

Stadsbyggnadsförvaltningen  
Samrådsredogörelse 2

Datum:  
2024-09-09

Diarienummer:  
PBN 2022-000048

Handläggare:  
Lisette Calleberg, Cecilia Wiik

# Samrådsredogörelse

## Detaljplan för Kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D

Utökat förfarande



Bild 1. Orienteringskarta över kollektivtrafikstråkets sträckning, delsträcka D

## Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen 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 minska påverkan på kulturmiljö, naturmiljö samt hälsa och säkerhet.

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

## Sammanställning

### Samrådsyttranden

Totalt antal inkomna samråd 1 331

Totalt antal inkomna samråd 2 662

### Beslutsdatum

Beslut om planuppdrag 26 mars 2020

Beslut samråd 1 25 mars 2021

Beslut samråd 2 1 juni 2023

Samråd 1 9 april 2021 - 22 maj 2021

Samråd 2 8 juni 2023 – 8 september 2023

Beslut granskning 26 september 2024

Granskning 1 oktober 2024 – 1 november 2024

## Innehåll

Detaljplan för Kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D.....	1
Detaljplanens syfte.....	1
Sammanställning.....	2
Sammanfattning av samrådet.....	4
Sammanfattning av ändringar i förslaget .....	5
Följande har inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda i planförslaget:.....	<b>Fel!</b>
<b>Bokmärket är inte definierat.</b>	
Sammanfattning av inkomna synpunkter från samrådet och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning.....	7
Översikt över inkomna samrådsyttrande .....	<b>Fel! Bokmärket är inte definierat.</b>

## Sammanfattning av samrådet

Detaljplanen har varit på ett första samråd mellan 9 april och den 22 maj 2021. Flera digitala informationsmöten hölls inom samrådstiden. Måndagen den 19 april mellan klockan 18.00–20.00 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 10 maj.

Under det första samrådet har 331 skriftliga synpunkter inkommit, varav fem utan erinran. Cirka 180 yttranden har ett nära identiskt innehåll. Synpunkterna behandlar 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 samrådstiden har 662 skriftliga synpunkter inkommit, varav fyra utan erinran. 496 yttranden har identiskt innehåll. Synpunkterna behandlar i huvudsak valet av spårväg, spårvägens sträckning, bron över Fyrisån – utformning, grundläggning och placering, kultur- och naturmiljö samt utbyggnaden av de sydöstra stadsdelarna.

Länsstyrelsens synpunkter berör huvudsakligen

- att antagandet av detaljplanen bör avvakta dispens- och tillståndsprövningar
- att slutsatser i underliggande utredningar och åtgärder under anläggningsfasen bättre ska redovisas i planbeskrivningen
- att hydrogeologisk påverkan på Natura 2000-området Lunsen och Ultuna källa ska beskrivas närmare
- att eventuell påverkan på Natura 2000-området Bäcklösa ska utredas vidare
- att bron över Fyrisån borde vara 16 meter hög
- att eventuell påverkan på riksintresset för dricksvattenförsörjning ska utredas närmare
- att kumulativ påverkan på dagvatten ska utredas närmare
- att förutsättningar gällande förorenad mark ska utredas mer utförligt
- att buller och vibrationer vid bostäder ska utredas vidare
- att upphävande av strandskydd för bron måste sökas hos länsstyrelsen.

Därtill hade länsstyrelsen en rad rådgörande synpunkter.

Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitlet miljöbalken, enligt sitt yttrande daterat 2021-06-18.

## Sammanfattning av ändringar i förslaget

### Ändringar sedan samråd 2:

Plankartan har ändrats så att:

- Plankartans gränser har justerats efter den mer utvecklade förprojekteringen som har gjorts efter samråd 2. Justeringar har gjorts av både planområdesgränser, användningsgränser och egenskapsgränser. De största förändringarna finns längs Ultunaallén, vid brobankarna för bro över Fyrisån, vid Stordammen och vid Bergsbrunna.
- Sträckningen vid Ultunaallén ändras så att spårvägen går i allén och en ny bilrerspektive gång- och cykelväg anläggs norr om allén. Därav har även ytan för "Odling och djurhållning" vid Ultunaallén kunnat utökas i plankartan.
- Ytor för likrikstarstationerna vid Ultuna, Hemslöjdsvägen och vid ändstationen i Bergsbrunna har fått nya placeringar. I Bergsbrunna är område för likrikstarstation ändrad till användningen Torg. Några ytor för likrikstarstationer har minskats för att inte komma i konflikt med planerad framtida stadsutveckling.
- Brohöjd för bron över Fyrisån har valts. Lägsta fri höjd under bron regleras på plankartan så att minst 12,0 meter segelfri höjd uppnås vid medelhögvattennivå.
- Bestämmelse om marknivåer för bron över Fyrisån har tagits bort för att inte låsa brons exakta konstruktion, lutningar och grundläggningen av spåren på bron. Utrymme för bro inklusive kontaktledningsstolpar regleras istället med en markanvändning som avgränsas vertikalt.
- Bro över vattenområde inom Fyrisån, bro över dagvattendamm och bro över Hemslöjdsvägen regleras som Gata med vertikalt avgränsade bestämmelser. Det innebär att brohöjden indirekt får en begränsad maxhöjd.
- För att säkra anpassningen till kulturlandskapet öster om Fyrisån planläggs mark för nya trädplanteringar.
- Fri höjd under bro över Hemslöjdsvägen har utökats för att möjliggöra framkomlighet för lantbruksmaskiner.
- En befintlig transformatorstation intill Hemslöjdsvägen planläggs.
- Några plushöjder har tagits bort på Gamla Stockholmsvägen (väg 255).
- Planområdet (spårsträckningen) har justerats vid Stordammen.
- Bestämmelse om passage för groddjur har tillkommit.
- Två områden för dagvattendammar planläggs öster om Fyrisån. Planbestämmelser införs för att säkerställa dammarnas utformning av hänsyn till kulturmiljön.
- Inom både allmän plats och kvartersmark med hög känslighet för påverkan på grundvattnet har skyddsbestämmelser införts om utförande av byggnad och mark.
- I Bäcklösa tas en mindre del av en obebyggd bostadsfastighet i anspråk för att ge plats för tunga transporter att svänga in till vattenverket. En skyddsbestämmelse har även tillkommit för att förhindra översvämning på bostadsfastigheten vid höga flöden i Bäcklösadiket.
- Inom allmän plats har bestämmelse om minskad lovplikt för schaktning och fyllning införts.
- Längs med bro över Fyrisån och Hemslöjdsvägen har bestämmelser tillkommit för att begränsa påverkan från buller och belysning i omgivningen.

- Bullerskydd regleras för bostad närmast Hemslöjdsvägen för att klara nivåer vid uteplats.
- Område för ny busshållsplats och breddad gata på Ulls väg, söder om Ultunaallén, ingår inte längre i planområdet. Därav har även bestämmelse om markreservat för underjordiska ledningar tagits bort.
- Området för temporär dragning av Skåneresan ingår inte längre i planområdet. Därmed planläggs heller inte längre en befintlig tryckstegringsstation intill Skåneresan.
- Område för järnvägsändamål (entré till plattformsoverbyggnad) i Bergsbrunna ingår inte längre i detaljplanen.
- Bestämmelse om upphävande av strandskydd har utgått på grund av att upphävandet inom berört område måste beslutas av länsstyrelsen i en separat process.
- I övrigt har flera bestämmelser getts en annan beteckning utan att innebörden förändrats eller förtydligats i sin formulering.
- Den del av planområdet som omfattar järnvägsmuren (benämnd stödmur i samrådshandlingen) vid den planerade järnvägsstationen i Bergsbrunna hanteras fortsättningsvis i ett separat detaljplaneärende.

Därtill har planhandlingarna förtydligats och kompletterats:

- Så att planförslaget nu syftar till endast spårväg som kollektivtrafikslag.
- Så att slutsatser från underutredningarna tydligare framgår i planbeskrivningen.
- Så att det framgår att Natura 2000-området Norra Lunsen inte påverkas av grundvattensänkningar vid planens genomförande.
- Med en utredning om risk för påverkan på grundvattnet. Utredningen är sammanfattad i planbeskrivningen.
- Så att det bättre framgår vilka skyddsåtgärder som måste vidtas för planens genomförande samt under byggtiden.
- Så att det tydligare framgår vilka åtgärder som vidtas för att Natura 2000-området Bäcklösa inte ska påverkas.
- Med en hydrogeologisk modellering där det framgår att Ultuna källa inte påverkas av detaljplanens genomförande. Utredningen finns sammanfattad i planbeskrivningen.
- Så att det tydligare framgår hur riksintresset för anläggningar för dricksvattnet påverkas.
- Så att områden med förorenad mark tydligare redovisas och vilka åtgärder som krävs för att markföroreningar inte ska spridas till grundvattnet.
- Med en uppdaterad dagvattenutredning som visar vilka åtgärder som krävs för att inte äventyra recipienternas möjligheter att uppnå uppsatta miljökvalitetsnormer. Utredningen är sammanfattad i planbeskrivningen.
- Med en utredning om utformning av dagvattendammar så att de anpassas till platsen och kulturhistoriska värden. Utredningen är sammanfattad i planbeskrivningen.
- Med en uppdaterad bullerutredning som visar framtida bullersituation och vilka åtgärder som krävs. Utredningen är sammanfattad i planbeskrivning.
- Så att det bättre framgår hur översvämningssituationen vid bron påverkas.
- Med ett förtydligande om att kommunen skickat in en ansökan om upphävande av strandskyddet till länsstyrelsen.
- Med en utökad beskrivning av kommunens arbete med strategin för cinnoberbagge.

- Med reviderade slutsatser gällande hur åtgärder i Fyrisåns dalgång påverkar de kulturhistoriska värdena på platsen samt vilken kumulativ effekt de samlade åtgärderna får.
- Med förtydligande kring hur Linnéstigarna inom och i anslutning till planområdet påverkas.
- Med en beskrivning av hur spårvägen och hållplatserna skulle kunna göras mer tillgänglig för alla.
- Med en tydligare beskrivning av faunapassagen norr om Stordammen.
- Dessutom har flera utredningar tagits fram eller uppdaterats till stöd för förprojekteringen som ligger till grund för plankartans utformning. Flera utredningar har i sin tur uppdaterats till följd av reviderad förprojektering. Planbeskrivningen har uppdaterats därefter.

## Översikt över inkomna yttranden

Namn/ Alias	Samråd 1	Samråd 2
<b>Myndigheter</b>		
Lantmäterimyndigheten Uppsala kommun	2021-05-10	2023-09-07
Länsstyrelsen	2021-06-18, kompletterat med yttrande från Statens geologisk institut 2021-09-20	2023-09-12
Statens fastighetsverk	2021-05-26	2023-06-21
Sjöfartsverket	2021-05-20	2023-06-08
Svenska Kraftnät		2023-07-04
Trafikverket Region Öst	2021-05-21	2023-09-04
Uppsala Vatten och Avfall AB	2021-06-02	2023-09-06
PLA Försvarsmakten		2023-09-08 och 2023-09-13
Region Uppsala	2021-05-21	2023-09-08
<b>Kommunala nämnder och bolag</b>		
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	2021-06-04	2023-09-29
Räddningsnämnden		2023-08-22
Utbildningsnämnden		2023-09-07
PLA Omsorgsnämnden	2021-06-16	2023-09-08
PLA Äldrenämnden	2021-06-04	2023-09-08
Kulturnämnden	2021-05-27	2023-09-29
Uppsala kommun Skolfastigheter AB	2021-05-21	
<b>Intresseföreningar och sammanslutningar</b>		
Nåntuna backe samfällighetsförening	2021-05-22	2023-09-08

<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Bergsbrunna vägförening	2021-05-06	2023-09-08
Svenska Kryssarklubben Uppsalakretsen Uppsala Segelsällskap Ekolns seglarklubb Uppsala motorbåtsällskap Fyris seglarssällskap	2021-05-19	2023-09-07
Föreningen Vårda Uppsala	2021-06-30	2023-08-10
Nätverket för Lillskogens & Lunsens bevarande	2021-05-21	2023-09-04
Synskadades Riksförbund		2023-09-07
Sunnersta Egnahems Förening	2021-05-18	2023-09-07
Kragskivlingens och tofsskivlingens villaägareförening	2021-05-20	
UOF Upplands Fågelskådare		2023-09-08
Föreningen Malma by och ängar		2023-09-08
PLA Naturskyddsföreningen		2023-09-08
PLA Funktionsrätt Uppsala kommun	2021-05-21	2023-09-08
Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd	2021-05-13	2023-09-08
Uppsala Handelskammare	2021-05-18	
Föreningen sydöstra Uppsala		2023-09-15
Ultuna Studentkår		2023-09-21
Norra Gottsunda egnahems- och fruktodlarförening	2021-05-21	
Synskadades Riksförbund, SRF, genom Trafik- och miljögruppen i distrikt Uppsala län samt SRF Uppsala-Knivsta	2021-05-21	
Bäcklösadalens villaägareförening	2021-05-21	
Hyresgästföreningen Uppsala-Knivsta	2021-05-22	
Orienteringsklubbarna OK Linné, IF Thor och Rasbo IK orientering	Orienteringsklubbarna OK Linné, IF Thor och Rasbo IK orientering	
YIMBY Uppsala	2021-05-22	
Uppsala Akademiska Roddarsällskap (UARS)	2021-05-22	
Cykelfrämjandet Uppsala	2021-05-23	



<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Danmark-Funbo-Vaksala Centerpartiavdelning	2021-05-22	2023-09-08
Utvecklingspartiet demokraterna	2021-05-17	2023-08-11
<b>Ledningsägare</b>		
Skanova (Telia Company) AB	2021-05-25	2023-06-13
Vattenfall AB HEAT Sweden	2021-05-04	2023-09-07
Vattenfall Eldistribution AB	2021-04-29	2023-09-08
<b>Universitet, företag, fastighetsbolag och bostadsrättsföreningar</b>		
Uppsala Marinbotaniska Medelhavsexpedition AB	2021-04-12	2023-06-10
LFV	2021-04-15	2023-06-22
Swedavia		2023-07-14
HSB Brf 81 Västgötareisan		2023-09-06
Rikshem	2021-05-21	2023-09-08
Sveriges lantbruksuniversitet (SLU)	2021-05-24	2023-09-29
Uppsalahem AB	2021-05-20	2023-09-07
Uppsala universitet	2021-05-21	
Statens veterinärmedicinska anstalt	2021-05-21	
Akademiska hus	2021-05-21	2023-09-29
Hembla AB	2021-05-20	
BRF Islandsgården	2021-05-05	
Bostadsrättsföreningen Slottsgränden, Bostadsrättsföreningen Blåsippan och Bostadsrättsföreningen Brynhild	2021-05-14	
Bostadsrättsföreningen Dragarbrunn 63	2021-05-19	
Uppsala Science park KB genom Vasakronan AB	2021-05-21	
Uppsala Akademi-förvaltning	2021-05-20	
<b>Privatpersoner</b>		
Privatperson 1	2021-04-09	
Privatperson 2	2021-04-26	
Privatperson 3	2021-05-12	
Privatperson 4	2021-05-16	
Privatperson 5	2021-05-18	
Privatperson 6	2021-05-19	
Privatperson 7	2021-05-19	

<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Privatperson 8	2021-05-20	
Privatperson 9	2021-05-20	
Privatperson 10	2021-05-20	
Privatperson 11	2021-05-20	
Privatperson 12	2021-05-20	
Privatperson 13	2021-05-21	
Privatperson 14	2021-05-21	
Privatperson 15	2021-05-22	
Privatperson 16	2021-05-22	
Privatperson 17	2021-05-22	
Privatperson 18	2021-06-07	
Privatperson 19	2021-06-07	
Privatperson 20	2021-06-07	
Privatperson 21	2021-04-13	
Privatperson 22	2021-04-13	
Privatperson 23	2021-04-16	
Privatperson 24	2021-04-17	
Privatperson 25	2021-04-17	
Privatperson 26	2021-04-18	
Privatperson 27	2021-04-22	
Privatperson 28	2021-04-28	
Privatperson 29/30/40	2021-05-10, 2021-05-13, 2021-05-19	2023-09-04
Privatperson 31	2021-05-13	
Privatperson 32	2021-05-13	
Privatperson 33	2021-05-15	
Privatperson 34	2021-05-16	2023-07-12
Privatperson 35	2021-05-16	2023-08-31
Privatperson 36	2021-05-16	2023-07-12
Privatperson 37	2021-05-18	
Privatperson 38	2021-05-18	
Privatperson 39	2021-05-19	
Privatperson 41	2021-05-19	
Privatperson 42	2021-05-19	2023-09-05
Privatperson 43	2021-05-19	
Privatperson 44	2021-05-19	
Privatperson 45	2021-05-19	
Privatperson 46	2021-05-19	
Privatperson 47	2021-05-19	
Privatperson 48	2021-05-19	2023-09-04
Privatperson 49	2021-05-19	2023-09-05
Privatperson 50	2021-05-19	2023-09-05
Privatperson 51	2021-05-19	

<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Privatperson 52	2021-05-19	
Privatperson 53	2021-05-19	
Privatperson 54	2021-05-19	
Privatperson 55	2021-05-19	
Privatperson 56	2021-05-19	
Privatperson 57	2021-05-19	
Privatperson 58	2021-05-19	2023-08-24
Privatperson 59	2021-05-19	2023-09-07
Privatperson 60	2021-05-19	
Privatperson 61	2021-05-19	
Privatperson 62	2021-05-20	
Privatperson 63	2021-05-20	
Privatperson 64	2021-05-20	2023-09-06
Privatperson 65	2021-05-20	2023-08-31
Privatperson 66	2021-05-20	2023-06-22 och 2023-09-05
Privatperson 67	2021-05-20	2023-08-28
Privatperson 68	2021-05-20	
Privatperson 69	2021-05-20	
Privatperson 70	2021-05-20	2023-08-23
Privatperson 71	2021-05-20	2023-08-24
Privatperson 72	2021-05-20	2023-08-31
Privatperson 73	2021-05-20	
Privatperson 74	2021-05-20	2023-08-31
Privatperson 75	2021-05-20	
Privatperson 76	2021-05-20	
Privatperson 77	2021-05-20	2023-08-29
Privatperson 78	2021-05-20	
Privatperson 79	2021-05-20	2023-08-29
Privatperson 80	2021-05-20	2023-08-29
Privatperson 81	2021-05-20	2023-09-06
Privatperson 82	2021-05-20	
Privatperson 83	2021-05-20	2023-09-06
Privatperson 84	2021-05-20	
Privatperson 85	2021-05-20	
Privatperson 86	2021-05-20	2023-08-24
Privatperson 87	2021-05-20	2023-08-30
Privatperson 88	2021-05-20	
Privatperson 89	2021-05-20	2023-09-04
Privatperson 90	2021-05-20	
Privatperson 91 inklusive namnlista	2021-05-20	
Privatperson 92	2021-05-20	2023-09-04

