet för varje framtida detaljplan också utredas i varje detaljplan. Hur avfallsfordon ska nå framtida fastigheter i området är också en fråga som kommer studeras i kommande planarbeten.

Kumulativa effekter för spårvägen ihop med utbyggnaden av sydöstra staden har hanterats i den mån det går. Så länge området bara har en fördjupad översiktsplan och inga detaljplaner är dock många detaljer ännu oklara. Med säkerhet kommer de detaljerna innebära förändringar i strukturen som den ser ut i den fördjupade översiktsplanen. En del av de förändringarna kommer vara nödvändiga med hänsyn till kumulativa effekter, andra med hänsyn till specifika värden på en viss plats. En fördjupad översiktsplan utreder och planerar bara översiktligt. De kumulativa effekterna kan därför bara hanteras översiktligt. I varje detaljplan behöver sen frågor hanteras och lösas på en mer precis nivå för att därefter i bygglovet bli ännu mer detaljerat.

Människor och djur kommer även i fortsättningen ha god tillgång till skog i naturreservatet Lunsen och hela Natura 2000-området, även om utbyggnad enligt den fördjupade översiktsplanen tar mycket av skogen norr om Natura-2000 området Lunsen i anspråk.

En privatperson undrar varför underlag i utredningar innehåller bebyggelse intill Nåntuna Backe, på samfällighetens mark, trots att samfälligheten beslutat att inte sälja marken. I underlaget till spårvägen har man både studerat påverkan på befintlig bebyggelse och eventuell framtida bebyggelse, samt kumulativa effekter. För att kunna studera kumulativa effekter och eventuell påverkan på framtida bebyggelse behöver något underlag användas som visar ett framtidsscenario. Det enda beslutade dokumentet som visar ett framtidsscenario är den fördjupade översiktsplanen och det är därför den som används. Där ingår utbyggnad intill Nåntuna backe. Det innebär inte att det kommer att ske. Att ett område är markerat för utbyggnad i en översiktsplan visar bara kommunens planerade inriktning för utbyggnad över tid. Om det ska genomföras krävs att kommunen själv äger marken och väljer att planlägga den för ny bebyggelse, eller att de fastighetsägare som äger marken väljer att planlägga den för ny bebyggelse.

Även om sprängning ska undvikas vid utbyggnaden av spårvägen inom de sydöstra stadsdelarna för att undvika påverkan på geohydrologi kan förvaltningen inte garantera att det inte behöver ske i någon utsträckning. Detaljprojektering och byggmetod fastläggs inte inom ramen för detaljplaneprocessen.

Bergsbrunna vägförening frågar vart det boende i sydöstra staden ska söka skyddsrum om man generellt ska minimera sprängning och undvika källare. I nuläget finns inget krav på skyddsrum för ny bebyggelse och det anläggs i stort sett inga nya skyddsrum, men skulle det krävas när områdena planläggs och byggs får detaljplanerna studera vart och hur det kan gå att anlägga sådana.

Stadsbyggnadsförvaltningen välkomnar i övrigt Bergsbrunna vägförenings tankar om framtida bebyggelse enligt den fördjupade översiktsplanen och instämmer i föreningens slutsats att den diskussionen tas när och om detaljplaneförslag för bebyggelse i området kommer.

Ledningar och teknisk försörjning

Kontaktledningar och annan teknisk utrustning för att möjliggöra spårvägen kan för någon som ofta varit på en plats upplevas avvikande när det anläggs och är nytt. För en person som besöker en plats för första gången kanske upplevelsen är något annat. Exempelvis kan markbeläggningen på en gata i Uppsala där vi som använder platsen idag ser beläggningen som en naturlig del av stadsmiljön kan den ur ett historiskt perspektiv vara helt avvikande.

Detaljplanen kommer inte att reglera en viss typ av drift för fordon genom att exempelvis reglera så att endast batteridrift ska användas. Detaljplanen möjliggör uppförande av kontaktledningsstolpar, men reglerar inte om alternativ utan luftburen kontaktledning ska användas. Se även bemötande under rubriken *Val av trafikslag* avseende alternativ till kontaktledning.

I ett naturområde kan en nybyggd väg upplevas annorlunda jämfört med en äldre väg. Det är naturligt. Precis som en skog kan upplevas på ett sätt före den avverkas i jämförelse med när den har avverkats. Naturen förändras med tiden och så även den byggda miljön. Genom spårvägen kommer också fler människor att ha möjlighet att enklare ta sig ut i naturområden med höga naturvärden.

Kommunen arbetar för att säkerställa ett genomförande av spårvägsprojektet som ger minsta möjliga störningar eller risker för de tekniska systemen som spårvägen korsar eller berör. Detta är ett arbete som sker löpande under planeringen och som blir en naturlig del av driften av systemet när det är färdigt. Detta gäller bland annat existerande kraftledningar som idag finns i anslutning till detaljplanens avgränsning. Arbetet med att hantera ledningsflytt i planområdets mest östra del mot järnvägen kommer att hanteras inom ramen för det stadsbyggnadsprojekt som pågår där med flera olika detaljplaner, där bland annat spårvägen är en del.

Avseende likriktarstationen söder om Ulls väg kommer den att omlokaliseras och därmed kommer det föreslagna läget att tas bort från detaljplanen inför antagandet.

Inom ramen för genomförandet av detaljplanen finns en pågående ledningssamordning där samtliga berörda ledningsägare kommer att bli kontaktade.