<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Privatperson 93	2021-05-20	
Privatperson 94	2021-05-20	
Privatperson 95	2021-05-20	2023-09-06
Privatperson 96	2021-05-20	2023-09-06
Privatperson 97	2021-05-20	2023-09-06
Privatperson 98	2021-05-20	
Privatperson 99	2021-05-20	
Privatperson 100	2021-05-20	2023-09-04
Privatperson 101	2021-05-20	2023-09-04
Privatperson 102	2021-05-20	2023-09-06
Privatperson 103	2021-05-20	
Privatperson 104	2021-05-20	2023-09-05
Privatperson 105	2021-05-20	
Privatperson 106	2021-05-20	2023-09-05
Privatperson 107	2021-05-21	2023-09-06
Privatperson 108	2021-05-21	2023-09-06
Privatperson 109	2021-05-21	2023-08-24
Privatperson 110	2021-05-21	
Privatperson 111	2021-05-21	2023-09-06
Privatperson 112	2021-05-21	2023-08-28
Privatperson 113	2021-05-21	2023-09-08
Privatperson 114	2021-05-21	2023-09-01
Privatperson 115	2021-05-21	2023-08-31
Privatperson 116	2021-05-21	2023-09-05
Privatperson 117	2021-05-21	
Privatperson 118	2021-05-21	2023-08-24
Privatperson 119	2021-05-21	
Privatperson 120	2021-05-21	
Privatperson 121	2021-05-21	2023-09-02
Privatperson 122	2021-05-21	
Privatperson 123	2021-05-21	
Privatperson 124	2021-05-21	2023-09-04
Privatperson 125	2021-05-21	2023-09-04
Privatperson 126	2021-05-21	2023-09-06
Privatperson 127	2021-05-21	
Privatperson 128	2021-05-21	2023-09-04
Privatperson 129	2021-05-21	
Privatperson 130	2021-05-21	
Privatperson 131	2021-05-21	
Privatperson 132	2021-05-21	
Privatperson 133	2021-05-21	
Privatperson 134	2021-05-21	

<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Privatperson 135	2021-05-21	
Privatperson 136	2021-05-21	2023-09-07
Privatperson 137	2021-05-21	2023-08-24
Privatperson 138	2021-05-21	
Privatperson 139	2021-05-21	
Privatperson 140	2021-05-21	2023-09-06
Privatperson 141	2021-05-21	
Privatperson 142	2021-05-21	
Privatperson 143	2021-05-21	
Privatperson 144	2021-05-21	
Privatperson 145	2021-05-21	
Privatperson 146	2021-05-22	
Privatperson 147	2021-05-22	2023-09-08
Privatperson 148	2021-05-22	
Privatperson 149	2021-05-22	
Privatperson 150	2021-05-22	
Privatperson 151	2021-05-22	2023-09-08
Privatperson 152	2021-05-22	2023-09-08
Privatperson 153	2021-05-22	2023-09-06
Privatperson 154	2021-05-22	2023-08-28
Privatperson 155	2021-05-22	2023-09-06
Privatperson 156	2021-05-22	
Privatperson 157	2021-05-22	
Privatperson 158	2021-05-22	2023-09-05
Privatperson 159	2021-05-22	
Privatperson 160	2021-05-22	
Privatperson 161	2021-05-22	2023-09-06
Privatperson 162	2021-05-22	
Privatperson 163	2021-05-22	2023-09-08
Privatperson 164	2021-05-22	
Privatperson 165	2021-05-22	2023-08-28
Privatperson 166	2021-05-22	
Privatperson 167	2021-05-22	2023-09-08
Privatperson 168	2021-05-22	
Privatperson 169	2021-05-22	2023-09-06
Privatperson 170	2021-05-22	2023-09-06
Privatperson 171	2021-05-22	
Privatperson 172	2021-05-22	
Privatperson 173	2021-05-22	
Privatperson 174	2021-05-22	
Privatperson 175	2021-05-22	
Privatperson 176	2021-05-22	2023-09-08

<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Privatperson 177	2021-05-22	
Privatperson 178	2021-05-22	2023-09-08
Privatperson 179	2021-05-22	
Privatperson 180	2021-05-22	
Privatperson 181	2021-05-22	
Privatperson 182	2021-05-22	2023-09-08
Privatperson 183	2021-05-22	2023-09-08
Privatperson 184	2021-05-22	
Privatperson 185	2021-05-22	
Privatperson 186	2021-05-22	
Privatperson 187	2021-05-22	2023-09-06
Privatperson 188	2021-05-22	2023-09-05
Privatperson 189	2021-05-22	
Privatperson 190	2021-05-22	
Privatperson 191	2021-05-22	2023-08-28
Privatperson 192	2021-05-22	
Privatperson 193	2021-05-22	
Privatperson 194	2021-05-22	
Privatperson 195	2021-05-22	
Privatperson 196	2021-05-22	2023-08-30
Privatperson 197	2021-05-22	2023-09-06
Privatperson 198	2021-05-22	
Privatperson 199	2021-05-22	
Privatperson 200	2021-05-22	
Privatperson 201	2021-05-22	
Privatperson 202	2021-05-22	
Privatperson 203	2021-05-22	2023-08-28
Privatperson 204	2021-05-22	2023-08-28
Privatperson 205	2021-05-22	
Privatperson 206	2021-05-22	
Privatperson 207	2021-05-22	
Privatperson 208	2021-05-22	
Privatperson 209	2021-05-22	
Privatperson 210	2021-05-22	
Privatperson 211	2021-05-22	
Privatperson 212	2021-05-22	
Privatperson 213	2021-05-22	
Privatperson 214	2021-05-22	
Privatperson 215	2021-05-22	2023-09-07
Privatperson 216	2021-05-22	
Privatperson 217	2021-05-22	2023-09-08
Privatperson 218	2021-05-22	

<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Privatperson 219	2021-05-22	
Privatperson 220	2021-05-22	2023-09-04
Privatperson 221	2021-05-22	2023-09-07
Privatperson 222	2021-05-22	2023-09-07
Privatperson 223	2021-05-22	
Privatperson 224	2021-05-22	2023-09-08
Privatperson 225	2021-05-22	
Privatperson 226	2021-05-22	
Privatperson 227	2021-05-22	
Privatperson 228	2021-05-22	2023-09-08
Privatperson 229	2021-05-22	
Privatperson 230	2021-05-22	
Privatperson 231	2021-05-22	
Privatperson 232	2021-05-22	
Privatperson 233	2021-05-22	
Privatperson 234	2021-05-22	
Privatperson 235	2021-05-22	
Privatperson 236	2021-05-22	
Privatperson 237	2021-05-22	
Privatperson 238	2021-05-22	
Privatperson 239	2021-05-22	2023-09-07
Privatperson 240	2021-05-22	
Privatperson 241	2021-05-22	
Privatperson 242	2021-05-22	2023-09-05
Privatperson 243	2021-05-22	2023-09-05
Privatperson 244	2021-05-22	2023-09-08
Privatperson 245	2021-05-24	
Privatperson 246	2021-05-24	2023-09-07
Privatperson 247	2021-05-24	2023-09-05
Privatperson 248	2021-05-24	2023-08-30
Privatperson 249	2021-05-24	2023-09-05
Privatperson 250	2021-05-21	2023-08-01
Privatperson 251	2021-05-20	
Privatperson 252	2021-05-22	
Privatperson 253	2021-05-22	
Privatperson 254	2021-05-22	
Privatperson 255	2021-05-22	2023-09-04
Privatperson 256	2021-05-14	
Privatperson 257	2021-05-20	
Privatperson 258	2021-05-19	
Privatperson 259	2021-05-19	
Privatperson 260	2021-05-19	2023-08-26

<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Privatperson 261	2021-05-22	
Privatperson 262	2021-05-22	
Privatperson 263	2021-05-21	
Privatperson 264	2021-05-21	2023-09-06
Privatperson 265	2021-05-21	2023-08-30
Privatperson 266		2023-06-09
Privatperson 267		2023-06-10 och 2023-08-27
Privatperson 268		2023-06-12
Privatperson 269		2023-06-18
Privatperson 270		2023-06-20
Privatperson 271		2023-07-16
Privatperson 272		2023-07-17
Privatperson 273		2023-07-17
Privatperson 274		2023-07-23
Privatperson 275		2023-08-01
Privatperson 276		2023-08-07
Privatperson 277		2023-08-08
Privatperson 278		2023-08-11
Privatperson 279/697		2023-08-21, 2023- 09-07
Privatperson 280/698		2023-08-21, 2023- 09-07
Privatperson 281		2023-08-22
Privatperson 282		2023-08-22
Privatperson 283		2023-08-22
Privatperson 284		2023-08-22
Privatperson 285		2023-08-23
Privatperson 286		2023-08-24
Privatperson 287		2023-08-24
Privatperson 288		2023-08-24
Privatperson 289		2023-08-24
Privatperson 290		2023-08-24
Privatperson 291		2023-08-24
Privatperson 292		2023-08-24
Privatperson 293		2023-08-24
Privatperson 294		2023-08-24
Privatperson 295		2023-08-24
Privatperson 296		2023-08-25
Privatperson 297		2023-08-25
Privatperson 298		2023-08-25
Privatperson 299		2023-08-25
Privatperson 300		2023-08-25



<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Privatperson 301		2023-08-25
Privatperson 302		2023-08-25
Privatperson 303		2023-08-25
Privatperson 304		2023-08-25
Privatperson 305		2023-08-25
Privatperson 306		2023-08-25
Privatperson 307		2023-08-25
Privatperson 308		2023-08-25
Privatperson 309		2023-08-25
Privatperson 310		2023-08-25
Privatperson 311		2023-08-26
Privatperson 312		2023-08-26
Privatperson 313		2023-08-25
Privatperson 314		2023-08-25
Privatperson 315		2023-08-27
Privatperson 316		2023-08-27
Privatperson 317		2023-08-27
Privatperson 318		2023-08-28
Privatperson 319		2023-08-28
Privatperson 320		2023-08-28
Privatperson 321		2023-08-28
Privatperson 322		2023-08-28
Privatperson 323		2023-08-28
Privatperson 324		2023-08-28
Privatperson 325		2023-08-28
Privatperson 326		2023-08-28
Privatperson 327		2023-08-28
Privatperson 328		2023-08-28
Privatperson 329		2023-08-28
Privatperson 330		2023-08-28
Privatperson 331		2023-08-28
Privatperson 332		2023-08-28
Privatperson 333		2023-08-28
Privatperson 334		2023-08-28
Privatperson 335		2023-08-28
Privatperson 336		2023-08-28
Privatperson 337		2023-08-28
Privatperson 338		2023-08-28
Privatperson 339		Datum saknas
Privatperson 340		2023-08-29
Privatperson 341		2023-08-29
Privatperson 342		2023-08-29

<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Privatperson 343		2023-08-29
Privatperson 344		2023-08-29
Privatperson 345		2023-08-29
Privatperson 346		2023-08-29
Privatperson 347		2023-08-29
Privatperson 348		2023-08-29
Privatperson 349		2023-08-29
Privatperson 350		2023-08-29
Privatperson 351		2023-08-29
Privatperson 352		2023-08-29
Privatperson 353		2023-08-29
Privatperson 354		2023-08-29
Privatperson 355		2023-08-29
Privatperson 356		2023-08-29
Privatperson 357		2023-08-29
Privatperson 358		2023-08-29
Privatperson 359		2023-08-29
Privatperson 360		2023-08-29
Privatperson 361		2023-08-29
Privatperson 362		2023-08-29
Privatperson 363		2023-08-29
Privatperson 364		2023-08-29
Privatperson 365		2023-08-29
Privatperson 366		2023-08-29
Privatperson 367		2023-08-29
Privatperson 368		2023-08-29
Privatperson 369		2023-08-29
Privatperson 370		2023-08-29
Privatperson 371		2023-08-29
Privatperson 372		2023-08-29
Privatperson 373		2023-08-29
Privatperson 374		2023-08-29
Privatperson 375		2023-08-29
Privatperson 376		2023-08-29
Privatperson 377		2023-08-29
Privatperson 378		2023-08-29
Privatperson 379		2023-08-29
Privatperson 380		2023-08-29
Privatperson 381		2023-08-29
Privatperson 382		2023-08-29
Privatperson 383		2023-08-29
Privatperson 384		2023-08-29

<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Privatperson 385		2023-08-29
Privatperson 386		2023-08-29
Privatperson 387		2023-08-29
Privatperson 388		2023-08-29
Privatperson 389		2023-08-29
Privatperson 390		2023-08-29
Privatperson 391		2023-08-29
Privatperson 392		2023-08-29
Privatperson 393		2023-08-29
Privatperson 394		2023-08-29
Privatperson 395		2023-08-30
Privatperson 396		2023-08-30
Privatperson 397		2023-08-30
Privatperson 398		2023-08-30
Privatperson 399		2023-08-30
Privatperson 400		2023-08-30
Privatperson 401		2023-08-30
Privatperson 402		2023-08-30
Privatperson 403		2023-08-30
Privatperson 404		2023-08-30
Privatperson 405		2023-08-30
Privatperson 406		2023-08-30
Privatperson 407		2023-08-30
Privatperson 408		2023-08-30
Privatperson 409		2023-08-30
Privatperson 410		2023-08-30
Privatperson 411		2023-08-30
Privatperson 412		2023-08-30
Privatperson 413		2023-08-30
Privatperson 414		2023-08-30
Privatperson 415		2023-08-30
Privatperson 416		2023-08-30
Privatperson 417		2023-08-30
Privatperson 418		2023-08-30
Privatperson 419		2023-08-30
Privatperson 420		2023-08-30
Privatperson 421		2023-08-30
Privatperson 422		2023-08-30
Privatperson 423		2023-08-30
Privatperson 424		2023-08-30
Privatperson 425		2023-08-30
Privatperson 426		2023-08-30

<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Privatperson 427		2023-08-30
Privatperson 428		2023-08-30
Privatperson 429		2023-08-30
Privatperson 430		2023-08-30
Privatperson 431		2023-08-30
Privatperson 432		2023-08-31
Privatperson 433		2023-08-31
Privatperson 434		2023-08-31
Privatperson 435		2023-08-31
Privatperson 436		2023-08-31
Privatperson 437		2023-08-31
Privatperson 438		2023-08-31
Privatperson 439		2023-08-31
Privatperson 440		2023-08-31
Privatperson 441		2023-08-31
Privatperson 442		2023-08-31
Privatperson 443		2023-08-31
Privatperson 444		2023-08-31
Privatperson 445		2023-08-31
Privatperson 446		2023-08-31
Privatperson 447		2023-08-31
Privatperson 448		2023-08-31
Privatperson 449		2023-08-31
Privatperson 450		2023-08-31
Privatperson 451		2023-08-31
Privatperson 452		2023-08-31
Privatperson 453		2023-08-31
Privatperson 454		2023-08-31
Privatperson 455		2023-08-31
Privatperson 456		2023-08-31
Privatperson 457		2023-08-31
Privatperson 458		2023-08-31
Privatperson 459		2023-08-31
Privatperson 460		2023-08-31
Privatperson 461		2023-08-31
Privatperson 462		2023-09-01
Privatperson 463		2023-09-01
Privatperson 464		2023-09-01
Privatperson 465		2023-09-01
Privatperson 466		2023-09-01
Privatperson 467		2023-09-01
Privatperson 468		2023-09-01

<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Privatperson 469		2023-09-01
Privatperson 470		2023-09-01
Privatperson 471		2023-09-01
Privatperson 472		2023-09-01
Privatperson 473		2023-09-01
Privatperson 474		2023-09-01
Privatperson 475		2023-09-01
Privatperson 476		2023-09-01
Privatperson 477		2023-09-01
Privatperson 478		2023-09-01
Privatperson 479		2023-09-01
Privatperson 480		2023-09-01
Privatperson 481		2023-09-01
Privatperson 482		2023-09-01
Privatperson 483		2023-09-01
Privatperson 484		2023-09-02
Privatperson 485		2023-09-02
Privatperson 486		2023-09-02
Privatperson 487		2023-09-02
Privatperson 488		2023-09-02
Privatperson 489		2023-09-02
Privatperson 490		2023-09-02
Privatperson 491		2023-09-02
Privatperson 492		2023-09-02
Privatperson 493		2023-09-02
Privatperson 494		2023-09-02
Privatperson 495		2023-09-02
Privatperson 496		2023-09-03
Privatperson 497		2023-09-03
Privatperson 498		2023-09-03
Privatperson 499		2023-09-03
Privatperson 500		2023-09-03
Privatperson 501		2023-09-03
Privatperson 502		2023-09-03
Privatperson 503		2023-09-04
Privatperson 504		2023-09-04
Privatperson 505		2023-09-04
Privatperson 506		2023-09-04
Privatperson 507		2023-09-04
Privatperson 508		2023-09-04
Privatperson 509		2023-09-04
Privatperson 510		2023-09-04

<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Privatperson 511		2023-09-04
Privatperson 512		2023-09-04
Privatperson 513		2023-09-04
Privatperson 514		2023-09-04
Privatperson 515		2023-09-04
Privatperson 516		2023-09-04
Privatperson 517		2023-09-04
Privatperson 518		2023-09-04
Privatperson 519		2023-09-04
Privatperson 520		2023-09-04
Privatperson 521		2023-09-04
Privatperson 522		2023-09-04
Privatperson 523		2023-09-04
Privatperson 524		2023-09-04
Privatperson 525		2023-09-04
Privatperson 526		2023-09-04
Privatperson 527		2023-09-04
Privatperson 528		2023-09-04
Privatperson 529		2023-09-04
Privatperson 530		2023-09-04
Privatperson 531		2023-09-04
Privatperson 532		2023-09-04
Privatperson 533		2023-09-04
Privatperson 534		2023-09-04
Privatperson 535		2023-09-04
Privatperson 536		2023-09-04
Privatperson 537		2023-09-04
Privatperson 538		2023-09-04
Privatperson 539		2023-09-04
Privatperson 540		2023-09-04
Privatperson 541		2023-09-04
Privatperson 542		2023-09-04
Privatperson 543		2023-09-04
Privatperson 544		2023-09-04
Privatperson 545		2023-09-04
Privatperson 546		2023-09-04
Privatperson 547		2023-09-04
Privatperson 548		2023-09-04
Privatperson 549		2023-09-05
Privatperson 550		2023-09-05
Privatperson 551		2023-09-05
Privatperson 552		2023-09-05

<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Privatperson 553		2023-09-05
Privatperson 554		2023-09-05
Privatperson 555		2023-09-05
Privatperson 556		2023-09-05
Privatperson 557		2023-09-05
Privatperson 558		2023-09-05
Privatperson 559		2023-09-05
Privatperson 560		2023-09-05
Privatperson 561		2023-09-05
Privatperson 562		2023-09-05
Privatperson 563		2023-09-05
Privatperson 564		2023-09-05
Privatperson 565		2023-09-05
Privatperson 566		2023-09-05
Privatperson 567		2023-09-05
Privatperson 568		2023-09-05
Privatperson 569		2023-09-05
Privatperson 570		2023-09-05
Privatperson 571		2023-09-05
Privatperson 572		2023-09-05
Privatperson 573		2023-09-05
Privatperson 574		2023-09-05
Privatperson 575		2023-09-05
Privatperson 576		2023-09-05
Privatperson 577		2023-09-05
Privatperson 578		2023-09-05
Privatperson 579		2023-09-05
Privatperson 580		2023-09-05
Privatperson 581		2023-09-05
Privatperson 582		2023-09-05
Privatperson 583		2023-09-05
Privatperson 584		2023-09-05
Privatperson 585		2023-09-05
Privatperson 586		2023-09-05
Privatperson 587		2023-09-05
Privatperson 588		2023-09-05
Privatperson 589		2023-09-05
Privatperson 590		2023-09-05
Privatperson 591		2023-09-05
Privatperson 592		2023-09-05
Privatperson 593		2023-09-05
Privatperson 594		2023-09-05