Process, politiska beslut, delaktighet och inflytande

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar att många boende inte känner att de fått vara med och bestämma över planerna i närområdet. Det har inkommit fler yttranden som menar att det skulle vara mer demokratiskt om de som bor i ett område får vara med och utforma kommande bebyggelse, eller bestämma att det inte ska bli någon bebyggelse alls. Stadsbyggnadsförvaltningen delar inte synsättet att den som råkar vara boende på en viss adress därmed ges särskilda rättigheter som andra som bor i samma kommun inte ges. Den lokalkännedom som finns bland boende i ett visst område är av stort värde för stadsbyggnadsförvaltningen. Förvaltningen tar tacksamt emot synpunkter och åsikter om förvaltningens förslag. Ofta görs justeringar i detaljplaner utifrån inkomna yttranden. Som folkvald politiker måste man dock ta ansvar för hela kommunen och för flera olika aspekter av samhällsutvecklingen. Spårvagnen kommer att vara till för långt fler än de som bor i Bergsbrunna, Sävja, Nåntuna och Vilan. Skulle det då vara demokratiskt att låta en del av de boende på några platser få bestämma över hela stadens spårväg? Det går också att fråga sig vem som företräder de som kommer att flytta in i de nya områdena? Vad tyckte de som bodde i Bergsbrunna när Sävja byggdes ut? För planen har det hållits flera stora samrådsmöten som alla som vill bjudits in till. Det finns också alltid möjlighet att kontakta kommunen för den som vill ställa frågor.

När en politisk majoritet finns för att driva en fråga kan den drivas igenom, oavsett hur stor eller liten den majoriteten är, eller om den majoriteten förväntas bestå till nästa val.

För den som önskar förtydligande kring vilka politiker och partier som deltagit i vilka beslut angående spårvägen går det bra att ta del av alla protokoll från kommunfullmäktiges sammanträden på kommunens hemsida.

När en ledning ska flyttas eller kommunens gator förändras utan att det krävs en ny detaljplan för det, finns ingen skyldighet att informera närboende. Det görs vanligtvis inte heller vid andra ledningsflyttar, om det inte innebär driftstörningar för de boende.

Planprocessen, som regleras av plan- och bygglagen (PBL), tydliggör hur allmänheten kan vara delaktiga i processen med framtagandet av en detaljplan. Det innebär allmänheten ges möjligheter att få ta del av planförslag och lämna synpunkter under två olika skeden. Dels samråd och därefter granskning. Det är politiken som fattar beslut om att starta en detaljplan, att anta detaljplanen och även att avbryta en planprocess om de ser behov av det.

När ett planarbete inleds ska stadsbyggnadsförvaltningen göra en tidig bedömning om detaljplanen antas kunna medföra betydande miljöpåverkan. Om planen antas kunna medföra betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram och följa hela planprocessen. Länsstyrelsen ska yttra sig i ett avgränsningssamråd om de delar stadsbyggnadsförvaltningen ställningstagande kring om detaljplanen antas kunna medföra betydande miljöpåverkan eller inte. I uppstarten av planarbetet för spårvägen och delsträcka D har både stadsbyggnadsförvaltningen och länsstyrelsen varit eniga i att detaljplanen antas kunna medföra betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning har därför tagits fram och följt planprocessen.

Oavsett om en miljökonsekvensbeskrivning tas fram eller inte är planprocessens mål därefter att förhindra eller mildra eventuella negativa konsekvenser av detaljplanen. En bedömning i början av ett planarbete att planen kan innebära betydande miljöpåverkan kommer därför nödvändigtvis förändras under processen för att slutförslaget inte ska innebära betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen yttrar sig därefter inte igen om planen fortfarande kan innebära betydande miljöpåverkan. De har istället uppdraget att i samrådskedet yttra sig utifrån sina fem överprövandegrunder och ge allmänna råd, och i granskningsskedet i huvudsak bevaka överprövandegrunderna. Länsstyrelsen och stadsbyggnadsförvaltningen yttrande om planen antas kunna medföra betydande miljöpåverkan i inledningsskedet av ett planarbete säger alltså inte särskilt mycket om det slutgiltiga planförslagets miljöpåverkan.

Varje kommun måste ha en aktuell översiktsplan som visar på kommunens framtida utveckling. Översiktsplanen (ÖP) kan därefter göras mer detaljerad genom så kallade fördjupningar av översiktsplanen (FÖP). Den fördjupning av översiktsplanen som ligger till grund för den aktuella detaljplanen för spårväg visar på en framtida möjlig utveckling av området. Medborgare har möjlighet att lämna synpunkter för hur ett område kan utvecklas, men det är de valda politikerna som fattar beslutet.

Att bygga en spårväg är ett omfattande projekt med flera olika steg som behöver undersökas, analyseras och beslutas. Stadsbyggnadsförvaltningen ser hela projektet för spårvägen, så väl som med depån som de olika etapperna för spårdragningen som ett gemensamt projekt, men där flera processer kan löpa parallellt. Därför pågår det exempelvis tillståndsprövningar för vissa sakområden parallellt med detaljplanarbetena. Förvaltningen ser heller inte en uppdelning i olika etapper eller separata detaljplaner som en källa till samordningsproblem för genomförandet av projektet.

Projektet med att möjliggöra spårvägstrafik i Uppsala drivs tillsammans av Uppsala kommun och Region Uppsala. Region Uppsala har inte avsagt sig rätten att påverka beslut eller projektet som sådant.