<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Privatperson 595		2023-09-05
Privatperson 596		2023-09-05
Privatperson 597		2023-09-05
Privatperson 598		2023-09-05
Privatperson 599		2023-09-05
Privatperson 600		2023-09-05
Privatperson 601		2023-09-05
Privatperson 602		2023-09-05
Privatperson 603		2023-09-05
Privatperson 604		2023-09-05
Privatperson 605		2023-09-05
Privatperson 606		2023-09-05
Privatperson 607		2023-09-05
Privatperson 608		2023-09-05
Privatperson 609		2023-09-05
Privatperson 610		2023-09-06
Privatperson 611		2023-09-06
Privatperson 612		2023-09-06
Privatperson 613		2023-09-06
Privatperson 614		2023-09-06
Privatperson 615		2023-09-06
Privatperson 616		2023-09-06
Privatperson 617		2023-09-06
Privatperson 618		2023-09-06
Privatperson 619		2023-09-06
Privatperson 620		2023-09-06
Privatperson 621		2023-09-06
Privatperson 622		2023-09-06
Privatperson 623		2023-09-06
Privatperson 624		2023-09-06
Privatperson 625		2023-09-06
Privatperson 626		2023-09-06
Privatperson 627		2023-09-06
Privatperson 628		2023-09-06
Privatperson 629		2023-09-06
Privatperson 630		2023-09-06
Privatperson 631		2023-09-06
Privatperson 632		2023-09-06
Privatperson 633		2023-09-06
Privatperson 634		2023-09-06
Privatperson 635		2023-09-06
Privatperson 636		2023-09-06



<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Privatperson 637		2023-09-06
Privatperson 638		2023-09-06
Privatperson 639		2023-09-06
Privatperson 640		2023-09-06
Privatperson 641		2023-09-06
Privatperson 642		2023-09-06
Privatperson 643		2023-09-06
Privatperson 644		2023-09-06
Privatperson 645		2023-09-06
Privatperson 646		2023-09-06
Privatperson 647		2023-09-06
Privatperson 648		2023-09-06
Privatperson 649		2023-09-06
Privatperson 650		2023-09-06
Privatperson 651		2023-09-06
Privatperson 652		2023-09-06
Privatperson 653		2023-09-06
Privatperson 654		2023-09-06
Privatperson 655		2023-09-06
Privatperson 656		2023-09-06
Privatperson 657		2023-09-06
Privatperson 658		2023-09-06
Privatperson 659		2023-09-07
Privatperson 660		2023-09-07
Privatperson 661		2023-09-07
Privatperson 662		2023-09-07
Privatperson 663		2023-09-07
Privatperson 664		2023-09-07
Privatperson 665		2023-09-07
Privatperson 666		2023-09-07
Privatperson 667		2023-09-07
Privatperson 668		2023-09-07
Privatperson 669		2023-09-07
Privatperson 670		2023-09-07
Privatperson 671		2023-09-07
Privatperson 672		2023-09-07
Privatperson 673		2023-09-07
Privatperson 674		2023-09-07
Privatperson 675		2023-09-07
Privatperson 676		2023-09-07
Privatperson 677		2023-09-07
Privatperson 678		2023-09-07

<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Privatperson 679		2023-09-07 och 2023-09-08
Privatperson 680		2023-09-07
Privatperson 681		2023-09-07
Privatperson 682		2023-09-07
Privatperson 683		2023-09-07
Privatperson 684		2023-09-07
Privatperson 685		2023-09-07
Privatperson 686		2023-09-07
Privatperson 687		2023-09-07
Privatperson 688		2023-09-07
Privatperson 689		2023-09-07
Privatperson 690		2023-09-07
Privatperson 691		2023-09-07
Privatperson 692		2023-09-07
Privatperson 693		2023-09-07
Privatperson 694		2023-09-07
Privatperson 695		2023-09-07
Privatperson 696		2023-09-07
Privatperson 699		2023-09-07
Privatperson 700		2023-09-07
Privatperson 701		2023-09-08
Privatperson 702		2023-09-08
Privatperson 703		2023-09-08
Privatperson 704		2023-09-08
Privatperson 705		2023-09-08
Privatperson 706		2023-09-08
Privatperson 707		2023-09-08
Privatperson 708		2023-09-08
Privatperson 709		2023-09-08
Privatperson 710		2023-09-08
Privatperson 711		2023-09-08
Privatperson 712		2023-09-08
Privatperson 713		2023-09-08
Privatperson 714		2023-09-08
Privatperson 715		2023-09-08
Privatperson 716		2023-09-08
Privatperson 717		2023-09-08
Privatperson 718		2023-09-08
Privatperson 719		2023-09-08
Privatperson 720		2023-09-08
Privatperson 721		2023-09-08
Privatperson 722		2023-09-08

<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Privatperson 723		2023-09-08
Privatperson 724		2023-09-08
Privatperson 725		2023-09-08
Privatperson 726		2023-09-08
Privatperson 727		2023-09-08
Privatperson 728		2023-09-08
Privatperson 729		2023-09-08
Privatperson 730		2023-09-08
Privatperson 731		2023-09-08
Privatperson 732		2023-09-08
Privatperson 733		2023-09-08
Privatperson 734		2023-09-08
Privatperson 735		2023-09-08
Privatperson 736		2023-09-08
Privatperson 737		2023-09-08
Privatperson 738		2023-09-08
Privatperson 739		2023-09-08
Privatperson 740		2023-09-08
Privatperson 741		2023-09-08
Privatperson 742		2023-09-08
Privatperson 743		2023-09-08
Privatperson 744		2023-09-08
Privatperson 745		2023-09-08
Privatperson 746		2023-09-08
Privatperson 747		2023-09-08
Privatperson 748		2023-09-08
Privatperson 749		2023-09-08
Privatperson 750		2023-09-08
Privatperson 751		2023-09-08
Privatperson 752		2023-09-08
Privatperson 753		2023-09-08
Privatperson 754		2023-09-08
Privatperson 755		2023-09-08
Privatperson 756		2023-09-08
Privatperson 757		2023-09-08
Privatperson 758		2023-09-08
Privatperson 759		2023-09-08
Privatperson 760		2023-09-08
Privatperson 761		2023-09-08
Privatperson 762		2023-09-08
Privatperson 763		2023-09-08
Privatperson 764		2023-09-08

<b>Namn/ Alias</b>	<b>Samråd 1</b>	<b>Samråd 2</b>
Privatperson 765		2023-09-08
Privatperson 766		2023-09-08
Privatperson 767		2023-09-08
Privatperson 768		2023-09-08
Privatperson 769		2023-09-08
Privatperson 770		2023-09-08
Privatperson 771		2023-09-08
Privatperson 772		2023-09-08
Privatperson 773		2023-09-08
Privatperson 774		2023-09-08
Privatperson 775		2023-09-08
Privatperson 776		2023-09-11
Privatperson 777		2023-09-11
Privatperson 778		2023-09-12
Privatperson 779		2023-09-12
Privatperson 780		2023-09-12
Privatperson 781		2023-09-13
Privatperson 782		2023-09-13
Privatperson 783		2023-09-13
Privatperson 784		2023-09-13
Privatperson 785		2023-09-14
Privatperson 786		2023-09-14
Privatperson 787		2023-09-14
Privatperson 788		2023-09-19
Privatperson 789		2023-09-19

**Fastigheter som berörs av inlösen:**

<b>Fastighet</b>	<b>Namn</b>	<b>Gatuadress</b>	<b>Postnummer</b>	<b>Ort</b>
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 Sävja AB	c/o RIKSHEM AB (PUBL), BOX 307	10126	STOCKHOLM
Danmarks-Söderby 7:2	Staten Trafikverket		78189	BORLÄNGE
Sävja 1:55	Uppsala kommun		75375	UPPSALA

## **Sammanfattning av inkomna synpunkter från samrådet och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning.

Länsstyrelsens yttrande återges i sin helhet. Därefter är samrådsyttrandena och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning sammanställda ämnesvis baserat på typ av avsändare. Lokala föreningar och privatpersoner kommer sist.

### **Remissinstanser statliga**

*Länsstyrelsen*

[Överensstämmelse med översiktsplan](#)

I översiktsplanen (antagen 2016) pekas nya stadsnoder ut som tillsammans med innerstaden ska bilda en flerkärnig stad. Markanvändningen överensstämmer med översiktsplanens intentioner om att skapa goda kollektivtrafikförbindelser mellan stadsnoderna.

Den föreslagna kollektivtrafiksträckningen överensstämmer även med intentionerna i Fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Södra staden samt FÖP för sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna. I båda FÖP:arna lyfts behovet av tydliga kollektivtrafikstråk som länkar samman Uppsalas olika stadsdelar.

#### Övergripande synpunkter

Avtalet mellan staten och Uppsala kommun är av betydelse för hela regionen. Enligt avtalet ska kommunen säkerställa 33 000 nya bostäder till år 2050 varav cirka två tredjedelar av bostäderna planeras i Bergsbrunna och de sydöstra stadsdelarna. Uppsala står således inför en omfattande planerings- och utbyggnadsprocess där planläggning sker inom områden med höga grönbåa värden. Planområdet passerar igenom den fördjupade översiktsplanen för sydöstra stadsdelarna, som utgör en samlad strategi för hur mark- och vattenområden ska användas. Länsstyrelsen har i yttranden över den fördjupade översiktsplanen och i tidigare yttrande över detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik framfört behovet av att hantera strategiska frågor i ett helhetsperspektiv. Det gäller framför allt frågor kopplade till natur och vatten. Länsstyrelsen vill återigen lyfta vikten av att de strategiska utredningarna påbörjas så snart som möjligt för att underlätta och effektivisera framtida planläggning. Länsstyrelsen vill även påminna om att kommunen inte kan föregå kommande dispens- och tillståndsprövningar enligt miljöbalken och förutsätta att dessa kommer att medges. Länsstyrelsen rekommenderar därför att planering och dispens- samt tillståndprocesser samordnas så långt som möjligt.

Som underlag till detaljplanen har kommunen låtit ta fram flera utredningar och underlag. Länsstyrelsen ser positivt på att kunskapen har fördjupats sedan tidigare samråd och konstaterar att många av utredningarna innehåller förslag på olika sorters skydds- och försiktighetsåtgärder som rekommenderas för att säkerställa en lämplig markanvändning. Länsstyrelsen anser att de åtgärder som kommunen har för avsikt att genomföra, och som bedöms vara väsentliga för att säkerställa planens lämplighet, ska återges i planbeskrivningen. Det skapas annars en osäkerhet om huruvida kommunen avser, och har budgeterat för, att vidta de åtgärder som förslås i de olika konsultrapporterna. Enligt Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2020:8) ska även planbeskrivningen redovisa en sammanfattning av innehållet i de utredningar som legat till grund för detaljplanen samt vilka slutsatser som varit relevanta för dess utformning och omfattning. Länsstyrelsen noterar att planbeskrivningen ibland innehåller hänvisningar till utredningar som tagits fram men vars slutsatser inte tydligt framgår av planbeskrivningen. Detta bör ses över.

Frågor som bevakas av Länsstyrelsen enligt 11 kap 10 § PBL:

#### Riksintressen

##### *Övergripande kring prövning av Natura 2000 områden*

Natura 2000 områden utgör riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken. Prövning av påverkan på Natura 2000 sker dock inte inom riksintressesystemet utifrån bedömningen om påtaglig skada. Enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken krävs tillstånd för att bedriva verksamheter eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område. Begreppet miljön, innefattar inte bara utpekade naturtyper och arter, utan även naturmiljön i en vidare bemärkelse. Även åtgärder eller verksamheter utanför gränsen för ett Natura 2000-område kan kräva tillstånd.

Vid detaljplanering ska kommunen tillämpa 4 kap. 8 § miljöbalken. Det innebär att kommunerna ska bedöma om den markanvändning som detaljplanen avser att

möjliggöra kan medföra en betydande påverkan på miljön i området och det därmed krävs en tillståndsprövning enligt 7 kap. 28 a § MB. Det måste stå helt klart att en betydande påverkan inte kan uppkomma för att en prövning ska anses obehövligt. Som underlag inför bedömningen kan kommunen behöva ta fram mer omfattande underlag än vad som vanligtvis tas fram inom ramen för ett planarbete. Exempelvis kan det behöva säkerställas att åtgärder som krävs under anläggningsfasen kan genomföras utan påverkan på de skyddade värdena i Natura 2000-området.

Om prövning aktualiseras ska länsstyrelsen pröva om Natura 2000 tillstånd kan medges. Riskerar planens genomförande att skada den skyddade livsmiljön, eller om direkt eller indirekt störning riskeras som betydande försvårar den skyddade arters bevarande i området, kan tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken inte medges av länsstyrelsen. Om tillstånd inte bedöms kunna medges tillgodoses inte riksintresset i detaljplanen. Om riksintresset inte tillgodoses, ska länsstyrelsen enligt 11 kap. 10 § PBL överpröva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Huruvida tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken bedöms kunna medges blir härmed en central fråga för länsstyrelsens statliga kontroll enligt PBL.

Om utredningar tillhörandes detaljplanen visar på att en prövning inte krävs under förutsättning att skydds- och försiktighetsåtgärder vidtas anser länsstyrelsen att dessa åtgärder alltid ska beskrivas i planbeskrivningens genomförandedel. Det kan annars uppstå tveksamheter kring huruvida kommunen avser att genomföra åtgärderna eller inte, vilket i sin tur kan påverka länsstyrelsens bedömning avseende planens förenlighet med riksintresset.

*Natura 2000-området Norra Lunsen, riksintresse enligt 3 och 4 kap. miljöbalken*

Planen medför inget fysiskt intrång i Natura 2000 området Lunsen men eventuellt kan en hydrologisk påverkan ske till följd av planens genomförande. Detta kan påverka flera ingående naturtyper i Lunsens Natura 2000-område som är beroende av en oförändrad hydrologi. Kommunen bedömer att risken för påverkan är liten men anger samtidigt att en grundvattenmodellering håller på att tas fram för att utreda hydrogeologisk påverkan av planförslaget och angränsande detaljplaner. Resultatet av utredningen kommer att beskrivas i granskningsskedet. Länsstyrelsen inväntar modelleringens resultat innan ställningstagande tas kring huruvida riksintresset anses vara tillgodosett.

Utöver frågan om hydrologisk påverkan, delar länsstyrelsen kommunens bedömning att tillstånd enligt 28 a § miljöbalken inte kommer att krävas för åtgärder under anläggningsfasen. Bedömningen förutsätter att inga arbets- eller upplagsytor samt arbetsvägar anläggs närmare än 300 meter från Natura 2000-området.

*Natura 2000-området Sävjaån, riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken*

Planområdet berör Natura 2000-området Sävjaån-Funbosjön genom att de östra delarna av planområdet avrinner mot Sävjaån. Som hotbild anges i bevarandeplanen bland annat försämrad vattenkvalitet samt exploatering i avrinningsområdet som riskerar att medföra flödesförändringar och grumling.

Kommunens samlade bedömning är att planen inte medför negativa effekter på Natura 2000-området Sävjaån och att tillståndsprövning enligt 28 a § miljöbalken inte aktualiseras. Som motiv anges att planförslaget medför en viss ökad belastning inom Sävjaåns avrinningsområde jämfört med idag men de ökade föroreningsmängderna är små sett till recipientens årliga belastning och bedöms inte ha sådan betydelse att det äventyrar möjligheten att uppnå god status.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning och anser att riksintresset är tillgodosett.

*Natura 2000-området Bäcklösa, riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken*

Norr och söder om planområdet ligger Natura 2000 Bäcklösa. Planområdet ligger enligt planbeskrivningen som närmast 3,6 meter från Natura 2000-området.

Kommunen bedömer att planen inte medför negativa effekter på Natura 2000-områdena Bäcklösa och att tillståndsprövning enligt 28 a § miljöbalken inte aktualiseras. Av handlingarna framgår att de störningar som kan uppkomma till följd av planen främst är störningar som uppkommer vid entreprenadarbetena i form av buller och damning. Konsekvenserna kan lindras genom försiktighets- och skyddsåtgärder som att inte ha några arbetsytor eller upplagsytor inom en zon på hundra meter från Natura 2000-området.

Länsstyrelsen vidhåller sin tidigare bedömning om att exploatering så pass nära gränsen till Natura 2000 området kan riskera att påverka miljön i det skyddade området på ett betydande sätt och behöver föregås av tillståndsprövning enligt 7 kap 28a § miljöbalken. Detta motiveras av att det inte utretts, och därmed säkerställts, att det är möjligt att genomföra planen utan ingrepp innanför Natura 2000-områdets gräns under anläggningsfasen. Enligt praxis behöver det underlag som legat till grund för bedömning om prövning vara tillräckligt för att det ska kunna utslutas att genomförandet av planen kommer att ha en betydande påverkan på Natura 2000-området. När planområdet ligger så pass nära det skyddade områdets gräns är det inte tillräckligt att utreda försiktighets- och skyddsåtgärder koppla till entreprenadarbetena först efter planens antagande. Dessutom omges planområdet av skyddad natur både i söder och norr vilket begränsar de ytor som är möjliga att använda sig av under entreprenadarbetena.

Länsstyrelsen anser att prövning enligt 28 a § miljöbalken ska göras innan planen antas så att det vid planens antagande är utrett att riksintresset är tillgodosett. På föreliggande underlag anser länsstyrelsen inte att riksintresset är tillgodosett.

*Riksintresse kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § MB, Uppsala stad*

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget innebär skada på riksintresse Uppsala stad, men att det är möjligt att genomföra planen utan risk för påtaglig skada på riksintresset.

En ny bro över Fyrisån vid Ultuna kommer att påverka landskapsbilden och inverkar på den visuella upplevelsen och betraktandet av kulturlandskapet. Det blir en storskalig struktur som påverkar skalan i landskapet. Länsstyrelsen bedömer dock att läsbarheten av riksintresset och dess uttryck kommer att finnas kvar. Det kommer att vara möjligt att orientera sig, röra sig i miljön längs ån och uppfatta rumslighet. Möjligheten att på plats förstå och uppleva den sammanhängande kulturmiljön längs den långa och breda flacka dalgången bedöms finnas kvar. Det är dock av stor betydelse att kommunen eftersträvar en smäcker utformning av bron för att mildra tyngden i landskapsbilden. Länsstyrelsen vill betona vikten av att planera för en bro som inte dominerar och tar över, utan snarare i sitt uttryck underordnar sig landskapet och kulturmiljövårderna. I planförslaget hanteras detta med planbestämmelsen bro3, Bro ska utföras med hög arkitektonisk kvalitet med hänsyn till landskapets höga kulturhistoriska värde. Bestämmelsen har på ett tydligt och utförligt sätt beskrivits i planbeskrivningen. Länsstyrelsen anser att detta är ett godtagbart sätt att hantera frågan.



Kommunen har sedan förra samrådet arbetat vidare med alternativ högbro över Fyrisån, gjort Anpassningar av utformning till kulturmiljövärden och samråder om en bro med antingen 16 meter eller 12 meter segelfri höjd. Länsstyrelsen bedömer att de långa vyerna i dalgången som är avgörande för läsbarhet av riksintressets uttryck, behålls bättre med 16 meter segelfri höjd. Trots en något större visuell påverkan på landskapsbilden (betraktande och upplevelse av landskapet) förordas därför 16 meter segelfri höjd av hänsyn till riksintresse för kulturmiljövård.