Buller och vibrationer

Angående bullerskärm på bron samt bullerpåverkan på friluftsliv och djurliv i Fyrisåns dalgång se rubriken *Natur och miljö*.

Det stämmer att bullerpåverkan blir stor för boende i fastigheten Nántuna 2:15. Detaljplanen möjliggör åtgärder som minskar bullerpåverkan där så att riktlinjerna för buller kan hållas. Stadsbyggnadsförvaltningen ser ändå att spårvägen har väldigt stor påverkan på den fastigheten och dialog mellan kommunen och fastighetsägarna pågår därför.

Utryckningsfordon kommer vid behov tillåtas på bro över Fyrisån. Utryckningsfordon kommer att köra i spårområdet när klartecken getts från trafikförvaltningen och spårvagnsförare. Det innebär att ingen spårvagnstrafik kommer att finnas på bron samtidigt som ett utryckningsfordon varför bullernivåerna kring bron inte väntas öka på grund av utryckningsfordon.

Förutom bostadsfastigheten Nántuna 2:15 är det bara längs Gottsunda allé som det förekommer bostäder som enligt genomförda utredningar kommer utsättas för bullernivåer över riktvärden. Det har inte gjorts en inventering av bullernivåer inomhus för bostäder likt för andra delsträckor av spårvägen. Anledningen till det är att nödvändiga bulleråtgärder redan är omhändertagna i gällande detaljplan för dessa bostäder. Detta beskrivs mer utförligt i samrådsredogörelsen som upprättades inför att detaljplanen sändes ut för granskning.

Stadsbyggnadsförvaltningen känner inte till något beslut taget inom kommunen om att ett avstånd om trettio meter rekommenderas mellan bostad och vägbana med bullerdämpande åtgärder. Detaljplanen är utformad så att gällande nationella riktlinjer för buller ska klaras (Riktvärden för buller från trafik, enligt riksdagsbeslut 1996/97:53. Trafikbullerförordningen 2015:216). Detaljplanen remitteras även till berörda förvaltningar inom kommunen under planprocessen.

Byggbuller utreds inte inom ramen för detaljplanen. Av detaljplanens genomförandedel framgår dock att i de fall det är nödvändigt för utbyggnaden av spårvägen ska bullerdämpande åtgärder erbjudas. För ny bro över Fyrisån pågår en parallell tillståndsprocess för vattenverksamhet enligt miljöbalkens 11 kapitlet 3 §. Inom ramen för den tillståndsansökan hanteras byggbuller.

Några yttranden belyser att det finns vetenskapliga publikationer som belyser de negativa hälsoeffekterna när människan långvarigt utsätts för buller och vibrationer, och barn bör särskilt tas i beaktande. Stadsbyggnadsförvaltningen delar den uppfattningen. Stadsbyggnadsförvaltningen anser att den vibrationsutredning som gjorts är tillräcklig som underlag till detaljplanen och avser inte komplettera den inom ramen för planprocessen. Vibrationsdämpande grundläggningsåtgärder hanteras istället i detaljplanens genomförandeskede.

Som framgår av planbeskrivningen ska val av grundläggning göras med utgångspunkt att minimera vibrationer och stömljud. Generella riktvärden för vibrationer i bostadsmiljö saknas. Som bedömningsgrund används Trafikverkets riktlinje Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg (TDOK 2014:1021) och Svensk Standard SS 460 48 61 Vibration och stöt – Mätning och riktvärden för bedömning av komfort i byggnader. Det är framför allt vibrationer inomhus i bostäder och skolor som måste tas i beaktande vid bedömning av huruvida spårvägen medför negativ risk för människors hälsa eller risk för byggnadsskador. Stadsbyggnadsförvaltningen noterar miljöförvaltningens upplysning om att störningar ofta uppkommer redan vid lägre vibrationsnivåer än de angivna riktvärdena (0,4 mm/s RMS).

Vibrationer i byggfasen kan inte regleras i detaljplanen. Tillståndet för vattenverksamhet för bron kan däremot innebära villkor kring detta. Till ansökan om vattenverksamhet hör också en miljökonsekvensbeskrivning där påverkan från buller och vibrationer under byggskedet beskrivs. Gällande lagar och regler avseende störningar för boende i närområdet ska följas av byggaktörer när de anlägger spårvägen.

Planbeskrivningen har förtydligats avseende bullernivåer och möjlighet till bullerskyddsåtgärder för Natura 2000-området vid Bäcklösa.

Befintliga bostäder finns huvudsakligen utmed Gottsunda allé. Att Gottsunda allé skulle trafikeras av spårväg togs i beaktande när den nu gällande detaljplanen för dessa bostäder upprättades. Det är heller inte möjligt att i detaljplanen ställa krav på tillåten vibrationsnivå för byggnad eller mark som ligger utanför planområdet. Av planbeskrivningen framgår att val av grundläggning ska göras med utgångspunkt att minimera vibrationer och stomljud. Nödvändiga åtgärder för att förebygga vibrationer för känsliga verksamheter hanteras parallellt i avtalsprocesser, i samråd med berörda fastighetsägare och verksamheter. Information från utredningarna tillsammans med insamlad information om vilken utrustning som är känslig för vibrationer kommer att utmytna i en kravställning. Dessa krav beaktas sedan i den fortsatta projekteringen.