Länsstyrelsen ser positivt på kommunens ambition att genom en miljösäkringsplan säkerställa att de beskrivna förmildrande åtgärderna faktiskt blir genomförda. Att de förmildrande åtgärderna faktiskt genomförs är av stor betydelse för planens påverkan på berörda kulturmiljövärden. Tillsammans med åtgärder som regleras i planen bidrar de till att mildra den kumulativa påverkan på kulturmiljövärden i området. Som länsstyrelsen tidigare yttrat kommer ett anläggande av bron innebära att utrymmet för ytterligare framtida påverkan på riksintresset i denna del är mycket litet.

#### *Riksintresse kulturmiljövården C41 Långhundraleden*

Platsen för ny station i detaljplanens östra del ligger exponerande ut mot det öppna odlingslandskapet med riksintresse för kulturmiljövård, Långhundraleden. Enligt länsstyrelsen skulle det vara positivt om Uppsala kommun tillsammans med Trafikverket använder kulturmiljö som tema i arbetet med gestaltning och utformning av exempelvis stödmurarna och stationsmiljön vid Bergsbrunna. Områdets kulturhistoria skulle på så vis kunna stärkas och förmedlas (jämför Trafikverkets Kulturarvsanalys Fyra spår).

#### *Riksintresse naturvård enligt 3 kap. 6 miljöbalken, Ultuna källa*

Ultuna källa ligger drygt 60 meter från den planerade sträckningen för bron över Fyrisån. Området är känsligt för grundvattenpåverkan och en förutsättning för bevarande av riksintresset är att ingen hydrologisk påverkan sker på ett sätt som påverkar källområdet.

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att anläggandet av brostöden riskerar att påverka hydrologin genom förändrade flödesvägar för grundvattnet och att eventuell påverkan på grundvattenflöden därför behöver utredas närmare. För påverkan på grundvatten, så som avledning eller sänkning, krävs tillstånd från mark- och miljödomstolen. I samband med tillståndsgivning kommer tillflödet till Ultuna källa att beaktas.

Enligt kommunen har tillräckliga utredningar tagits fram för att visa på hur projektet kan genomföras utan påtaglig skada på Ultuna källa (samrådsredogörelsen sidan 56). Länsstyrelsen delar inte denna bedömning utan tolkar handlingarna som att påverkan på grundvatten kopplat till riksintresse för naturvård Ultuna källa, skjuts till kommande tillståndsprövning.

Länsstyrelsen instämmer i att mer detaljerade krav på utredningar ibland behöver ställas i samband med planens genomförande och med stöd av annan lagstiftning. En detaljplan ska säkerställa en lämplig markanvändning utifrån plan- och bygglagen. Hur långt detaljplanen måste gå för att säkerställa olika intressen är därför beroende av vilka krav som ställs enligt PBL och i vilken mån krav kommer att ställas enligt annan lagstiftning när planen genomförs. I föreliggande fall utgör Ultuna källa ett riksintresse enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Vid planläggning ska riksintressen enligt 3 kap. miljöbalken tillgodoses vilket innebär att riksintresset inte påtagligt får skadas. Enligt länsstyrelsens mening saknas tillräckliga underlag för att det ska gå att utesluta risk för påtaglig skada på riksintresset för naturvård, Ultuna källa.

Länsstyrelsen har dock förståelse för att det inom ramen för planarbetet kan vara svårt att ta fram utredningar, med samma detaljeringsgrad och redovisning av tekniska lösningar, som krävs vid en tillståndsansökan. Det är därför att rekommenderat planering och tillståndsprocesser samordnas så långt möjligt och antagandet av detaljplanen inväntar tillståndsprocessen. Om kommunen väljer att inte samordna processerna behöver det av detaljplanen framgå hur kommunen säkerställer att riksintresset inte påtagligt skadas.

Riksintresset kan i nuläget inte anses vara tillgodosett.

#### *Riksintresse friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken*

Länsstyrelsen anser att den föreslagna detaljplanen inte kan antas medföra en påtaglig skada på området av riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap. 6 § MB. En förutsättning för bedömningen är att bron över Fyrisån endast nyttjas för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik samt utryckningsfordon. Kommunen har säkerställt detta genom att användningsbestämmelsen har preciserats till kollektivtrafikgata och endast medger gång-, cykel-, buss- och spårvagnstrafik samt utryckningsfordon inom riksintresseområdet.

#### *Riksintresse anläggningar för dricksvattenförsörjning enligt 3 kap. 8 § miljöbalken*

Till granskningskedet behöver kommunen beskriva om riksintresse för anläggningar för dricksvattenförsörjning i Bäcklösa kommer att påverkas av planförslaget. På nuvarande underlag kan länsstyrelsen inte bedöma om riksintresset är tillgodosett.

#### Miljö kvalitetsnormer (MKN)

##### *Miljö kvalitetsnormer för ytvatten*

##### *Föroreningar*

Dagvattenutredningen visar på en ökning av flera föroreningar till vattenförekomsten Sävjaån mynning- Storån (WA82797609). I dagsläget är det bara kvicksilver som är i sämsta klassen för de föroreningar som är vanliga i dagvatten. Denna vattenförekomst mynnar dock i Fyrisån Ekoln – Sävjaån (WA67670465) och även om en viss retention kan förväntas så finns risk att föroreningar når även denna förekomst.

Det ytterligare tillskottet av föroreningar från exploateringen är måttliga och i bedömningen av tillåtlighet behöver hänsyn tas till att det finns osäkerheter i både Stormtac-modellen och i klassificeringen av ämnena i vattenförekomsterna. Länsstyrelsen gör därför bedömningen att aktuell exploatering inte innebär ett sådant äventyrande av gällande miljö kvalitetsnorm att exploateringen är otillåten. Detta förutsätter dock att alla de åtgärder som föreslås i planen också genomförs.

Många av föroreningarna i dagvatten är persistenta och bioackumulerande, vilket innebär att de inte bryts ned i naturen utan ackumuleras över tid. Fortsatt exploatering av FÖP-området med samma nivå av föroreningsbelastning som i den aktuella planen innebär en överhängande risk att fortsatt exploatering leder till att gällande norm äventyras. Denna bedömning baseras på att tillståndet i miljön behöver bli bättre och att varje försämring, hur liten den än är, försvårar för möjligheten att följa normen.

Länsstyrelsen har i tidigare yttranden över FÖP för sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna och detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik framfört behovet av att hantera exploateringens kumulativa effekter på yt- och grundvattenrecipienter i närheten. Det är även viktigt att de strategiska utredningarna påbörjas så snart som möjligt så att de kan utgöra underlag för kommande detaljplaner.

### Morfologin

Länsstyrelsen konstaterar att inga åtgärder har föreslagits för att kompensera för den morfologiska påverkan som uppstår vid anläggande av bron. Länsstyrelsen bedömer dock att påverkan inte är av en sådan omfattning att den innebär ett direkt äventyr av miljökvalitetsnormen. Exploateringsdel i den kumulativa påverkan på vattenförekomsten gör att fortsatta exploateringar längs Fyrisån kan försvåras med avseende på miljökvalitetsnormen för vatten.

### *Miljökvalitetsnormer för grundvatten*

Illustrationerna av bron över Fyrisån som redovisas i planhandlingarna visar stora grundläggningsfundament för brostöden där pålning kommer att krävas. I miljökonsekvensbeskrivningen framgår att det finns risk för att brostöden kan påverka Ultuna källa genom att magasiniskiljande lerlager punkteras, vilket riskerar att medföra att andra flödesvägar för grundvattnet skapas och att flödet till Ultuna källa förändras. Planhandlingarna redovisar inte på vilket sätt detta även skulle kunna komma att påverka det övergripande grundvattenflödet och uttagsbrunnar för dricksvatten. Uppsala är starkt beroende av att flödena inte förändras för att kunna bibehålla de planerade uttag som behövs för en växande stad. Speciellt med tanke på att konstgjord infiltration sker för att stärka upp grundvattenresursen. Till granskningskedet behöver kommunen visa att planerade åtgärder går att genomföra utan att medföra negativ påverkan på grundvattenflödena i området samt på uttagsbrunnar.

Länsstyrelsen har förståelse för att det inom ramen för planarbetet kan vara svårt att ta fram utredningar, med samma detaljeringsgrad och redovisning av tekniska lösningar, som krävs vid en tillståndsansökan. Det är därför rekommenderat att planering och tillståndprocesser samordnas så långt möjligt och antagandet av detaljplanen inväntar tillståndprocessen för vattenverksamhet.

I närområdet till den planerade bron finns även konstaterade förorenade områden och i vissa fall misstanke om föroreningar. Kommunen behöver i planbeskrivningen redogöra för att de åtgärder som krävs vid anläggande av bron inte kan komma att negativt påverka MKN för grundvattnet.

### Hälsa och säkerhet

#### Buller

En bullerutredning har utförts där ljudkällor har kunnat preciseras då det finns föreslagna lägen för hållplatser och växlar samt projekterade kurvradier med angiven maxhastighet. Enligt utredningen ligger de mest exponerade bostadsbyggnaderna längs med Gottsunda allé, men dessa byggnader bör redan vara anpassade för den framtida trafiksituationen och kräver enligt kommunens bedömning inga ytterligare åtgärder.

Länsstyrelsen anser att det för den befintliga bebyggelse där bullerriktvärden överskrids vid fasad/uteplats ska göras en inventering för att kartlägga behovet av eventuella bullerdämpande åtgärder som behöver införas, på samma sätt som har gjorts i detaljplan för sträcka A-C.

Ytterligare åtgärder såsom ljudabsorbenter på utvalda sträckor har föreslagits för att ytterligare minska bullernivåer vid bostadsbebyggelse, natur- och kulturområden och allmänna platser. Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen strävar efter att upprätthålla och skapa så goda ljudmiljöer som möjligt, inte minst vid naturområden då detta är förenligt med kommunens översiktsplan.

### Vibrationer

Inför tidigare samråd togs en vibrationsutredning fram. Utredningen har inte identifierat bostäder eller skolor som är vibrationskänsliga, däremot har områden med känslig utrustning identifierats. Då det konstaterats att de vibrationer som uppstår inte riskerar folks hälsa anser länsstyrelsen att planen är lämplig för sitt ändamål.

Av planhandlingarna framgår att kommunen till granskningsskedet avser att ta fram en mer detaljerad utredning för de områden som har identifierats som riskområden för vibrationer. Denna information tillsammans med information om vilken utrustning som är känslig för vibrationer kommer att resultera i en kravställning med avseende på maximalt tillåten vibrationsnivå i byggnadsstommen. Länsstyrelsen ser positivt på att ytterligare utredningar kommer att göras och anser att det av planbeskrivningen ska framgå var det är risk för vibrationer, och de tekniska åtgärder som ska vidtas för att minimera dessa.

### Elektromagnetisk strålning

Planen bedöms inte medföra några effekter med avseende på människors hälsa avseende strålning. Länsstyrelsen anser därför att planen är lämplig för sitt avsedda ändamål. Den särskilda utredningen om riskerna för att resande utsätts för magnetiska fält rekommenderar att batterier eller kondensatorer är att föredra jämfört med luftburna ledningar. Denna fråga bör beaktas i upphandlingen av spårvägssystem även om det inte kan regleras med planbestämmelser. Likriktarstationer bör placeras så att boende inte riskerar att utsättas för magnetfält högre än 0,4  $\mu$ T.

### Markföroreningar

Länsstyrelsen anser att en god genomgång av kända förutsättningar gällande potentiellt förorenade områden har gjorts. Sammantaget anses planförslaget innebära små till måttligt positiva konsekvenser för jord, förutsatt att förorenade massor som påträffas hanteras korrekt och att sanering sker av berörda markföroreningar. Länsstyrelsen bedömer att planen är lämplig för sitt ändamål utifrån aspekten markföroreningar.

### Risk för ras skred och erosion

Länsstyrelsen har tagit del av yttrande från Statens geotekniska institut (SGI) som under samrådet framförde att stabilitetsförhållanden för blivande anläggning behövde förtydligas. SGI bedömer att framförda synpunkter har hanterats på ett bra sätt och har inga ytterligare synpunkter på det geotekniska underlaget till planförslaget. Den geotekniska utredningen fastställer dock behov av stabilitetshöjande åtgärder på sträckan och SGI ställer oss frågande till om åtgärderna, utan att vara införda på plankartan, är tillräckligt säkerställda i planen.

Det är sällan möjligt att reglera tekniska lösningar eller stabilitetshöjande åtgärder på plankartan med stöd av 4 kap PBL. Länsstyrelsen bedömer därför att risken för ras, skred och erosion har omhändertagits på ett godtagbart sätt.

### Risk för översvämning

Länsstyrelsen anser att tillräckliga underlag har tagits fram för att visa på att planen är lämplig med hänsyn till översvämning till följd av skyfall.

I PM Skyfallsanalys Sträcka D identifieras elva områden där ursprungliga markhöjder ger upphov till stående vatten, antingen inom trafikområdet eller på omgivande områden. Länsstyrelsen anser att konsekvenser och skyddsåtgärder gällande översvämningsrisker kopplat till skyfall framgår tydligt. Länsstyrelsen anser även att det vore positivt om skyddsåtgärder, där så är lämpligt, säkerställs genom bestämmelser på plankartan. Det kan exempelvis gälla höjdsättning av gatan på

utsatta platser för att säkerställa korrekt lutning av vägen och därigenom avrinning som leder bort skyfallsvatten. Länsstyrelsen har dock förståelse för att det inte är möjligt att reglera samtliga skyddsåtgärder som förslås genom bestämmelser.

För att utreda kumulativa effekter av den planerade stadsutvecklingen från kollektivtrafikstråket samt utbyggnaden av södra och sydöstra staden har kommunen låtit ta fram ett PM om Bäcklösadiket Uppsala. I utredningen föreslås en breddning av Bäcklösadiket och uppdimensionering av kulvertar för att hantera ett 100-årsregn. Länsstyrelsen ser positivt på att ett helhetsgrepp har tagits och anser att föreslagna åtgärder, med syfte att hantera och minimera konsekvenser av skyfall och ökad dagvattenavrinning, utgör viktiga förutsättningar för att säkerställa markens lämplighet.

#### Strandskydd

Enligt 4 kap. 17 § PBL får kommunen upphäva strandskydd i en detaljplan om det inte avser ett område som enligt 7 kap. 18 § första stycket 3 miljöbalken omfattas av länsstyrelsens beslutanderätt. Enligt 7 kap. 18 § första stycket 3 miljöbalken får länsstyrelsen besluta att upphäva strandskyddet i ett område som enligt plan- och bygglagen (2010:900) avses att omfattas av en detaljplan och som skyddas enligt andra bestämmelser i 7 kapitlet miljöbalken än bestämmelserna om miljöskyddsområde eller vattenskyddsområde och skyddet har beslutats av någon annan än en kommun.

Det aktuella område inom vilket kommunen avser att upphäva strandskydd i detaljplan omfattas av förordnande till skydd för landskapsbilden, fastställt den 14 juli 1970 enligt naturvårdslagen i dess äldre lydelse (dnr IIIR13-44-69). Enligt 5 § lag (1998:811) om införande av miljöbalken ska förordnandet anses meddelat med stöd av motsvarande bestämmelser i miljöbalken. Länsstyrelsen anser att förordnandet är att betrakta som sådana bestämmelser i 7 kapitlet miljöbalken som avses i 7 kap. 18 § första stycket 3 miljöbalken. Detta innebär att det inte finns någon laglig grund för kommunen att upphäva strandskyddet inom det aktuella området. Om kommunen skulle anta en detaljplan där strandskydd upphävs inom det aktuella området skulle detta vara i strid med gällande bestämmelser och länsstyrelsens överprövningsgrund i 11 kap 10 § 4 p. PBL skulle aktualiseras.

För bron som möjliggörs i detaljplanen behöver tillstånd sökas enligt 11 kap miljöbalken. Strandskyddsfrågan kan normalt sett hanteras i domstolsprövningen.

Som beskrivs ovan är det länsstyrelsen och inte kommunen som har möjlighet att upphäva strandskydd inom det aktuella området, enligt 7 kap. 18 § första stycket 3 miljöbalken. Som länsstyrelsen ser det är det kommunen som skulle initiera ett sådant upphävande. Om en sådan ansökan ska göras ska den inkomma till länsstyrelsen inom ramen för planprocessen.

Om ett genomförande av planen skulle bli beroende av en strandskyddsdispens skulle sådan dispens sökas hos länsstyrelsen, enligt 7 kap. 18 a § miljöbalken.

#### Övriga rådgivande synpunkter

##### Landskapsbildsskydd

Området där planförslaget går över Fyrisån vid Ultuna omfattas av förordnande till skydd för landskapsbilden, fastställt den 14 juli 1970 enligt naturvårdslagen i dess äldre lydelse (dnr IIIR13-44-69). Det framgår av förordnandet att det inte gäller för bebyggelse inom område som ingår i fastställd generalplan, stadsplan eller

byggnadsplan, och inte heller företag vars tillåtlighet skall prövas enligt vattenlagen eller miljöskyddslagen.

För bron som möjliggörs i detaljplanen behöver tillstånd sökas enligt 11 kap miljöbalken. Frågan om skyddet för landskapsbilden kan hanteras vid en domstolsprövning av vattenverksamhet.

Länsstyrelsen bedömer även att förordnandet om landskapsbildsskydd inte gäller inom det aktuella planområdet efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Bedömningen baseras på att övergångsbestämmelserna till PBL anger att stads- och byggnadsplaner ska gälla som detaljplaner som antagits med stöd av äldre PBL, samt bestämmelserna i lagen om införande av miljöbalken som anger att förordnandet ska anses meddelat med stöd av motsvarande bestämmelser i miljöbalken. Det betyder att ett genomförande av planförslaget inte kräver länsstyrelsens tillstånd med anledning av landskapsbildsskyddet.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att eventuella åtgärder som omfattas av förordnandet och som ska vidtas utanför planområdet kräver tillstånd från länsstyrelsen även efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Förutom anläggande av broar omfattas bland annat skogsplantering på mark som inte burit skog under senare tid.

#### Biotopskydd

Planområdet påverkar områden som omfattas av generellt biotopskydd. Det gäller bland annat alléer och småvatten. Inom jordbruksmarken kan också andra småbiotoper påverkas.

Inom ett biotopskyddsområde är det förbjudet att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön, exempelvis avverkning av alléträd eller skador på rötter och stammar, igenläggning av diken eller borttagande av åkerholmar, odlingsrösen etc. Om det finns särskilda skäl, får dispens från förbudet ges i det enskilda fallet.

Länsstyrelsen anser att planens förenlighet med det generella biotopskyddet ska hanteras under planprocessen, mellan samråd och granskning, och att eventuella dispensprövningar ska vara genomförda innan planen antas så att det inte uppstår hinder när planen ska genomföras. Det generella biotopskyddet är en förbudslagstiftning och det behövs särskilda skäl för en dispens.

I första hand ska alltid möjligheten att bevara biotopen utredas. Även flytt av biotopskyddsobjekt kräver en dispensprövning. Samtliga biotopskyddsobjekt som berörs av detaljplanen ska identifieras och beskrivas inom ramen för detaljplaneprocessen.