Projektet Uppsala spårväg arbetar för att i största möjliga mån minimera de olägenheter som kan uppkomma vid genomförandet. En övergripande riskanalys med avseende på vibrationer och buller under byggskedet görs innan byggstart. Därefter sker mer detaljerade riskanalyser inför särskilt buller- eller vibrationsalstrande arbeten. Till underlag för riskanalyserna finns omfattande inventeringar och besiktning av angränsande byggnader, anläggningar och vibrationskänslig utrustning och känslig djurverksamhet. Om riskanalyserna påvisar risk för vibrationsstörningar tas en åtgärdsplan fram för att mitigera risken. Det ligger i kommunens ansvar att vidta åtgärder för att säkra både byggnader och befintlig verksamhet. I det fall angränsande byggnader, anläggningar och vibrationskänslig utrustning skulle skadas ansvarar kommunen för att ersätta skadorna i enlighet med det avtal som tecknas mellan parterna.

Kommunen har låtit utföra mätningar av befintliga ultraljud. Den insamlade datan analyseras och Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) har bjudits in att delta i arbetet för att se vilka nivåer som kan vara rimliga i det omgivningspåverkansavtal som ska tecknas mellan parterna.

Både genomförandavtal och separat omgivningspåverkansavtal planeras att beslutas av både kommunen och Sveriges lantbruksuniversitet innan detaljplanen antas. Parallellt med framtagandet av avtalen har nulägesmätningar avseende omgivningspåverkan genomförts. Utifrån detta underlag har vidare beräkningar gjorts angående spårvägens påverkan. Detta ligger i sin tur till grund för de kravställande nivåer som finns i omgivningspåverkansavtalet. Dessa krav kommer med andra ord att resultera i en teknisk lösning i detaljprojektering under de kommande åren. Stadsbyggnadsförvaltningen avser inte att komplettera plankartan med egenskapsbestämmelser för reglering av buller- och vibrationsnivåer enligt SLU:s önskemål. Förvaltningen anser fortsatt att det inte är lämpligt att låsa tekniska lösningar i detaljplanen, utan säkerställer genom dialog och avtal med SLU och Akademiska Hus att deras verksamheter och hyresgäster fortsatt kan bedrivas både under anläggnings- och driftskedet. Projektet kommer bland annat jobba med störningsfria tider under anläggningstiden. Vidare fastställs hur dialogforum ska äga rum under byggnation och hur arbeten ska förankras samt hur eventuell sakskada eller

skada på tredje man hanteras. Inom genomförandeavtalet tas konsekvens-PM fram som grund för omfattning av påverkan på fast egendom.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar Akademiska hus synpunkt om att störningar på verksamheter under byggfasen regleras i avtal mellan kommunen och respektive fastighetsägare och verksamhetsutövare.

Se även rubriken *Lantmäteri, tekniska frågor, avtal, fastighetskonsekvenser* rörande avtal.

Elektromagnetiska fält

För elektromagnetiska fält och vad som inom branschen kallas för ”elektromagnetisk kompatibilitet” (EMC) finns det bland annat nationella riktlinjer (exempelvis svensk standard EN 50121, Statens strålskyddsinstitut gränsvärden, direktiv från EU med mera) som måste följas för att säkerställa att de störningar som alstras av de tekniska installationerna understiger kravnivåerna i det så kallade EMC-direktivet. Bland annat har projektet valt att spårvägen ska ha likström och inte växelström. Likström ger upphov till lägre magnetfält än växelström. Stadsbyggnadsförvaltningen anser att frågan kring elektromagnetiska fält och dess påverkan är hanterbar utifrån de lagar och regelverk som finns.

Kommunen för en dialog med verksamheter och fastighetsägare som innehar utrustning som är känsliga för elektromagnetism för att säkerställa att verksamheten ska kunna fortsätta utan negativ inverkan från spårvägen. Stadsbyggnadsförvaltningen avser inte att komplettera plankartan med egenskapsbestämmelser för reglering av elektromagnetiska störningar enligt önskemål från Sveriges lantbruksuniversitet (SLU). Plan- och bygglagen ger möjlighet att i en detaljplan reglera inom vilka ytor spårtrafik, och därmed förekomst av elektromagnetiska fält, får förekomma. På så sätt kan avstånd till byggnader och verksamheter regleras i en detaljplan, men kommunen får i en detaljplan inte reglera gränsvärde för exempelvis tillåten strålning inom allmän plats gata. Det hanteras istället i separata omgivningspåverkansavtal med berörda parter.

Omgivningspåverkan i form av elektromagnetiska fält för framtida bebyggelse behöver i första hand utredas och omhändertas i de framtida planprocesser som krävs för dessa. Stadsbyggnadsförvaltningen utgår därför från att kommande bebyggelse anpassas efter då rådande riktlinjer där spårvägen blir en förutsättning att ta hänsyn till.

Ljusstörningar

Spårsträckningen med en ny bro över Fyrisån innebär att ljus från spårvagnar och belysning på brons gång- och cykelväg förändrar landskapet och upplevelsen av friluftsområdet. På plankartan finns en skyddsbestämmelse (skydd₂), längs med den nya bron över Fyrisån och fram till att den når depån, som syftar till att minimera ljusstörningar för natur- och vattenområdet. Fast belysning ska endast finnas för gång- och cykelvägen över bron, det vill säga inte på spårområdet, vilket bidrar till att minska ljusföroreningarna. För att skydda djurlivet från störande belysning och inte påverka upplevelsen av nattlandskapet negativt kan ljusnivån sänkas genom årummet jämfört med vad som är standard. Styrning av ljusnivåer och tider kan även anpassas till djurlivets behov och årstidsväxlingar. Ytterligare åtgärder för att begränsa belysningen i årummet beskrivs mer utförligt i planbeskrivningen.

Enligt vad som tidigare framförts under planprocessen görs det ingen särskild utredning kring gnistbildning (ljusblixtar) från kontaktledningar och dess påverkan på djur inom ramen för planprocessen. Risk för gnistbildning uppstår när det är frost på kontaktledningen. Projekt Uppsala spårväg har i sin kravställning omhändertagit frågan för att minimera risken för gnistbildning för att säkerställa att detta inte riskerar att bli en olägenhet för Sveriges lantbruksuniversitet (SLU).

Luft

Stadsbyggnadsförvaltningen granskar och godkänner samtliga utredningar som tas fram inom ramen för en detaljplan. Det gäller även den luftkvalitetsutredning som genomförts av SLB år 2020. Miljökvalitetsnormer för PM10 och NO2 uppfylls med god marginal, även efter justeringar av avvikelser. Av rapporten framgår även osäkerheter i beräkningarna på grund av att det finns begränsat med underlag för att bedöma spårvagnars partikelutsläpp. Det gör att förvaltningen bedömer att, trots de osäkerheter som omnämns i rapporten, en komplettering av utredningen inte skulle förändra resultatet så mycket att miljökvalitetsnormer riskerar att inte klaras.

Efter samråd 2 ändrades syftet med detaljplanen så att den endast syftar till spårväg och inte BRT. Påverkan på luftkvalitet från ett snabbussalternativ har därför inte utretts vidare.

Markföroreningar

Det är av stor betydelse för genomförandet av projektet att det kan utföras på ett sådant sätt att eventuella föroreningar inte läcker ut i naturen. Dels kan föroreningar spridas i naturen från existerande kända och okända källor i marken, men även från själva arbetsområdena för spårvägen eller från spårområdet när det är i drift. Projektet arbetar därför med att säkerställa projektets genomförande med bland annat miljötillstånd från ansvarig tillsynsmyndighet för att på så sätt tydligt visa hur risken för att sprida eller orsaka markföroreningar ska hanteras.

Provtagning har skett kring områden med kända föroreningar, exempelvis gamla deponier, för att kartlägga och tydliggöra hur eventuella markföroreningar från dessa platser sprider sig i grundvattnet. Hantering av deponierna och deras eventuella markföroreningar regleras inte av detaljplanen utan hanteras enligt ordinarie rutiner av ansvarig myndighet. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer utifrån de framtagna utredningarna att frågan kring markföroreningar hanteras på ett för projektet säkerställt och tydligt sätt.

Stabilitet och geologi

För planområdet har ett flertal geotekniska undersökningar utförts i olika omgångar. Markens stabilitet är tillräckligt utredd för planskedet, där målet är att visa att det går att bygga det som föreslås utan risk för ras och skred.

De stabilitetsberäkningar som har utförts i området för den nya bron visar att stabiliteten inom området är tillräckligt god för de befintliga förhållandena. Fördjupade undersökningar i projekteringskedet och kontroll av stabiliteten under byggskedet kommer göras för delar av planområdet.

Lantmäteri, tekniska frågor, avtal, fastighetskonsekvenser

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Trafikverkets upplysning om att tillfällig nyttjanderätt utmed järnvägssträckningen kan komma att behövas under utbyggnaden av järnvägen, och att det kan komma att påverka planområdets spår- och torgområde.

Bergsbrunna vägförening menar att de har ett statligt uppdrag att tillstyrka planförslaget utifrån att de har huvudmannaskap för ett område som tidigare haft fastighetsbeteckningen Vreten 1:19. Utifrån vägförrättningen som gjordes 1964 och ledde till bildandet av Bergsbrunna vägförening, ska vägföreningen vara huvudman för allmän plats i form av både vägar och park/natur som byggs ut eller anläggs i enlighet med byggnadsplanerna för Uppsävsja (03-DAK-638) Bergsbrunna (03-DAK-652) och Vreten.

Det framgår dock också av handlingarna att hela fastigheten Vreten 1:19 ägs av en fastighetsägare vid tillfället för vägförrättningen, och att den på egen bekostnad kommer bygga ut allmän plats, ledningar och annat som behövs för det föreslagna fritidshusområdet inom byggnadsplanen för Vreten. För att därefter överlåta allmän plats inom planen till vägföreningen att sköta gemensamt. Byggnadsplanen för Vreten (del av Vreten 1:19) har fastställts 1963-06-19 och vägen mellan Dragonvägen och Stordammen har byggts ut i enlighet med den byggnadsplanen, någon gång efter vägförrättningen 1965, men innan 1975.

Inga andra delar har byggts ut eller anlagts i enlighet med byggnadsplanen för Vreten och byggnadsplanen upphävdes 1985. I akten till upphävandebeslutet finns servitut och särskilda rättigheter listade inom planområdet. Där finns inget registrerat om en gemensamhetsanläggning för vägen eller något annat som visar att Bergsbrunna vägförening är huvudman för vägen mellan Dragonvägen och Stordammen.

Den dåvarande fastighetsägaren till Vreten 1:19 kan ha låtit bygga vägen, och sedan inte överlåtit huvudmannaskapet till vägföreningen då den aldrig tjänat några bostäder. Då stadsbyggnadsförvaltningen inte kunnat hitta något som tydligt visar att föreningen någonsin blivit huvudman för väg och skogsområden inom det tidigare planområdet för Vreten finner förvaltningen det troligast att Bergsbrunna vägförening inte är huvudman för den vägen.