#### Artskydd

Planrådets sträckning berör ett flertal arter som omfattas av artskydd. Kommunen har genomfört inventeringar och bedömningar av förenlighet med artskyddsförordningens bestämmelser. För vissa arter, fåglar, utter och fladdermöss krävs skyddsåtgärder som föreslås i genomförda utredningar. Länsstyrelsen anser att dessa ska framgå av planbeskrivningens genomförandedel. Länsstyrelsen bedömer att förbuden i artskyddsförordningen aktualiseras vid planens genomförande för knärot, cinnoberbagge och eventuellt groddjur och fladdermöss.

Gällande groddjur och fladdermöss bör underlaget fördjupas till granskningsskedet så att det i planprocessen klargörs om dispens krävs från artskyddsförordningen. Även

om det inte finns något uttryckligt krav på att en dispens ska ha inhämtats innan en detaljplan antas, förutsätter ett effektivt förfarande i ett planärende som rör särskilda skydds- och bevarandeområden att underlaget i ärendet på ett fullgott sätt belyser dessa aspekter och att det i planprocessen klargörs om det krävs en dispens från artskyddsbestämmelserna. Annars finns det risk för att någon verklig prövning i dessa delar inte kommer till stånd.

Då plan- och bygglagen och miljöbalken gäller fullt ut vid sidan av varandra, begränsar beslut enligt plan- och bygglagen inte den prövning som ska göras enligt miljöbalken. Eftersom resultatet av dispensprövningarna kan påverka planens genomförande anser därför länsstyrelsen att dispens från artskyddsbestämmelserna ska hanteras innan detaljplanen antas.

#### Knärot

Arten är fridlyst enligt 8 § artskyddsförordningen. Kommunens bedömning är att planförslaget medför otillåten påverkan på knärot eftersom fynd av arten finns inom planområdet. Kommunen avser därmed inkomma med en dispensansökan.

Länsstyrelsen instämmer i bedömningen att förbudet i artskyddsförordningen aktualiseras för arten.

#### Cinnoberbagge

Länsstyrelsen bedömer att genomförandet av detaljplanen utlöser förbuden i 4 a § artskyddsförordningen vad gäller cinnoberbagge.

Inom, och i anslutning till detaljplaneområdet har fynd gjorts av cinnoberbagge. Arten är fridlyst enligt 4 a § artskyddsförordningen (AF) vilket innebär att det är förbjudet att:

1. avsiktligt fånga eller döda djur,
2. avsiktligt störa djur, särskilt under djurens parnings-, uppfödning-, övervintrings- och flyttperioder,
3. avsiktligt förstöra eller samla in ägg i naturen, och
4. skada eller förstöra djurens fortplantningsområden eller viloplats.

Cinnoberbaggen är klassad som starkt hotad (EN) enligt den nationella rödlistan. Av Sveriges rapportering till EU av bevarandestatus för arter och naturtyper i EU:s art- och habitatdirektiv år 2019 framgår att arten klassas ha dålig bevarandestatus med negativ trend. Enligt Naturvårdsverkets artskyddshandbok är cinnoberbaggens fortplantningsområde och viloplats det skogsbestånd där arten förekommer.

Uppsala kommun arbetar med att ta fram ett övergripande underlag som ska användas för att bedöma påverkan på gynnsam bevarande status för cinnoberbagge. Både inventeringar och modelleringar har genomförts. Länsstyrelsen förordar detta angreppssätt eftersom de kumulativa effekterna är viktiga att beakta för att de omfattande utbyggnadsplanerna inte ska orsaka gradvis fragmentering och habitatförstörelse.

Kommunens bedömning är att då fynd av cinnoberbagge har gjorts inom kollektivtrafikstråket krävs dispens från förbudet i artskyddsförordningen för att kunna genomföra försiktighetsåtgärder, för att undvika påverkan på enskilda individer, i form av flytt av lågor med fynd. Länsstyrelsen delar denna bedömning.

Resultatet av modelleringen visar att ianspråktagandet av detaljplanerna för kapacitetsstark kollektivtrafik i sig inte förväntas ge någon mätbar effekt på cinnoberbaggens populationsdynamik i Uppsala med omnejd. Resultatet visar också

att en stor negativ påverkan på cinnoberbagge förväntas ske om samtliga exploateringsplaner som ingått i modelleringen genomförs.

Länsstyrelsen gör bedömning att de kumulativa effekter som förväntas uppkomma på artens livsmiljö till följd av planerad exploatering inom och i anslutning till den nu aktuella detaljplanen utlöser förbudet mot att skada eller förstöra fortplantingsområden och viloplats. Ju fler avverkningar som genomförs inom artens livsmiljö, desto högre är risken att områdets ekologiska funktion som fortplantningsområde och viloplats försämras. Det framgår av EU-kommissionens vägledning om strikt skydd för djurarter av gemenskapsintresse enligt habitatdirektivet att skada kan definieras som ett fysiskt förfall som drabbar en parningsplats eller rastplats. I motsats till förstörelse kan sådan skada/försämring ske långsamt och gradvis minska funktionen för området eller platsen.

Det framgår inte om planen avses antas innan dispensprövningen är genomförd. Under dispensprövningen gör länsstyrelsen bedömningen av om kriterierna i 14 § punkt 1-3 artskyddsförordningen är uppfyllda. Resultatet av dispensprövningen kan påverka planens genomförande.

Groddjur, större vattensalamander och åkergroda

Planen påverkar livsmiljöer för åkergroda och större vattensalamander vid Stordammen. Arterna är fridlysta enligt 4 a § artskyddsförordningen vilket innebär att även deras fortplantingsområden- och viloplats är skyddade.

Som arternas vilo-/ övervintringsplats betraktas den lokala populationens hemområde runt lekdammen. Studier av större vattensalamander har visat att majoritet av individerna i en population tycks vandra endast mellan 10–100 m från det småvatten de reproducerar sig i, detta under förutsättning att lämpliga landmiljöer finns inom detta avstånd. Avståndet kan vara både längre (mer än en kilometer) och kortare. Det är vanligast att större vattensalamander uppehåller sig inom 300 m från lekdammen, men detta beror på hur tillgången till lämpliga landmiljöer ser ut på den specifika platsen.

Samrådsversionen av planen möjliggör två alternativa sträckningar vid dammen. Kommunens bedömning är att alternativet närmast Stordammen innebär sådan påverkan att skydds- och försiktighetsåtgärder behövs för att inte aktualisera förbuden i 4 a § artskyddsförordningen. Länsstyrelsens bedömning är att artskyddsförordningens 4 a § punkt 4 aktualiseras vid anläggande av bron inom övervintringsområde, trots föreslagna skyddsåtgärder, för detta alternativ.

För alternativet längre från Stordammen kan eventuellt skyddsåtgärder vara tillräckligt för att undvika att utlösa fridlysningsbestämmelserna. Dock innebär även detta alternativ ingrepp i potentiella viloplats och det behövs en detaljerad utredning av vilka ingrepp som kommer att göras vid anläggandet av bron samt vilken betydelse detta har för arterna.

Fladdermöss

Länsstyrelsen bedömer att genomförandet av detaljplanen kan utlösa förbuden i artskyddsförordningen vad gäller fladdermöss.

Samtliga förekommande fladdermusarter är fridlysta enligt 4 a § artskyddsförordningen. Inom spårområdet har ett flertal arter identifierats.



Kommunens bedömning är att ianspråktagandet av detaljplanen inte innebär en försämring av den kontinuerliga ekologiska funktionen för någon av fladdermusarterna och inga individer kommer att skadas eller dödas.

Länsstyrelsens bedömning är att förbudet kan utlöses vid eventuell avverkning av träd som utgör fortplantningsområden eller viloplats. Eftersom fladdermöss vanligen återkommer till dessa år efter år är de skyddade även då fladdermössen inte nyttjar platsen. Länsstyrelsen anser att detta ska framgå av planhanbeskrivningen.

Länsstyrelsen anser även att det av planbeskrivning ska framgå att ljusföroreningar kan påverka fladdermöss och att anpassningar kan behövas längs delar av sträckan.

#### Ekologisk kompensation

Det planerade kollektivtrafikstråket anläggande kommer att innebära negativa konsekvenser för naturmiljön, både genom störning och bortfall av värdefulla livsmiljöer.

Länsstyrelsen anser att kommunen ska föreslå åtgärder och områden för ekologisk kompensation.

#### Egenkontroll

Sammantaget bedöms planförslaget medföra stora negativa konsekvenser för naturmiljön. Med de åtgärder som föreslås är det enligt kommunens bedömning möjligt att begränsa de negativa effekterna.

Enligt 26 kapitel 19 § miljöbalken ska verksamhetsutövaren utföra egenkontroll. Detaljer kring hur egenkontrollen ska genomföras kommer enligt planbeskrivningen att hanteras i framtida projekteringskede.

Länsstyrelsen instämmer i att fortsatt arbete med att minimera påverkan på naturmiljön kommer att behövas i kommande projekteringskedan. Både vad gäller att säkerställa att påverkan på berörda naturmiljöer minimeras samt att tillse att gällande lagstiftning och eventuella medgivna dispenser och tillstånd efterlevs.

I miljökonsekvensbeskrivningen under rubriken Fortsatt arbete och uppföljning finns listat fortsatta utredningar och tillståndsprövningar som kommer att krävas. Länsstyrelsen anser att denna lista tar upp flera viktiga aspekter som behöver hanteras ytterligare framöver. Relevanta skyddsåtgärder bör sedan framgå av planbeskrivningens genomförandedel.

#### Fornlämningar

Fornlämningar omfattas av skydd enligt kulturmiljölagen. Till en fornlämning hör ett område runt fornlämningen. Det benämns fornlämningsområde och har samma skydd som fornlämningen. Tillståndsprövning enligt kulturmiljölagen krävs vid fornlämning och deras tillhörande fornlämningsområde. Det kommer att behöva utföras arkeologiska förundersökningar och därefter arkeologiska undersökningar av berörda fornlämningar och fornlämningsområden.

Arkeologisk utredning görs för att ta reda på om det finns okända fornlämningar i ett område. En arkeologisk utredning steg 1 som inkluderar fältinventering har genomförts längs sträckan Ulls väg – ny station vid Bergsbrunna (Arkeologerna Rapport 2020:113). Ett antal ytor/områden behöver utredas vidare i en arkeologisk utredning steg 2 (sökschakt med maskin och/eller handgrävda gropar) för att klargöra fornlämningsförekomst.

Det kommer även att behöva klargöras om fornlämningar och/eller deras fornlämningsområde berörs av ytor för tillfälligt nyttjande under byggfasen, för exempelvis arbetsvägar, etableringsytor och massupplag. Det gäller även för förberedande arbeten som ledningsomläggningar och andra markarbeten.

Det har utförts andra arkeologiska utredningar steg 1 i området och resultaten av dessa behöver kontrolleras. Det är Upplandsmuseets rapport 2021:23 (Västra Nántuna) och Upplandsmuseet Rapport 2021:24 och 2023:01 (Fyra spår) samt en kommande rapport från Arkeologerna över arkeologisk utredning steg 1 i angränsande ytor till korridoren öster om Fyrisån och genom Lunsen (sydöstra stadsdelarna).

Kontakta länsstyrelsens kulturmiljöenhet om fornlämningar, utredningsbehov och den följande arkeologiska processen.

#### Världsarvsansökan

Det pågår ett arbete med att göra kulturarvet efter Carl von Linné och hans samtida kollegors arbete med den systematiska biologin till ett av Unescos världsarv.

Länsstyrelsen ser positivt på att de linneanska värdena beskrivs mer utförligt i handlingarna jämfört med tidigare samrådsförslag men anser att det på vissa ställen fortfarande är aningen oklart om detaljplanen innebär att värdena verkligen kommer att värnas. Det enda stället i handlingarna som ger förslag på konkreta åtgärder som kan minska genetisk påverkan på de linneanska växterna är sidan 113 i dokumentet Broar Ultuna-Hemslöjdsvägen. Här nämns bland annat vikten av att enbart använda lokala sorter vid nyplantering av växter samt minska påverkan på landskapsbilden genom god landskapsgestaltning. På de flesta andra ställen där linneanska värden nämns handlar texten om rekreationsvärdena vid Linnéstigarna eller har formuleringar som är aningen otydliga om påverkan på de linneanska värdena, världsarvsprocessen och vad som behövs för att de negativa effekterna ska mildras.

För att minska risken att världsarvskommittén fattar ett negativt beslut på grund av kollektivtrafikstråket vill länsstyrelsen understryka vikten av att värna de linneanska värdena i så stor utsträckning som möjligt, både upplevelsevärdena i landskapet och det biologiska kulturarvet. Kring Linnés exkursionsområden bör endast lokalt växtmaterial användas i all landskapsgestaltning. Helst ska även lokala jord- och sandmassor användas. Det handlar både om vilka arter som används, och var fröna och plantorna kommer ifrån. Risken finns annars för att en genetisk förorening av världsunika linneanska populationer sker genom införsel av växtmaterial med ursprung från andra delar av Sverige eller världen.

#### Vattenverksamhet

Åtgärder som anläggande och reovering av trummor och broar, grävning och pålning i vattenområde, markavvattning och grundvattenbortledning är exempel på vattenverksamheter. Definitionen av ett vattenområde är det område som står under vatten vid högsta förutsebara vattenstånd vilket enligt praxis motsvara ett 100-års flöde. Det innebär att åtgärder i våtmarker, svämplanet längs ett vattendrag, sumpskogsområden och liknande miljöer kan vara vattenverksamhet.

Vattenverksamhet är i grunden en tillståndspliktig verksamhet. Tillstånd söks hos mark- och miljödomstolen vid Nacka Tingsrätt. Vissa mindre verksamheter kan anmälas till länsstyrelsen. Grundvattenbortledning, även om den är tillfällig under byggtiden, är en vattenverksamhet som inte kan anmälas till länsstyrelsen utan är en tillståndspliktig åtgärd.

Länsstyrelsen kan konstatera att de dokumenten som tillhör detaljplanen beskriver kommande hantering av de vattenverksamheter som planerade arbeten kommer att innebära väldigt olika. I vissa dokument anges att tillstånd för vattenverksamhet kommer att ansökas och detaljfrågor skjuts till kommande prövning medan det i andra dokument är otydligt hur vattenverksamheten kommer att hanteras. Länsstyrelsen vill lyfta att det i en tillståndsprövning av vattenverksamhet är möjligt att sampröva flera intressen och därmed få en samlad bedömning och ett tydligt domslut med enhetliga villkor. Kommunen ska även beakta vilka arbetsytor som behöver tas i anspråk för planerade arbeten vid bedömning om huruvida åtgärder görs inom vattenområde och tillstånd därmed krävs.

Enligt länsstyrelsens bedömning kommer anläggande av bro över Fyrisån att kräva tillstånd för vattenverksamhet. I handlingarna anges att anläggande av brostöden kan innebära en grundvattenbortledning för att kunna utföra arbeten i torrhet.

Länsstyrelsen har i tidigare yttrande lyft att det inför kommande prövningar av vattenverksamhet gällande broar över Fyrisån är viktigt att utreda och beakta de kumulativa effekterna av antalet broar i Fyrisån. I det fortsatta arbetet behöver kommunen tydligt redogöra hur olika tillstånd inom detaljplanen men även mellan kollektivstråket och kommande detaljplaner i t.ex. FÖP Sydöstra stadsdelarna hänger ihop. Skyddsåtgärder, kompensationsåtgärder, kontrollprogram och uppföljning hanteras i respektive tillstånd.

Planområdet påverkar flertalet våtmarksmiljöer dels norr om Lunsen, dels i anslutning till Fyrisån. Våtmarksmiljöer är särskilt prioriterade miljöer dels för sina höga naturvärden, dels för sin funktion som vattenhållande miljöer i landskapet. I och med rådande markavvattningsförbud har lagstiftaren tydligt angett att huvudsyftet med bestämmelserna är att kraftigt begränsa eller upphöra med markavvattning i de delar av landet som redan starkt utarmats på våtmarker. Vid utfyllnad av en våtmarksbiotop avvattnas inte våtmarken, det vill säga åtgärden definieras inte som markavvattning. Utfyllnad av våtmarksområden utgör dock en vattenverksamhet som likväl som markavvattning tar bort biotopen. Det är därför viktigt att i första hand bevara våtmarksmiljöerna, jobba med skadelindring av befintliga våtmarker och, där det inte är möjligt, kompensera för de miljöer man tar bort.

I området norr om Lunsen kommer kollektivtrafikstråket att gå inom det område som ingår i FÖP Sydöstra stadsdelarna. I handlingarna framgår att i föreslagen sträckning finns flera mindre våtmarker och sumpskogspartier. Länsstyrelsen har tidigt påtalat att för att kunna göra en samlad bedömning av alla de åtgärder som planeras i samband med anläggande av kollektivtrafikstråket och kommande bebyggelse inom Sydöstra stadsdelarna behöver en helhetsbedömning av alla planerade vattenverksamheter ske. Detta framgår tydligt i länsstyrelsens granskningsyttrande över FÖP Sydöstra stadsdelarna samt tidigare samrådsyttrande över detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik.

#### Markavvattningsföretag

Vald korridor för bro berör markavvattningsföretaget Ultuna invallningsföretag av år 1932 id nr CK 916. Åtgärder får inte utföras så att syftet och funktionen av markavvattningsföretagen påverkas negativt. Kommunen har angett att brostöden kommer att placeras inom båtomsområdet men att det inte kommer att påverka företagens syfte och funktion. Av handlingarna framgår det dock inte om brostöden och anläggandet av brostöden kan komma att påverka vallbyggnaden och vallens funktion.

Av handlingarna framgår att det kan bli aktuellt att ompröva och/eller avveckla markavvattningsföretaget. Länsstyrelsen är positiv till att markavvattningsföretagen uppdateras och anpassas till rådande förutsättningar. Det är dock viktigt att i den fortsatta utredningen inför en omprövning/avveckling beakta om hela eller delar av företaget ska omprövas/avvecklas.

För de fall markavvattningsföretagets dikesanläggning kommer att nyttjas och vara en förutsättning för att leda bort dagvatten från detaljplanen behöver samråd med markavvattningsföretaget ske. Kommunen kan behöva gå in som delägare i företaget för att fördela framtida underhållskostnader.

#### *Försvarsmakten*

Försvarsmakten bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del.

#### *Sjöfartsverket*

Sjöfartsverket anser, i likhet med tidigare yttranden, att det är mycket viktigt att kommunen väljer den högre segelfria höjden på 16 meter i det slutgiltiga planförslaget.

#### *Luftfartsverket, LFV*

Ingen erinran

#### *Statens fastighetsverk*

Ingen erinran

#### *Trafikverket region öst*

Trafikverket informerar om det pågående projektet Fyra spår Uppsala där järnvägsplan för sträckan mellan Uppsala C – Bergsbrunna har varit ute på samråd under maj-juni 2023. Fastställelseprövning är planerat att ske under 2025.

Trafikverket påpekar att plangränsen behöver justeras till granskningen så att den överensstämmer med järnvägsplanen. Kommunen behöver även samråda med Trafikverket om användningsbestämmelserna för att inte begränsa utbyggnaden av järnvägen och den nya stationen.

Trafikverkets fastighet Danmarks-Vallby 8:1 (2) samt del av Danmarks-Vallby 8:1 (3) ligger inom planområdet. Reglering av fastighetsgränserna behöver ses över. Fastighetsregleringen ska vara klar innan detaljplanen antas. Trafikverket informerar om att tillfällig nyttjanderätt utmed järnvägssträckningen kan komma att behövas under utbyggnaden av järnvägen vilket kan påverka planområdets spår- och torgområde. Det är viktigt att dessa frågor hanteras för att inte försena eller försvåra projektet.