Om vägföreningen ändå skulle vara huvudman för vägen mellan Dragonvägen och Stordammen har de fortfarande ingen annan status än som sakägare. Det vill säga att föreningen har rätt att överklaga detaljplanen, men det finns inget krav på att föreningen behöver godkänna ett förslag på detaljplan för att en detaljplan ska kunna antas.

Föreningen har getts möjlighet att ta del av alla handlingar till detaljplanen och har också lämnat synpunkter i både samråd och granskning.

Bedömningen är att området inte används så som förrättningsbeslutet säger då området inte har byggts fult ut och därmed påverkar inte spårdragningen funktionen av en eventuellt samfällad väg. Vägen ner till Stordammen som idag finns kan fortsättningsvis användas efter att spårvägen byggts ut. Huvudmannaskapet för vägen kommer fastställas i lantmäteriförrättningen.

Det stämmer att dagvattendammarna öster om Hemslöjdsvägen förläggs på mark som tidigare var betesmark för Nántuna gård. Hästverksamheten hyr hagar och stall av Sveriges lantbruksuniversitet, SLU. Kommunen har en pågående dialog med både SLU och hyresgästen. Dessa samtal indikerar att parternas olika intressen kommer att

kunna förenas i närområdet. Det stämmer också att dammanläggningen ska utformas på ett särskilt sätt för att inte orsaka påtaglig skada på kulturmiljön. Det säkerställs därför med planbestämmelse på plankartan.

Planbeskrivningens bilaga som redovisar fastighetskonsekvenser syftar till att endast redovisa markintrång med anledning av planförslaget. Detaljplanen styr inte i detalj hur planförslaget slutligen genomförs och därmed vilka förändringar utöver markintrång som kan drabba en fastighet. Detta hanteras istället i kommande avtal med respektive fastighetsägare när detaljprojekteringen är klar.

Stadsbyggnadsförvaltningen för löpande dialog med både Akademiska hus och Sveriges lantbruksuniversitet (SLU). Dialogen kommer fortgå även i detaljplanens genomförandefas. Kommunen avser, liksom för andra delsträckor för spårvägen, att teckna genomförandeavtal och avtal om omgivningspåverkan. I de avtalen ska de frågor som nämns i intentionsavtalet mellan kommunen och SLU regleras. Avtalen utgör därefter fasta förutsättningar för kommande kravställning om utformning av spårväg liksom ansvarsfördelning för eventuella skyddsåtgärder.

Förvaltningen instämmer med SLU om att de avtal som ska tecknas ska beakta framtida utveckling av verksamheterna inom Campusområdet. Det ligger i kommunens intresse att SLU kan fortsätta verka och utvecklas i Uppsala. Införandet av spårväg kommer ofrånkomligen att innebära förändringar, å andra sidan ger en utvecklad kollektivtrafik också nya möjligheter för utveckling av verksamheterna. Genom avtal säkerställer kommunen att fastighetsägarnas och hyresgästernas verksamheter fortsatt ska kunna bedrivas i allt väsentligt oförändrat avseende omgivningspåverkan till följd av detaljplanen vare sig under genomförandet som under driftskedet.

SLU saknar bemötande gällande hantering av plantering på åkerholmar och vid idrottsplatsen i samrådsredogörelsen. Dessa frågor har inte bemötts skriftligen i samrådsredogörelsen då stadsbyggnadsförvaltningen bedömt att detta i första hand har förmedlats i den separata dialog förvaltningen har haft med SLU, samt att resultatet av förändringarna framgår av planbeskrivningens granskningshandling. Inga planteringar redovisas på den västra sidan av ån i planbeskrivningens illustration och begreppet åkerholme redovisades aldrig som bestämmelse på en beslutad plankarta.

Plankartan är reviderad så att stallarna som tillhör SLU syns på plankartan.

Rörande frågor om avtal se även bemötande under rubriker för *Buller och vibrationer*, *Elektromagnetiska fält* och *Ljusstörningar*.

Tillgänglighet

Plattformarnas bredd vid stationer regleras inte i detaljplanen. Om det finns farhågor från Region Uppsala om att de inte kan bli tillräckligt breda så kan de synpunkterna bäst tas om hand inom projekteringen av spårvägen som tas fram gemensamt av kommunen och regionen.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar synpunkten om att barn ska kunna passera spårvägen på ett säkert sätt. Förvaltningen delar också synen på att tillgängligheten ska vara god för alla studenter vid Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), oavsett rörelseförmåga, under både byggtid och driftskede. Förvaltningen ser just nu över anläggningsfasen. Exakt utbyggnadsordning vid SLU är ännu inte fastställd. Universitetet kommer att vara delaktiga i planeringsprocessen för de områden som berör dem.

Förvaltningen förstår inte på vilket sätt planen för ny spårväg inte är förenlig med barnkonventionen. Tvärtom kan spårvägen innebära större möjlighet till att självständigt ta sig runt i staden för lite äldre barn. För yngre barn kan en utbyggd kollektivtrafik också innebära att det blir lättare att ta sig till flera platser i staden på ett mer jämlikt sätt, oberoende av om familjen har tillgång till egen bil eller inte.

Det är inte ett yttrandes längd som avgör om stadsbyggnadsförvaltningen kan ta hänsyn till en synpunkt eller inte. Stadsbyggnadsförvaltningen vidhåller att planen inte kan reglera utformning på den detaljeringsnivå som Synskadades riksförbund efterfrågar. Planen reglerar till största del endast spårvägens utbredning. Utformningen av omgivande gator görs i kommande planering. Det är därför inte heller möjligt att reglera platsen för alla de funktioner som efterfrågas. Där hela gaturummet regleras, som i Bäcklösa, kommer en så tillgänglig utformning som möjligt att göras i projekteringsfasen. Detta ryms inom användningen GATA i detaljplanen. Gatans bredd mellan husen utgör ramen för hur mycket plats som finns att tillgå för att ordna trafiken. När ytan är begränsad måste ibland kompromisser göras. De illustrationer som finns i planhandlingarna är just illustrationer, ett exempel. De ska inte läsas som färdiga förslag. Stadsbyggnadsförvaltningen noterar dock föreningens synpunkter till projekteringsskedet. Förvaltningen delar inte synpunkten om att det inte förts en dialog med föreningarna Synskadades riksförbund samt Funktionsrätt Uppsala. Tvärt om har en sådan dialog ägt rum med flera kompetenser inom förvaltningen. Dock vid sidan av planprocessen. Stadsbyggnadsförvaltningen beklagar att många med nedsatt rörelseförmåga känner sig åsidosatta i utformningen av gator och vill arbeta för att tillgängligheten ska bli bättre där det är möjligt. Detaljplaner är dock ett väldigt trubbigt verktyg för att säkerställa det och yttranden gällande tillgänglighet kan sällan besvaras mer än mycket översiktligt.

Planbeskrivningen är korrigerad så att det står punktskrift.

Förvaltningen noterar att föreningen Funktionsrätt ser positivt på de uppdateringar som gjorts i planbeskrivningen gällande tillgänglighet för alla. Förvaltningen noterar också synpunkter om växtval som inte är allergiframkallande. Bullret från spårväg och omgivande trafik är kartlagt inom projektet och där riktvärden riskerar att överskridas kan bullerreducerande åtgärder vidtas med stöd av planen.

Förvaltningen strävar efter en så tillgänglig utformning av staden som möjligt men varje plats har speciella förutsättningar och ibland måste kompromisser göras. Riktlinjer för tillgänglig parkering beaktas i all kommunal planering.

Prövning i annan process

För spårvägsprojektet är det viktigt att hålla tidplanen och därför också påbörja det som går att göra även innan alla detaljplaner fått laga kraft och tillstånd är på plats. Vägar kan göras om, skog kan fällas, ledningar och träd kan flyttas utan att det krävs en ny detaljplan för det. De här förändringarna görs för att förbereda för spårvagnen. En del åtgärder behöver göras vissa tider på året för att till exempel minska påverkan på djurliv. Andra åtgärder tar lång tid och behöver påbörjas i god tid innan spårvägens byggnation.

De åtgärder som inte kräver detaljplan kräver heller inte att samråd med närboende enligt plan- och bygglagen sker. Sänkningen av Gamla Stockholmsvägen kräver dock marklov och har kungjorts 20 augusti 2024, med möjlighet att lämna synpunkter på marklovet fram till 6 september 2024. Föreningen Sydöstra har också använt den möjligheten och lämnat ett yttrande på marklovet.

Stadsbyggnadsförvaltningen gör bedömningen att det är möjligt att få ett tillstånd för vattenverksamhet för Ulltunabron, liksom att anta detaljplaner som håller för prövning i domstol. Processen för vattenverksamhet är en egen process, skild från planprocessen. Tillstånd för vattenverksamhet handläggs och beviljas av mark och miljödomstolen. Eftersom det är olika processer kan en detaljplan antas även om dess genomförande är beroende av ett sådant tillstånd. Då lösningar eller krav i den ena processen kan innebära förändringar för den andra är det dock lämpligt att de i alla fall delvis hanteras parallellt, vilket också gjorts för delsträcka D och tillstånd för vattenverksamhet för bron.

Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet för Ulltunabron är under prövning hos domstolen. Det avgörs enligt miljöbalken och är inte något som prövas i detaljplanen enligt plan- och bygglagen. Därför är det möjligt att anta en detaljplan samtidigt som processen för tillståndet för vattenverksamhet pågår parallellt. Miljöfrågorna kopplat till tillståndet är hanterade då ansökan lämnades in, men kan behöva fördjupas på vissa punkter om domstolen kräver det.

Miljökonsekvenser för spårvägen redovisas och hanteras i detaljplanen, inte i domstolsprövningen av vattenverksamheten kopplat till anläggningen av Ulltunabron. Domstolsprövningen hanterar brons konsekvenser på vatten, inklusive under byggskedet för bron.

Synpunkter inskickade i andra ärenden eller i andra processer, till exempel yttranden till mark- och miljödomstolen gällande kommunens ansökan om vattenverksamhet, bemöts i respektive process. Denna granskningshandling behandlar bara synpunkter på detaljplanen som inkommit under granskningstiden.

Strandskydd kan upphävas i samband med att ett område detaljplaneläggs. För att upphäva strandskyddet behöver ett eller flera kriterier uppfyllas enligt Miljöbalken 7 kapitlet §18 c. Bron över Fyrisån är både en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och ett angeläget allmänt intresse. Då spelar det ingen roll om bron uppfyller strandskyddets syften eller inte.

Bron behöver tillstånd för att uppföras inom landskapsbildskyddet. Ansökan om det har lämnats in ihop med ansökan om tillstånd för vattenverksamhet.