Efter det första samrådet har väg 255 från korsningen med Kungsängsleden fram till kommungränsen övergått till kommunalt väghållarskap. Trafikverket vill uppmärksamma att vägen är en omledningsväg till E4:an och att åtgärderna inte får försämra framkomligheten så som avtalet reglerar (TRV 2020/98957 och TRV 2020/100547).

I planbeskrivningen nämner kommunen att Trafikverket har belysning inom planområdet. Trafikverket har i överlämnandet av väg 255 lämnat över denna till kommunen.

#### *Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande*

Val av trafikslag och andra trafikfrågor (till exempel trafiksäkerhet).

*Planbeskrivningen är uppdaterad med att kommunen numera är väghållare för väg 255, som sedan den blev kommunal benämns Gamla Stockholmsvägen. Vägen ska även fortsatt fungera som omledningsväg till E4:an. Det är dock bara aktuellt om båda körfälten på E4:an blockerats. Under byggskedet kommer framkomlighet längs Gamla Stockholmsvägen säkerställas med en provisorisk väg parallellt med nuvarande sträckning.*

#### Båttrafik

*Sedan samrådet har de båda brohöjdsalternativen utvärderas vidare. I granskningshandlingarna av detaljplanen möjliggörs en bro med 12 meters segelfri höjd över medelhögvattennivån. Planeringen av bron över Fyrisån har många intressen att ta hänsyn till där farleden är ett av dem. Totalt sett gör kommunen bedömningen att det finns några fler 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.*

*Höjden under bron regleras i plankartan till minst 13,75 meter över nollplanet, vilket motsvarar en minsta segelfria höjd på 12 meter över medelvattennivån plus en säkerhetsmarginal på 0,5 meter. Utöver det regleras en högsta nivå inom vilken bron får finnas, inklusive kontakledningsstolpar.*

#### Klimat och miljö (skred, ras och erosion)

*Stadsbyggnadsförvaltningen noterar att länsstyrelsen anser att ras, skred och erosion är tillräckligt hanterade inför granskningen.*

#### Natur, skyddade arter, grönstruktur, rekreation och Natura 2000

*Stadsbyggnadsförvaltningen noterar att länsstyrelsen anser att genomförandet av planen inte innebär skada på riksintresset för friluftslivet.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen har inför granskningen tagit fram en redovisning av till exempel etableringsytor på de ställen där förvaltningen bedömt att det krävs för att kartlägga eventuell påverkan på Natura 2000-områden. Detta redovisas i planbeskrivningens genomförandedel. Inga etableringsytor kommer att placeras inom 300 meter från Natura-2000 Lunsen. Det framgår också av planbeskrivningen i vilka fall en prövning inte krävs eftersom bedömningen är att tillräckliga skyddsåtgärder vidtagits i detaljplanen.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen noterar att länsstyrelsen inte anser att det behövs mer underlag gällande påverkan på Natura 2000-området Sävjaån.*

Kommunen har efter samrådsperioden fortsatt utredningen gällande om det är möjligt att genomföra planen utan ingrepp innanför Natura 2000-området Bäcklösas gränser under anläggningsfasen. Kommunen har även utrett vilka skyddsåtgärder som kan genomföras för att minska störningarna från anläggningsarbetena utanför Natura 2000-området. Resultatet av utredningarna visar att tillstånd enligt 7 kap 28 § miljöbalken inte behövs.

Orkidén Knärot är påträffad med god noggrannhet på ett ställe inom detaljplaneområdet för delsträcka D i Norra Lunsen enligt en trovärdig rapport i Artportalen 2020. Arten förekommer enligt genomförd artskyddsutredning även på flera närliggande platser strax söder om planstråket. Knärot är, trots hotklassningen i rödlistan och minskningen, en tämligen allmän art i Uppsala kommun med över 200 rapporterade fynd de senaste 20 åren. Sweco har under 2023 vid två tillfällen särskilt inventerat knärot längs sträcka D. Inga nya fynd har påträffats men det kunde verifieras att arten finns kvar i området via fynd strax söder om stråket i den västra delen samt vid Stordammen. Knärot är en del av den generella fridlysningen av orkidéer enligt 8 § artskyddsförordningen. Enligt praxis krävs det risk för påverkan på bevarandestatus för denna typ av vanliga växtarter för att förbudsbestämmelserna ska tillämpas. Vid ianspråktagandet av detaljplanen kommer den växtlokal med knärotplantor (1 planta) som är belägen inom detaljplanestråket att försvinna från platsen. Med hänsyn till att det i det omgivande landskapet finns skogsområden av liknande typ samt att arten är relativt väl spridd i regionen bedöms artens bevarandestatus och kontinuerliga ekologiska funktion på såväl lokal som nationell nivå inte påverkas. Något förbud enligt artskyddsförordningen aktualiseras således inte och därför inte heller någon dispensansökan.

Under planprocessen har stadsbyggnadsförvaltningen kartlagt de biotoper som kan komma att påverkas av planens genomförande. De biotoper som påverkas är alléträd längs Ultunaallén samt ett stenröse. Dispensansökningarna är inskickade sedan samrådet. I planbeskrivningen redogörs för de åtgärder som förvaltningen vidtar för att ansökan om dispens ska gå igenom.

Planbeskrivningen är reviderad så att skyddsåtgärder för berörda arter framgår av planbeskrivningens genomförandedel.

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar att länsstyrelsen delar kommunens bedömning gällande hur arbetet med att bevara cinnoberbaggen och dess livsmiljöer inom Uppsala kommun ska fortskrida. Dispens för påverkan på de livsmiljöer som ligger inom planområdet kommer att sökas parallellt med planarbetet.

Kommunen har efter samrådet utrett vidare kring en möjlig sträckning förbi Stordammen på 50 meters avstånd. En utökad inventering av hålträd för fladdermöss har genomförts samt framtagande av skydds- och försiktighetsåtgärder för groddjur samt fladdermöss för att säkerställa att inte förbud enligt artskyddsförordningen utlöses. Skyddsåtgärderna omfattar bland annat restriktioner på trädfällning, tillskapande av nya blockansamlingar, faunapassage och grodbarriärer, ljusrestriktioner samt uppbindande av nedtagna hålträd så dessa kan användas för fladdermöss.

Vid Stordammen har det påträffats åtta arter av fladdermöss varav nordfladdermus och dvärgpipistrell hade högst aktivitet. Eftersom Stordammen med omgivning bedömdes vara en viktig livsmiljö för fladdermöss gjordes under hösten 2023 en specifik inventering av lämpliga yngelplatser och viloplats. Det område som inventerades var 1 000 meter långt, med mittpunkten vid Stordammens norra ände, samt 200 meter brett med mittpunkten i tänkt spårmit, det vill säga ett bredare område än vad detaljplanen

innefattar. Vid inventeringen påträffades fem träd samt tre blocksamlingar med håligheter som bedömdes lämpliga som yngelplatser och/eller viloplatser. Som skyddsåtgärd bör därför de träd som bedömts som möjliga boplatser för fladdermöss att avverkas och flyttas varsamt till närliggande skog och där bindas fast vid ett levande träd. Då kommer funktionen som boplatser att finnas kvar i några år. Som skyddsåtgärd ska också nya blocksamlingar som ersättning till de som tas i anspråk norr om Stordammen att skapas i närliggande skog. Som skyddsåtgärd ska också nya blocksamlingar lämpliga som fladdermusboplatser skapas i närliggande skog. Andra lämpliga åtgärder består i att medvetet skapa skador på kvarvarande träd i närområdet för att bilda strukturer som lös bark och håligheter. Som ytterligare skyddsåtgärd föreslås att fladdermusholkar sätts upp vid Stordammen.

Planhandlingarna är justerade så att det tydligare framgår vilka åtgärder som kommer att vidtas vid genomförandet för att minska ljusföroreningar och därmed påverkan på livsmiljön för fladdermöss.

Planbeskrivningen är reviderad så att fortsatta utredningar och dispenser framgår av genomförandedelen.

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 säkerställa att ekologisk kompensation utförs i enlighet med kommunens antagna riktlinje.

#### Grundvatten

Lektus har tagit fram en PM Hydrogeologisk utredning - påverkan på riksintressen väst om Fyrisån. Där skriver man så här: "Då ingen grundvattenbortledning kommer att ske vid schaktarbetet i isälvsmaterial vid brostöden närmast Ultuna källa undviks tryckförluster i grundvattenmagasinet som kan påverka riksintresset Ultuna källa." Samma PM behandlar också riksintresse för anläggningar för dricksvattenförsörjning i Bäcklösa och har följande slutsats: "Riksintresset Bäcklösa vattenverk kommer ej att påverkas hydrogeologiskt då uttagsbrunnarna inom brunnsområdet i Sunnersta är belägna på ett för stort avstånd ifrån spårsträckan och bron över Fyrisån. Endast råvattenledningen utgör ett riskmoment men tas hänsyn till i projekteringen då den behöver förflyttas i sidled på grund av spårdragningen vid Bäcklösa vattenverk. Vid spårsträckan kommer den sedan att förläggas i skyddsror vilket sammantaget utgör ett utökat skydd."

För att undvika risk för påverkan på Ultuna källa och Uppsala vattens uttagsbrunnar föreslås ett antal skyddsåtgärder för att minimera risken för påverkan. Skyddsåtgärderna är bland annat att pålning ska ske genom nedslagning och inte borning för att minska risken för uppträngande grundvatten, även under perioder med höga grundvattennivåer, och det ska ske från ren yta. Schakt i isälvsmaterial med länshållning av grundvatten ska i det längsta undvikas. Skyddsåtgärderna framgår av planbeskrivningens genomförandedel.

Den vattenrättsliga prövningen kommer att påbörjas genom ett samrådsskede under december 2023 med målsättningen att i början av andra kvartalet 2024 inkomma med ansökan till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen. Det finns inget krav om att antagande av detaljplan måste invänta tillståndsprocessen för vattenverksamhet. I det

här fallet kommer processerna att pågå parallellt och på det sättet samordnas. Länsstyrelsen kommer att ha möjlighet att yttra sig i både samrådsskedet och prövningsskedet i den vattenrättsliga prövningen.

Enligt resultat av den hydrogeologiska modellering som utförts för del av D-sträckan (WSP/Lektus 2023) framgår att grundvattenbortledning kommer bli aktuell i de områden där spårvägen går i djupare skärning. Tillståndsansökan vattenverksamhet kommer sökas för anläggning av bro över Fyrisån, samt vid Hemslöjdsvägen. Öst om väg 255 (numera Gamla Stockholmsvägen) bedöms dock ingen skada uppstå, varför tillstånd för vattenverksamhet inte bedöms behöva sökas. I det fortsatta arbetet med planering av sydöstra stadsdelarna kommer behovet av grundvattenbortledning (p.g.a. bl.a. intrång i våtmarker och sumpskogspartier) och anmälan / tillstånd för det att studeras vidare.

Sedan samrådet har påverkan på Vattenverket i Bäcklösa, framförallt infartsvägen, hanterats vidare och slutsatsen är att riksintresset inte påverkas. Se även stadsbyggnadsförvaltningens bemötande av synpunkter från kommunala remissinser kring trafik.

I planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen redovisas de markföroreningar som finns i Fyrisåns dalgång där bron ska anläggas. Utifrån kartläggningen har skyddsåtgärder tagits fram. Dessa redovisas i planbeskrivningen, miljökonsekvensbeskrivningen samt miljökonsekvensbeskrivning som ingår i den tillståndsansökan för vattenverksamhet som krävs för bron. Med det dagvattensystem som föreslås och förutsatt att de föreslagna skyddsåtgärderna vidtas under byggskedet kan negativa effekter för grundvattenförekomsterna i stor utsträckning undvikas.

#### Dagvatten, ytvatten, översvämning och skyfall.

Plankartan har inte kompletterats med ytterligare höjdsättningar av gatan kopplat till bortledning av skyfallsvatten då det istället kan riskera att förhindra effektiv bortledning av skyfallsvatten om det i detaljprojekteringen behöver justeras något. Då kommunen ändå har rådighet över allmän plats är begränsningen i många fall överflödigt. Vid Hedda Nordenskölds väg säkerställs en mur för att vatten inte ska rinna in på angränsande fastighet vid ett 100-årsregn.

Kommunen avser att vidta erforderlig samprövning i det kommande vattenmålet på sätt som länsstyrelsen anger. Alla tillfälliga arbetsytor beskrivs i ansökan om vattenverksamhet.

Hydrogeologiska utredningar för större utredningsområden vid Uppsala södra och Sävja pågår. Dessa kommer svara på frågan om tillstånd behöver sökas eller inte för de projekten. Fortsatta utredningar kommer också utföras så att hela området för utbyggnad SÖS etapp 1 täcks in.

#### Kulturmiljö och Ultunabron

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar att länsstyrelsen inte bedömer att genomförandet av planen innebär en påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövården och är nöjda med regleringen av brons utformning. Ur kulturmiljösynpunkt har det högre broalternativet fördelen att landskapet bevaras bättre under bron, men det lägre alternativet kan å andra sidan bäddas in bättre i grönskan. Med föreslagna åtgärder bedöms vardera av de båda alternativen kunna genomföras utan påtaglig skada på riksintresset. Efter en avvägning av olika aspekter har kommunen bestämt att gå vidare med en bro med 12 meters segelfri höjd. Se mer under stadsbyggnadsförvaltningens bemötande för synpunkter rörande båttrafik.



Stadsbyggnadsförvaltningen noterar länsstyrelsens information om att kumulativa effekter gör att utrymmet för ytterligare påverkan på riksintresset i denna del är mycket litet och tar med sig det i framtida planläggning för området.

Stödmurarna vid Uppsala Södra har brutits ut till en egen detaljplan, detaljplan för Västra Järnvägsmuren. Frågan om påverkan på Riksintresset Långhundraleden och hur gestaltningen av stödmurarna påverkar kulturmiljön hanteras i den detaljplanen..

Landskapsbildsskyddet gäller inte inom planområdet efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Parallellt med arbetet med detaljplanen pågår tillståndsansökan för vattenverksamhet. Frågan om skyddet för landskapsbilden kan också hanteras vid en domstolsprövning av vattenverksamhet. Det betyder att bron kan uppföras trots Landskapsbildsskyddet antingen genom att det behandlas som en del i tillståndet för vattenverksamhet eller genom en laga kraftvunnen detaljplan. Plankartan har justerats sedan samrådet för att också innefatta de viktigaste planerade åkerholmarna utifrån kulturmiljöperspektiv, samt dagvattandammar. Det kommer att redovisas i tillståndsprövningen av vattenverksamhet, och i det fall mark- och miljödomstolen ändå anser att frågan om landskapsbildsskydd ska hanteras i den vattenrättsliga prövningen så kommer kommunen att tillhandahålla erforderliga uppgifter och material i den frågan

Stadsbyggnadsförvaltningen har sedan samrådet kontaktat länsstyrelsen gällande vilka arkeologiska utredningar och kompletteringar som behövs inom området och beställt dessa.

Stadsbyggnadsförvaltningen har förtydligat de linneanska värdena i planbeskrivningen och lämpliga åtgärder för att bevara dessa värden.

#### Ny järnvägsstation vid Bergsbrunna

Detaljplanen för västra järnvägsmuren har brutits ut till en egen detaljplan för att bättre kunna samordna plangränser med järnvägsplanen.

#### Fastighetskonsekvenser

Uppsala kommun för dialog med Trafikverket om ett eventuellt övertagande av del av Danmarks Vallby 8:1 skifte 2 och 3 parallellt med bearbetning av planområdets utbredning intill skifte 2 och 3.

#### Buller

Efter samråd 2 har en kompletterande bullerutredning utförts. Den har särskilt utrett behovet av bullerdämpande åtgärder för befintlig bebyggelse längs Gottsunda allé, vilka är de bostäder där bullerriktvärden överskrider vid fasad och uteplats. I den senaste bullerutredningen (2014) som gjordes inom ramen för detaljplanen för bostäderna norr om gatan ingick både biltrafik och spårvagn. Resultatet visar på cirka 5 dBA högre beräknade ekvivalentnivåer och samma maximalnivåer som den kompletterande utredningen för delsträcka D. Den spårvagnstyp som tillämpades i den utredningen har också omkring 1 dB högre ljudemissionsnivå än den spårvagnstyp som tillämpas i bullerutredningen för nu aktuell detaljplan. Baserat på resultatet av den bullerutredningen görs bedömningen i den kompletterande bullerutredningen att befintliga bostäder längs Gottsunda allé har tillräcklig fasadljudisolering för att inomhusriktvärdena för trafikbuller inte kommer att överskridas efter att spårvägen har tagits i bruk. Gällande detaljplaner för bostäder norr om respektive söder om gatan (Detaljplan för Norra Bäcklösa 2014-000032 och Detaljplan för Bäcklösa 2012/20086-1) omfattas av följande planbestämmelse:

*"Minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet får tillgång till tyst eller ljuddämpad sida, med högst 50 dBA ekvivalent nivå (<45 dBA ska eftersträvas) och 70 dBA maximal nivå vid fasad, där bullernivåer på den bullerutsatta sidan överstiger 55 dBA ekvivalent nivå och/eller 70 dBA maximal nivå (avser frifältsvärde).*

*Varje bostad, där bullernivåer på den bullerutsatta sidan överstiger 55 dBA ekvivalent nivå och/eller 70 dBA maximal nivå (avser frifältsvärde), har tillgång till en uteplats, privat eller gemensam, på tyst eller ljuddämpad sida i nära anslutning till bostadsgården/bostaden."*

*För bostäderna norr om gatan gäller även följande bestämmelse: "I det fall riktvärdena för buller har lagreglerats till en högsta ekvivalentnivå utomhus vid fasad som är annan än 55 dB(A), ska istället lagkravet gälla om bygglovsprövningen sker efter det att förordningen har trätt i kraft." Baserat på slutsatser i kompletterande bullerutredning och att bulleråtgärder för befintliga bostäder är vidtagna genom gällande planbestämmelser bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att en bullerinventering av bostäderna inte är nödvändig.*

*Det finns däremot bostäder intill bron över Hemslöjdsvägen som kommer påverkas av bullernivåer över riktvärdena om ingen bullerdämpande åtgärd görs. Där reglerar detaljplanen att bullerskydd ska uppföras.*

*För bron ska bullernivåer hållas under 50 dBA. Då mängden buller varierar utifrån val av tekniska lösningar är det inte säkert att bullerdämpande åtgärder behövs för att uppnå den nivån. Detaljplanen reglerar därför inte att bullerskydd måste uppföras på bron men tillåter det.*

#### Vibrationer

*Med anledning av att infarten till Bäcklösa vattenverk flyttas från Gottsunda allé till Hedda Nordenskiölds väg har vibrationer från tunga transporter, av hänsyn till intilliggande bostäder, bedömts i en kompletterande bullerutredning efter samråd 2. Eftersom antalet tunga transporter beräknas till endast två till tre per dag och inga fordonsrörelser nattetid så överskrider inte Trafikverkets riktlinje 0,4 mm/s vägd RMS (eng. Root Mean Square) (enligt TDOK 2014:1021, Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg) och en vibrationsutredning bedöms därmed inte vara nödvändig. Inte heller en fördubbling av antalet transporter motiverar en vibrationsutredning.*