Länsstyrelsen anger inte i sitt yttrande att granskningen ska tas om på grund av att utredningarna inte är kompletta. Länsstyrelsen har tvärt om instämt i att utredningarna är tillräckligt genomförda för det här skedet. Det är ska inte förväxlas med att inga fler utredningar behövs. Fler och fördjupade utredningar behövs både för tillståndet för vattenverksamhet och för projekteringsfasen.

Avvägning mellan olika intressen och övriga konsekvenser

SLU efterfrågar hur kommunen hanterat och avvägt olika intressen. Planbeskrivningen har inget separat avsnitt som enskilt redogör för kommunens avvägning mellan olika intressen. Avvägning mellan intressen är något som pågår löpande i arbetet med en detaljplan. Där intressekonflikter finns redogörs de för under respektive rubrik i planbeskrivningen samt i detta granskningsutlåtande.

SLU saknar också en beskrivning av negativa konsekvenser för deras verksamhet som detaljplanen medför. I en detaljplaneprocess enligt plan- och bygglagen ska de konsekvenser som kan antas leda till en betydande miljöpåverkan redovisas i planhandlingarna. Stadsbyggnadsförvaltningen anser att de krav som lagstiftningen ställer är uppfyllda avseende vilka konsekvenser som ska redovisas. Konsekvenser för enskilda verksamheter som kan komma att påverkas av detaljplanen, så länge

konsekvenserna inte berör någon av de miljöaspekter som har identifierats under planprocessen, redovisas därför inte. Detaljplanens påverkan på SLU: verksamheter hanteras istället via separata avtal.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det underlag som tagits fram till detaljplanen är tillräckligt och tillförlitligt i den utsträckning som krävs för upprättande av en detaljplan. Under planprocessen ges bland annat berörda myndigheter tillfälle att granska och yttra sig över planförslaget, bland annat för att identifiera eventuella brister. Förvaltningen bedömer att de kompletteringar som gjorts eller pågår i parallella processer är tillräckliga enligt vad rådande lagstiftning kräver.

Stadsbyggnadsförvaltningens sammantagna bedömning

Genomförandet av detaljplanen för delsträcka D av spårvägen innebär en omfattande omvandling av de områden som planen berör. Spårvägen kommer att bli ett nytt inslag i de redan bebyggda miljöerna i Bäcklösa och Ultuna, och en start på ett större stadsbyggnadsprojekt i Lunsen.

Syftet med detaljplanen i ett större perspektiv, är att möjliggöra ett nytt sätt att resa i södra Uppsala. Spårväg är driftsäkert, rymmer fler resenärer än bussar, ger ett klimatvänligt alternativ till en ständigt ökande biltrafik och kan anläggas i gröna gator.

Den här detaljplanen berör flera riksintressen, områden med hög känslighet för påverkan på grundvattnet, betydelsefullt fågelområde och mark med höga naturvärden. Den påverkar också natur- och rekreationsområden för många boende i kommunen. Stadsbyggnadsförvaltningen har därför grundligt utrett påverkan på de skyddade värdena och tagit fram lämpliga och tillräckliga skyddsåtgärder. Förvaltningen bedömer att planen kan genomföras utan påtaglig skada på berörda riksintressen, utan att riskera att förbud enligt artskyddsförordningen utlöses och utan risk för skada på grundvattnet. Granskande remissinstanser under planens granskningskede delar förvaltningens uppfattning. Fördjupande utredningar behövs dock fortfarande för kommande skeden. Så är det alltid vid detaljplaneläggning.

Även om planen kan genomföras utifrån lagens krav så innebär den fortfarande stora förändringar för de som bor nära och som vant sig vid, sökt sig till och trivs bra i sitt område. Förändringar som många ser som väldigt negativa.

I en detaljplan ska den enskildes intressen, till exempel rätten till en kvalitativ närmiljö, vägas mot det allmännas intressen, i det här fallet en resursstark kollektivtrafik och i förlängningen en ny station söder om Bergsbrunna. Ny kapacitetsstark och klimatvänlig infrastruktur är av stort allmänt intresse. Därmed bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att fördelarna med detaljplanen överväger nackdelarna som planen för med sig, utifrån att åtgärder också kommer göras för att minska flera av de negativa effekterna.

Stadsbyggnadsförvaltningen har under hela detaljplaneläggningen beaktat hur värden för de som besöker norra Lunsen och årummet ska påverkas så lite som möjligt. Den största delen av Lunsen, söder om planområdet, kommer att förbli orörd och även fortsättningsvis kunna fungera som strövområde. Naturvärdena inom det skyddade området Lunsen kommer inte att påverkas.

Bron genom årummet kommer att få en omsorgsfull gestaltning och bli tydligt avläsbar som ett nytt inslag i landskapet. Därmed kommer det också vara möjligt att se vad som är en del av det äldre landskapet. Siktlinjerna kommer till största delen att vara kvar.

De skyddade naturvärdena i årummet, till exempel fågellivet, ska påverkas så lite som möjligt.

Anläggningstiden kommer att vara lång och kan innebära störningar under perioder. Stadsbyggnadsförvaltningen menar att som boende i en växande stad måste man räkna med att ibland behöva beröras av till exempel byggbuller eller förändrad utsikt. Även byggbuller behöver dock följa olika restriktioner, både med hänsyn till människor och djur.

Bilaga

Alla yttranden i sin helhet

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anton Vikström
planchef