*I anslutning till planområdet ligger de två verksamheterna Centrum för veterinärmedicin och husdjursvetenskap, VHC och Universitetsdjursjukhuset, UDS, som båda har utrustning som är känslig för vibrationer. Det stämmer att det i planbeskrivningen framgår att en mer detaljerad vibrationsutredning ska göras och att frågan ska utredas vidare inför planens granskningsskede. Stadsbyggnadsförvaltningen har bedömt att en utredning för just dessa verksamheter bäst hanteras separat från planprocessen och istället hanteras inom ramen för detaljplanens genomförande. Det är inte möjligt att i detaljplanen slå fast gränsvärden som inte får överskridas för alla störningskänsliga verksamheter. En utgångspunkt är att tekniska lösningar ska minska påverkan av eventuella störningar på grund av buller så att verksamheter ska kunna fortsätta bedrivas. I ett första steg karteras nuläget. Därefter prövas olika tekniska lösningar där det är nödvändigt för att klara de störningsnivåer som är acceptabla. Avtal tecknas med respektive fastighetsägare.*

### Markföreningar

*Stadsbyggnadsförvaltningen noterar att Länsstyrelsen bedömer att planen är lämplig för sitt ändamål utifrån aspekten markföreningar.*

### Lantmäteri, tekniska frågor, avtal

*Markavvattningsföretaget Ultuna invallningsföretag av år 1932 med identifikationsnummer CK 916 hanteras inom ramen för tillståndsprövningen för bron. Vallbyggnaden kommer att påverkas under byggskedet då det troligen kommer behöva schaktas i delar av denna då ett av brostöden anläggs. Vallen kommer återställas till ursprungligt skick efter anläggandet. Företaget kommer troligen behöva omprövas eller avvecklas då åtgärder eventuellt behöver göras med befintligt dike om brostöd hamnar inom diket. Utredning kring detta pågår och kontakt är tagen med delägarna inom markavvattningsföretaget.*

### Fördjupad översiktsplan och kumulativa effekter

*Kommunen hanterar frågor om kumulativa effekter av utbyggnad i hela området för den fördjupade översiktsplanen parallellt. I kommunens pågående arbete med att planera för de sydöstra stadsdelarna har en Infrastrukturplan tagits fram (Ramböll, 2023). Denna har haft som övergripande mål att ta fram förutsättningar och riktlinjer för utformning av gator och teknisk försörjning inför kommande detaljplanering i området. I Infrastrukturplanen ingår två dagvattenutredningar för Fyrisåns respektive Sävjaåns avrinningsområde. De två dagvattenutredningarna är ett underlag för kommande detaljplaner i sydöstra stadsdelarna så att dessas påverkan på helheten kan beaktas redan vid planarbetets start.*

*Utgångspunkten är att det framtida dagvattensystemet ska utformas så att miljö kvalitetsnormer för vatten kan följas. För att klara miljö kvalitetsnormerna i Fyrisån och Sävjaån när skogsmarken inom området för den fördjupade översiktsplanen bebyggs så kommer både dagvatten från den tillkommande bebyggelsen och dagvatten från kringliggande befintliga områden att renas. Från befintliga områden går idag dagvattnet orenat direkt ut i recipienterna. I detaljplanen för depån möjliggörs en av dammarna som också kan rena vatten från befintliga områden. I detaljplanen för delsträcka D, denna plan, möjliggörs ännu en sådan damm. Varje detaljplan kommer likt de för depån och delsträcka D att mer detaljerat utreda och hantera dagvattenreningen i respektive område.*

*För detaljplan delsträcka D har en hydrogeologisk modellering för spårvägen och kommande stadsutveckling fram till 2033 tagits fram. En sprickkartering, seismologisk undersökning och provpumpning har genomförts i området längst i öster. Arbetena kommer att fördjupas i kommande skeden. Vad gäller naturmiljön pågår inventeringar på en övergripande nivå (i de miljöer där de förväntas kunna förekomma) i samband med uppstarten av de första detaljplanerna. Kommunen undersöker naturvärden och skyddade och/eller rödlistade arter ur ett helhetsperspektiv vid utformningen av stadsdelarna.*

### Tillståndsprövning

*Stadsbyggnadsförvaltningen delar länsstyrelsens synpunkt om att det är lämpligast att söka och få nödvändiga tillstånd och därefter ställa ut detaljplanen för granskning. Tidplanen för detaljplanen möjliggör dock inte ett sånt förfarande. Under planprocessen har istället samordning skett så att nödvändiga justeringar av detaljplanen görs för att kunna få nödvändiga dispenser och tillstånd. Stadsbyggnadsförvaltningen är medveten*

*om att arbetssättet innebär vissa risker men har på grund av den snäva tidplanen valt att arbeta på det sättet.*

#### Skydds- och försiktighetsåtgärder

*Planbeskrivningen har uppdaterats med mer beskrivningar av de åtgärder som kommunen har för avsikt att genomföra och som bedöms vara väsentliga för att säkerställa planens lämplighet*

*Planbeskrivningen har justerats för att tydligare redovisa väsentliga slutsatser och innehåll i de utredningar som legat till grund för planförslagets utformning och omfattning, samt åtgärder som är väsentliga för att säkerställa planens lämplighet.*

#### Strandskydd

*Kommunen noterar och instämmer i att strandskyddsdispens måste sökas hos länsstyrelsen för eventuella åtgärder som inte har omfattats av ett eventuellt upphävande. Kommunen har sedan samrådet haft dialog med länsstyrelsen om strandskyddet och skickat in en ansökan om upphävande av strandskyddet*

### **Kommunala remissinstanser**

#### *Kommunala lantmäterimyndigheten*

Lantmäteriet framför flertalet synpunkter av kartteknisk- och redaktionell karaktär på plankartan, grundkartan och på planbeskrivningen. Vidare upplyser Lantmäteriet om nyligen genomförda eller pågående lantmäteriförrättningar och behovet av att planhandlingarna behöver därmed uppdateras.

#### *Uppsala vatten och Avfall*

Uppsala vatten och avfall AB (Uppsala vatten) framför att kostnadsfördelningen mellan skatte- och vatten- och avloppskollektivet fortfarande är okänd. Uppsala vatten anser att ledningsflyttar bör undvikas där det är möjligt då det inte är ekonomisk hushållning, innebär miljö- och klimatpåverkan och negativ påverkan på vatten- och avloppsanläggningens funktion. De menar att förväntade totala kostnadspåverkan av spårvägsbyggnationen befaras bli betydande på ett sådant sätt att vatten- och avloppstaxan kan behöva höjas, och/eller att särtaxa kan behöva övervägas för området som har nytta av kollektivtrafiken. De upplyser även om att det finns en juridisk risk med att belasta vatten- och avloppskollektivet med kostnader som inte är nödvändiga för vatten- och avloppsverksamheten. Ledningsflyttar bör undvikas om det går. Uppsala vatten upplyser även om att kostnadskalkylerna för ledningsflyttar som är framtagna i spårvägsprojektet behöver i ett senare skede kvalitetssäkras av huvudmannen för vatten- och avloppssystemet.

Kommunen har aviserat en ny princip för kostnadsfördelning då Uppsala vatten som ledningsägare gör markarbeten i kommunal mark och stöter på föroreningar. Uppsala Vatten anser att förorenare så långt som möjligt måste betala för saneringskostnader och hänvisar till miljöbalkens princip. De håller inte med om att vatten- och avloppskollektivet skulle stå för hanteringen av föroreningar från annans verksamhet, ett synsätt som skulle kunna utmanas rättsligt med utgångspunkt i förarbetena till vattentjänstlagen.

De menar att spårvägsprojektet beräknas ta betydande resurser i anspråk för Uppsala vatten vilket kan medföra resursbrist för andra detaljplaner och övrig utveckling.

De påtalar vikten av att systemhandling för spårväg och detaljprojektering för ledningsflyttar behöver samordnas. De upplyser om att det planeras för inkommande större vattenledning till Bäcklösa vattenverk och samordning med spårvägsprojektet är nödvändig för att möjliggöra ledningsdragningar under spårvägen.

Uppsala vatten framför att spårvägen måste utföras så att Bäcklösa vattenverks in- och utfart mot Gottsunda allé är framkomlig för tung trafik. Om en ny återvinningscentral kommer att lokaliseras i närhet av den kapacitetsstarka kollektivtrafiken måste hänsyn tas till ett större trafikflöde samt ge möjlighet för tyngre och större fordon att angöra.

Uppsala Vatten påtalar att grundvattenbortledning inte får ske från åsens grundvattenmagasin och grundvattenkvaliteten får inte påverkas negativt. På grund av pålning nära eller i deponiområden är det risk för negativ påverkan på miljökvalitetsnormen kemisk status för Ultuna källa men även för grundvattnet i åsen. De anser att det behöver utredas ytterligare vad pålning för brostöd innebär med avseende på påverkan på grundvattentäkten och Ultuna källa samt tydliggöra vilka föroreningsrisker pålning medför. Fokus bör ligga på områdets känslighetsklass enligt riktlinjer för markanvändning inom Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde ur grundvattensynpunkt. Det behöver i det fortsatta arbetet tydliggöras vilka specifika skyddsåtgärder som krävs och dessa behöver planeras in i bygg- och driftskede.

Uppsala vatten ser positivt på föreslagna dagvattenlösningar. Dessa lösningar kommer att vara kommunala anläggningar och drift och skötsel är kommunens ansvar. Kompletterande PM till översiktlig vattenutredning bör uppdateras med nya känslighetskartan så att så mycket vatten som möjligt kan infiltreras där det är tillåtet. I samma PM ställer sig Uppsala vatten frågande till att belastningen av föroreningar minskar till Fyrisån när så stor del av planområdet idag är naturmark. Föreslagen systemlösning behöver återspeglas i plankartan. Uppsala vatten förespråkar på grund av utrymmesskäl samförläggning av föreslagen damm öster om Fyrisån med föreslagna dammlägen enligt infrastrukturplan för Sydöstra stadsdelarna (Damm 10). Uppsala Vatten ser positivt på att rening av dagvatten från bro sker i den gräsbeklädda spårytan på bron. Om gräsbeklädda spår ej anläggs på bron behöver alternativ rening säkerställas. De poängterar att det kan vara svårt att anlägga dammar på västra sidan av ån vid brofästena på grund av närhet till åsen kombinerat med hög grundvattennivå. Effekten av föreslagna lösningar i skyfallsutredningen behöver modelleras och studeras. De föreslår att höjdsättningen i skyfallsmodell för Sydöstra stadsdelarna ligger till grund för framtida scenarier för att få en helhetsbild.

Uppsala vatten påtalar att det för avfallsfordon krävs en frihöjd av minst 4,5 meter under kontaktledning där dessa ska trafikera eller angöra. Om framkomligheten påverkas medför det behov av nya lösningar i form av exempelvis samnyttjande av avfallsutrymmen, ombyggnation, flytt av avfallskärl eller avfallsutrymmen, eller anpassning av tillfartsvägar för avfallsfordon. Uppsala vatten vill nämna att frågor rörande kostnader för dessa eventuella åtgärder kommer att behöva hanteras. Det är viktigt att framkomlighet och tillräckliga vändmöjligheter för avfallsfordon säkerställs på följande platser: för fastighet längs Ultunaallén där föreslagen likriktarstation tar en vändplan i anspråk; längs Ulls väg där en ny busshållplats planeras; vid den nya tillfarten till fastigheten Nåntuna 2:15 vid Hemslojdsvägen.

### *Kulturnämnden*

Kulturnämnden framför att genomförandet av planen innebär framförallt negativ påverkan på kulturlandskapet i Fyrisåns dalgång. Nämnden framför att det å andra sidan är positivt att den nya kollektivtrafiken innebär att fler kan ta del av kulturarvet. För att tydliggöra kulturmiljön föreslår nämnden att kulturarvet kan lyftas fram till exempel genom namn på stationer eller i gestaltning och konst. Nämnden understryker vikten av att hela kollektivtrafikstråket får en väl genomarbetad gestaltning för att bidra till upplevelsen av stadsrummet. Nämnden förespråkar det högre broalternativet för att underlätta fri rörelse under bron och ser positivt på bestämelse om att bron ska ha en hög arkitektonisk kvalitet. Till sist påpekar nämnden att de linnéanska värden som finns på platsen ska värnas och att de kompensationsåtgärder som föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen skyndsamt genomförs.

### *Omsorgsnämnden*

Omsorgsnämnden ser positivt på att funktionshinderperspektivet i flera avseenden har beaktats i handlingen, med tanke på den konsekvensanalysen för målgruppen som har tagits fram. Tryggheten för gångtrafikanter måste säkras längs hela stråket och arbetet bör främja att områden kopplas samman snarare än att avskärma och utgöra en barriär mellan grannskap. Nämnden påpekar också att det är viktigt att separera gång- och cykelvägar från övrig trafik men även från varandra för att säkra trygg gång med eller utan hjälpmedel. Det är också viktigt att säkerställa att byte mellan trafikslag blir möjligt även med funktionshinder, exempelvis genom tillgänglig bilparkering vid hållplatser. Omsorgsnämnden påpekar att principen om universell utformning ska tillämpas så att tillgängligheten säkras oavsett vilken typ av kollektivtrafik som trafikerar sträckan. Slutligen vill de även påpeka att tidig och kontinuerlig samverkan och dialog är viktigt i det fortsatta projektet och att målgruppen fortsatt ska inkluderas i projektet.

### *Utbildningsnämnden*

Utbildningsnämnden framför att det inte finns något att invända mot planförslaget. För att målpunkter för barn och unga ska kunna besökas på ett trafiksäkert sätt är det viktigt att beakta barnkonsekvensanalysens rekommendationer.

### *Äldrenämnden*

Äldrenämnden ser positivt på att äldreperspektivet i flera avseenden har beaktats i handlingen, med tanke på den konsekvensanalysen för målgruppen som har tagits fram. Tryggheten för gångtrafikanter måste säkras längs hela stråket och arbetet bör främja att områden kopplas samman snarare än att avskärma och utgöra en barriär mellan grannskap. Nämnden påpekar också att det är viktigt att separera gång- och cykelvägar från övrig trafik men även från varandra för att säkra trygg gång med eller utan hjälpmedel. Det är också viktigt att säkerställa att byte mellan trafikslag blir möjligt även med funktionshinder, exempelvis genom tillgänglig bilparkering vid hållplatser. Äldrenämnden påpekar att principen om universell utformning ska tillämpas så att tillgängligheten säkras oavsett vilken typ av kollektivtrafik som

trafikerar sträckan. Kollektivtrafikstråket går just söder om äldreboendet Linné och att nämnden därför vill understryka vikten av att i fortsatt planarbete beakta och minimera stråkets negativa buller- och vibrationspåverkan i anslutning till boendet. Slutligen vill de även påpeka att tidig och kontinuerlig samverkan och dialog är viktigt i det fortsatta projektet och att målgruppen fortsatt ska inkluderas i projektet.

#### *Miljö- och hälsoskyddsnämnden*

Miljö- och hälsoskyddsnämnden påpekar att planområdet går genom områden med högkänslighet för grundvattnet och att stadsbyggnadsförvaltningen i planarbetet måste arbeta för att ta fram nödvändiga skyddsåtgärder för att minimera risken för att grundvattnet påverkas. Miljö- och hälsoskyddsnämnden önskar också att en bullerutredning för eldrivna snabbussar ska utredas i planarbetet. Nämnden ser positivt på att bostäder som kan utsättas för ökat buller kartlagts och menar att bostäderna med en maximal ljudnivå över 70 decibel mer än fem gånger per timme ska erbjudas bullerskyddsåtgärder. Bron över Fyrisån kan generera buller i det omgivande naturområdet och bullerdämpande åtgärder bör därför regleras på plankartan, anser nämnden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden framför att det är otydligt att det står i bullerutredningen att främst verksamheterna vid Ultuna samt planerad bebyggelse kan drabbas negativt av vibrationer. Ändå anser nämnden att det är området vid Bäcklösa som behandlas gällande vibrationer i planbeskrivningen. Det blir otydligt och bör ses över. Eventuellt nödvändiga åtgärder anser nämnden bör regleras i detaljplanen. För planerade bostäder kan vibrationer hanteras i kommande planer.

Gällande luftkvalitet menar nämnden att det är avgörande om ett eventuellt BRT-system körs med eller utan förbränningsmotorer. Detta bör framgå av planhandlingarna. Miljö- och hälsoskyddsnämnden saknar en beskrivning i miljökonsekvensbeskrivningen för nollalternativet gällande naturmiljön ur ett helhetsperspektiv. De påpekar vidare att dispens krävs för bron över Fyrisån om dragningen inte sammanfaller med området som undantas ur reservatet för just en bro. Till sist påpekar miljö- och hälsoskyddsnämnden att ljusföroreningar kan beskrivas tydligare i planbeskrivningen. Det bör också framgå vilka åtgärder som kan vidtas för att motverka störningen.

#### *Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande*

##### Trafikfrågor

*Som en följd av hållplatslägen i kombination med trafiksäkerhet och framkomlighet för utryckningsfordon behöver en helt ny infart anordnas till Bäcklösa vattenverk via Hedda Nordenskiölds väg med en bro över Bäcklösadiket. Korsningen med Ultunaallén och Hedda Nordenskiölds väg breddas och utformas för att säkerställa framkomlighet för tunga transporter till vattenverket. Kommunen för en särskild dialog med Uppsala vatten om utformning och placering av den nya infarten och ett genomförandeavtal upprättas.*

*Inom ramen för planarbetet har ett PM Trafikanalys för ÅVC och Återbruk i Bäcklösa tagits fram för att studera framkomlighetseffekter på närliggande gatunät om en återvinningscentral (ÅVC) anläggs i Bäcklösa. Resultatet av den är att det bedöms möjligt att anlägga ÅVC och återbruk med bibehållen framkomlighet på Dag Hammarskjölds väg och Gottsunda allé.*

*Kontaktledningen har en höjd på fem och en halv till sex meter. Detta möjliggör frimåttet fyra och en halv meter för alla fordon utmed hela spårvägsträckan. Sophantering är inte studerad på Ulls väg eller för Nántuna 2:15. På Ulls väg kommer det inte gå att stanna utan all sophantering måste ske vid sidan av Ulls väg. För Nántuna 2:15 behöver sophantering studeras.*

#### Natur, skyddade arter, grönstruktur, rekreation och Natura 2000

*Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att texten om nollalternativet gällande naturmiljön i miljökonsekvensbeskrivningen är tillräckligt omfattande.*

*I beslutet om reservatsbildning för Årike Fyris finns ett undantag avsatt för en bro. Sträckningen av bron som föreslås i denna detaljplan, och arbeten kopplade till bron, håller sig inom området som undantagits.*

*Vilka ljusföroreningar som kan uppkomma och vilka åtgärder som kan vidtas för att motverka störningen beskrivs i planbeskrivningen i avsnittet om belysning, under huvudrubriken gestaltning. Avsnittet har förtydligats något inför granskning. Plankartan har också kompletterats med en bestämmelse om att belysning ska utformas och placeras så att störning av omkringliggande natur- och vattenområden minimeras*

#### Grundvatten och dricksvatten

*Planhandlingarna har kompletterats med en riskbedömning grundvatten (Norconsult 2024-02-13). Där föreslås ett antal skyddsåtgärder för att minska risken för påverkan på grundvattnet. Inom hög och extrem känslighet för grundvattenpåverkan ska bland annat pålar slås ner istället för att borrar, och det ska göras från ren yta. Schakter ska utföras täta i den mån det går och ingen infiltration får ske av byggdagvatten från smutsiga ytor eller länshållningsvatten från schakter. De största riskerna för grundvattenpåverkan har identifierats till byggskedet, och åtgärder föreslås för att minimera de riskerna. Även under driftsskede föreslås ett antal åtgärder för att minimera risker. Bland annat att läckage från olyckor och släckvatten ska ledas till slutna dagvattensystem där det kan samlas upp. Likrikarstationer ska vara täta så att eventuella oljespill kan samlas upp och ingen infiltration från smutsiga ytor tillåts. Skyddsåtgärderna för bygg- och driftskedet inarbetas i den projektering av bro över Fyrisån som nu pågår. Åtgärderna under byggskedet kan inte styras av plankartan men beskrivs och regleras genom åtaganden kopplat till tillståndsansökan för vattenverksamhet. Plankartan har kompletterats med bestämmelser om att skydd ska anläggas för att förhindra infiltration av förorenat dagvatten och att byggnader för likrikarstationer ska utföras med tät konstruktion för att förhindra läckage utanför byggnaden*

#### Dagvatten, ytvatten, översvämning och skyfall

*Föreslagna dammars läge har tagits fram med utgångspunkt i infrastrukturplanen för Sydöstra stadsdelarna. Den exakta placeringen som regleras i detaljplanen är dock framtagen utifrån mer detaljerade underlag. Dammarna som möjliggörs i detaljplanen kan också användas för rening av befintlig och framtida bebyggelse i sydöstra stadsdelarna*

*Sedan samrådet har en sammanfattande dagvattenutredning tagits fram för delsträcka D. Uppdateringarna av känslighetskartan för grundvattnet har tagits med i den utredningen. Anledningen till att föroreningarna minskar totalt sett är att tillkommande dammar också renar befintligt dagvatten som idag inte renas.*

*Plankartan har justerats för att också inkludera dagvattendammarna.*



### Kulturmiljö och Ultunabron

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar kulturnämndens synpunkter och delar flera av dem. Konst och namn på stationer regleras inte i detaljplanen men synpunkten skickas vidare i projektet. Inte heller gestaltningen regleras i detaljplanen, med undantag av brons utformning som har en generell bestämmelse om hög arkitektonisk kvalitet. Stadsbyggnadsförvaltningen delar också ståndpunkten att hela sträckningen ska ha en genomarbetad gestaltning. För detaljplanen har ett gestaltungsprogram tagits fram. Exakt utformning fastställs dock i projekteringskedet.

Gällande brons höjd samt påverkan på de Linnéanska värdena se svar till statliga remissinstanser.

### Människors hälsa

Gällande påverkan på luftkvalitet från ett snabbbussystem (BRT) med förbränningsmotorer har det inte utretts vidare då granskningsförslaget ändrats till att endast syfta till spårväg och inte BRT.

### Ekonomi

Stadsbyggnadsförvaltningen delar Uppsala vattens synpunkt om att ledningsflyttar ska undvikas där det är möjligt. Vidare pågår projektering där Uppsala vatten deltar. Kostnadsfördelningen sker i enlighet med de fastslagna principer som finns i avtal som tecknats mellan Uppsala vatten och kommunen.

Kostnadsfördelning för hantering av markföroreningar sker enligt gängse principer.

### Ledningar och elbrist

Spårvägsprojektet samordnas löpande med planering för vattenledning till Bäcklösa vattenverk.

### Buller

Både den bullerutredning som utfördes efter samråd 1 och kompletterande bullerutredning efter samråd 2 visar på att bullerdämpande åtgärder behövs endast för en befintlig bostad intill Hemslöjdsvägen som utsätts för maximala nivåer över 70 dBA. Plankartan har kompletterats med bestämmelse om att en max 1,5 meter hög bullerskärm ska finnas utmed spårområdet södra sida vid Hemslöjdsvägen om bostad finns inom 65 meter söderut räknat från egenskapsytan.

Bullernivåerna för spår- och vägtrafik vid äldreboendet Linné i Sävja ligger inom riktvärden för nivå vid fasad både för prognosåret 2030 och 2050. När befintlig bebyggelse är uppförd beräknas nivåerna vid fasad för bakomvarande bebyggelse sjunka med flera dBA. För äldreboendet Linné beräknas nivåerna vid fasad bli upp till 48 dBA ekvivalent nivå år 2030 och upp till 54 dBA ekvivalent nivå år 2050 vid fasad. Stadsbyggnadsförvaltningen delar äldreboendets synpunkt om att beakta spårvägens negativa buller- och vibrationspåverkan i anslutning till boendet Linné men bedömer att några särskilda åtgärder inte är nödvändiga då gällande riktvärden klaras.

En särskild bullerutredning för eldrivna snabbbussar kommer inte utföras då detaljplanen nu syftar till spårväg och är det kollektivtrafikslag som detaljplanen utformas för.

Se stadsbyggnadsförvaltningens bemötande under rubriken Statliga remissinstanser gällande bullerreducerande åtgärder på bro.

### Vibrationer

*Planbeskrivningen har förtydligats gällande vilka områden som bedöms kunna utsättas för vibrationer.*

*Som framgår av planbeskrivningen ska val av grundläggning göras med utgångspunkt att minimera vibrationer och stomljud. Baserat på utförda vibrationsutredningar bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att vibrationsdämpande åtgärder inte bör regleras med planbestämmelse. Lämplig grundläggningsmetod och behov av vibrationsdämpande åtgärder för spårvägen bevakas i genomförandeskedet. Grundläggningen kommer att anpassas till de markförutsättningar som finns längs med sträckningen och särskilda åtgärder kommer vidtas där så bedöms nödvändigt för att klara vedertagna riktvärden.*

### Lantmäteriåtgärder

*Planhandlingarna har justeras utifrån Lantmäteriets anmärkningar.*

## **Övriga remissinstanser**

### *Region Uppsala*

*Generellt - Region Uppsala grundar yttrandet på förutsättningarna i avtalet mellan Uppsala kommun, Region Uppsala och staten – det så kallade Uppsalapaketet, samt Samverkansavtal (S1) för Uppsala spårväg mellan Uppsala kommun och Region Uppsala.*

*Som ansvarig för drift och trafikering ser regionen att det är av yttersta vikt att utformningen av spårvägssystemet och det utrymme som detaljplanen ger spårvägen kan säkerställa ett driftsäkert och kostnadseffektivt system med hög trafiksäkerhet.*

*Olycksrisker och trafiksäkerhet - Regionen anser att det är oklart om de åtgärder, bland annat utrymmesbehov, som anges i bilaga Riskutredning 2.0 har blivit omhändertagna i planförslaget eller inte. Det är även otydligt om de trafiksäkerhetsrelaterade topphändelser som anges i bilagan hanterats inom ramen för detaljplanen eller om det kvarstår risker att hantera framgent.*

*Regionen påtalar att det framgår inte tydligt av underlagen om valet av att inte ha säkerhetsbarriär mellan spårtrafik och gångtrafik kan medföra att risken för trafikolyckor blir oacceptabelt hög.*

*Regionen anser att det finns en tvetydighet kring människors säkerhet i planbeskrivningen där den beskrivs både som "oförändrad" och "försämrad risksituation med avseende på skyddsvärdet människa".*

*Regionen önskar att effekten av skyfall och översvämningar hanteras så att effekten på trafiken och resandet begränsas.*

*Likriktarstationer - Regionen bedömer att ytan för likriktarstationer skulle behöva dubbleras jämfört med de 70–80 kvadratmeter som redovisas på plankartan för att kunna ha en egen koncession för spårvägen.*

*Drift och underhåll - Regionen är tveksam till om detaljplanen hanterar tillräckligt utrymme i form av angöringsytor för de servicefordon som krävs för drift och underhåll av bana, hållplatser, träd, gräsytor i spår parallellt med pågående trafik, liksom hantera*

havererade fordon. De uttrycker även en osäkerhet kring detta då motorfordonstrafik inte tillåts längs hela spårvägssträckningen.

*Kapacitet och prognoser* - Kapacitetsberäkningarna i detaljplanen bygger på prognoser från 2017/2019 med ett antaget lägre antal användare och befolkning, vilket innebär att trafiken i korsningar kan vara underskattade. Ny prognos och tätare spårtrafik kan komma att påverka planförslaget. Region Uppsala efterfrågar en redovisning av hur vägnätet och gång- och cykelvägar är dimensionerade för ökade resandeprognoser och ett framtida behov av tätare trafik på spårvägen.

*Gränssnitt till andra detaljplaner* - Regionen saknar en beskrivning av hur förutsättningar från detaljplan delsträcka A-C påverkar denna detaljplans mål och vision om en effektiv kollektivtrafik. I och med detta faktum skapas en osäkerhet om detaljplanen innehåller några funktionella begränsningar och trafiksäkerhetsrisker.

*Gottsunda allé* - Blandtrafiken på Gottsunda allé förutsätter att trafiken från Gottsunda allé ut mot Dag Hammarskjölds väg prioriteras så att bilköer inte hindrar spårvagnens framkomlighet.

*Ultunaallén/Ulls väg* - Region Uppsala anser att hållplats Ultuna park bör utformas på ett sätt som gör att spårvagnarna kan byta riktning på ett effektivt och säkert sätt och inte tvingas till motspårskörning genom korsningen såsom illustrationen i detaljplanen visar. Huruvida detta ska utformas i form av trespårshållplats eller en tvåspårshållplats med kompletterande vändslinga behöver utredas vidare. Vidare önskar Regionen att detaljplanen tar höjd för att kunna anlägga triangelspår, så att spårvagnar kan komma från Gottsunda och vända upp Ulleråker, och vice versa. Det ger en flexibilitet i trafikeringen. Regionen ser positivt på att det planeras för ett skyddsavstånd i Ulltunaallén för att förhindra olyckor på grund av växtlighet i anslutning till elinstallationer. Kommer trädens höjd att regleras? Är avståndet på tio meter mellan likriktarstation och kontorshus tillräckligt?

*Ny bro över Fyrisån* - Regionen anser att den nya bron över Fyrisån behöver utformas på ett sätt som möjliggör högre hastigheter på spårvagnarna för att säkerställa en attraktiv kollektivtrafiklösning och kostnadseffektiv drift. Utgångspunkt för utformningen av bron ska vara en största tillåtna hastighet (STH) på 70 km/h. Det saknas beskrivning om hur brostöden eller dess fundament ska utformas för att möta den utökade erosion som kan förväntas i och med att stöden står i översvämningsområden.

*Hemslöjdsvägen* - Regionen ser positivt på att det planeras för en planskild korsning över Hemslöjdsvägen. Regionen undrar om slänternas kraftiga lutning på 22 % kan medföra en förhöjd risk för störningar som konsekvens av erosion, ras, vatten- och snöansamlingar och hur det i så fall hanteras.

*Väg 255* - Direkt öster om hållplatsen vid väg 255 behöver det finnas möjlighet att vända spårvagnar för att kunna hantera en period då spårvägen inte är färdigställd hela vägen fram till Bergsbrunna. Utrymme för växlar behöver finnas för detta.

*Bergsbrunna/Uppsala Södra* - Regionen önskar fortsatt dialog i arbetet med utformningen av Uppsala södra för att skapa en funktionell och sammanhållen bytespunkt. För att minska ytbehovet vid ändhållplatsen i Bergsbrunna, ge effektivare vändningar av spårvagnarna och minska korsande gångströmmar över spårvägens spår, så bör en alternativ utformning övervägas som innebär fyra spår och två plattformar där spåren slutar direkt efter plattform. Vidare behöver möjligheten till pauslokal för såväl personal på spårvägen som bussförarna säkerställas. Stoppbock

saknas vid slutet av spåren. Användning av andra mekaniska lösningar för att stoppa fordon har visat sig ofta vara otillräckliga för att få stopp på skenande spårfordon.

*Ersättningstrafik och delvis parallellgående busstrafik* - Mellan Uppsala södra och väg 255 behöver möjligheten till parallellgående ersättande busstrafik men även eventuella ordinarie delvis parallellgående busslinjer säkerställas. Busshållplatser behöver anläggas i direkt anslutning till spårvagnshållplatserna. Möjligheten för vändande ersättningsbussar vid Ultuna park kan lösas genom att kapacitet för detta skapas i den planerade bussvändlingen i anslutning till hållplatsen, eller exempelvis i existerande vändlinga vid Arreniusplan. Busshållplats behöver dock finnas i anslutning till spårvägens hållplats.

*Konstnärlig gestaltning* - Region Uppsala ser positivt på att konstnärlig gestaltning tydligt lyfts som ett av verktygen för gestaltning av spårvägen. Samverkan mellan belysning, linjeelement, grönska, hållplatser och konst är avgörande för att gestaltungsprogrammets tre huvudmål uppnås. Regionen informerar om att de tillsammans med Uppsala kommun och Statens konstråd under 2023 tar fram ett konstprogram för Uppsala spårväg. Konstprogrammet utgör en viktig del i samordningen av konst kopplad till spårvägen, Uppsala kommuns kommande konstprogram för de sydöstra stadsdelarna samt fyrspårssatsningen.

#### *Uppsala brandförsvär*

Räddningsnämnden påpekar att de inte har möjlighet att stänga av ventiler för att förhindra föroreningar från brandvatten att läcka ut vid en insats. Ett sådant system måste fungera oberoende av räddningsnämnden.

Räddningsnämnden framför vidare att om befintliga poster för brandvatten påverkas så ska nya placeringar tas fram i samverkan med dem.

Räddningsnämnden menar att de åtgärder som krävs för att klara skydd av grundvattnet vid en räddningsinsats ska regleras som planbestämmelser på plankartan.

Räddningsnämnden understryker vikten av att det i kommande detaljplaner i anslutning till spårvägen för bostadsändamål ska säkerställas att utrymning ska vara möjlig utan hjälp av räddningstjänsten. Anledningen är att kontaktledningarna kan vara ett hinder för räddningstjänstens angöring. De framför också att skyddsjordning alltid måste ske enligt räddningstjänstens egna arbetsmiljörutiner och att ett automatiskt system för jordning därför inte förkortar tiden vid en insats.

Vidare framför räddningstjänsten att alla sträckningar för spårvägen måste vara framkomliga för räddningstjänsten om en olycka sker. Om inte spårområdet är framkomligt måste det säkerställas att intilliggande gång- och cykelbanor är det.

Om området mellan Hemslöjdsvägen och väg 255 blir framkomlig för räddningstjänsten är det att föredra. Sträckan måste oavsett vara möjlig för räddningstjänsten att nå för att kunna göra en insats.

Slutligen framför räddningsnämnden att hållplatser inte placeras på ett sådant sätt att framkomligheten för utryckningsfordon försämras, till exempel genom att de fastnar i kö.

*Svenska kraftnät*

Ingen erinran

*Telia*

Skanova Telia Company AB har marknadsfört teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att i första hand behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Tvingas Skanova flytta eller skydda telekablar för att möjliggöra utbyggnad av kollektivtrafikstråket förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

*Vattenfall el*

Vattenfall eldistribution AB har elnätanläggningar med beteckningen regionalt elnät och lokalt elnät som berörs av detaljplanen. Vattenfall påpekar att kommunen kommer behöva bekosta eventuella ledningsomläggningar. När det gäller arbete invid luftledning och markkabel påpekas att det finns säkerhetsaspekter att ta hänsyn så som säkerhetsområde omkring luftledningar och markkablar samt att schaktning/grävning inte får förekomma inom ett visst avstånd. Om luftledningar/markkablar skadas vid grävarbete så är entreprenör eller entreprenörs uppdragsgivare skyldig att ersätta Vattenfall för de kostnader som uppstår i samband med reparation av skadan. Även kostnader som tredje man drabbats av på grund av att markkabel eller luftledning skadas kan bli aktuella.

*Vattenfall heat*

Vattenfall AB heat Sweden anser att det är viktigt att byggherren kontaktar Vattenfall heat i god tid, i synnerhet om planerad bebyggelse medför ändring av ledningsnäten.

Planens genomförande medför flytt av fjärrvärmeledningar. De framför att det är en förutsättning att de erhåller nya lägen med bibehållen funktion för ledningarna.

Eventuell markvärme vid hållplatser kan kopplas antingen till framledning eller returledning för fjärrvärmeuppvärmning. Returvärme är att föredra eftersom det sparar energi på systemnivå.

Vattenfall AB heat Sweden framför att befintliga fjärrvärmeledningar måste hållas tillgängliga under byggtiden. Utsättning av befintliga fjärrvärmeledningar ska begäras innan arbetena sätts igång.

Flyttning, ombyggnad, rivning, deponering eller andra ändringar av befintliga fjärrvärmeledningar bekostas av den som initierar ändringen eller regleras via samarbetsavtal med Uppsala kommun. Skriftligt avtal om ledningsflyttar till följd av detaljplanens genomförande ska finnas innan planen vinner laga kraft.

*Swedavia*

Ingen erinran

## Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Val av trafikslag och andra trafikfrågor (till exempel trafiksäkerhet).

Planbeskrivningen har utvecklats med en beskrivning av vilka riskminimerande åtgärder som genomförts och vad som behöver studeras noggrannare i kommande detaljprojektering. En särskild utredning avseende trafiksäkerhet har tagits fram och åtgärder har genomförts i framtagna förprojekteringar. Riskutredningen kommer att fördjupas i samband med detaljprojektering och inför tillståndsansökan till Transportstyrelsen.

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Region Uppsalas oro över tillräckligt utrymme för angöringsytor för servicefordon och hanterar det vidare i samband med detaljprojekteringen. Andra trafikföreskrifter kan införas för servicefordon, så att dessa kan nyttja gång- och cykelbana vid behov.

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar regionens synpunkt att kapacitetsberäkningarna i detaljplanen bör uppdateras för att inte riskera att underskatta trafik i korsningar. Underlagsutredningarna är framtagna på de senaste beslutade trafikprognoserna. Såsom med andra prognoser uppdateras dessa löpande, och det faktiska utfallet kan skilja från uppskattade prognoser. Kommunen delar uppfattningen om att det är viktigt att se över den senaste prognosen inför varje skede av projektet.

Trafiklösningen vid Gottsunda allé bygger bland annat på kapacitetsberäkningar och dialoger med polis och räddningstjänst för att säkra framkomlighet. Hur trafiken från olika håll ska prioriteras i en korsning styrs inte av detaljplanen.

I förprojekteringen är en vändning av Gottsundalinjen planerad så att vagnarna stannar på det södra spåret, vänder vagnen på samma spår och åker tillbaka genom korsningen på samma spår som vagnen kom på. Därefter växlar den över till det västgående spåret. Det blir därmed motspårskörning genom korsningen. För att undvika motspårskörning måste vagnen fortsätta ut mot Ultunabron och där växla tillbaka på det västriktade spåret. Detta förfarande begränsar kapaciteten och bör enligt Regionen undvikas. Med den trafikprognos som nu används är det troligt att båda linjerna fortsätter till den nya tågstationen vid Bergsbrunna och inte vänder i Ultuna park. För närvarande diskuteras dock en möjlighet att under en övergångsperiod, innan banan till den nya tågstationen blir helt klar, vända tåg vid Gamla Stockholmsvägen. I samband med utredning för den lösningen kan möjligheterna också studeras vidare för någon linje att vända vid Ultuna park.

Trädens höjd kan regleras genom skötselavtal, inte genom en detaljplan. Tio meter är det generella skyddsavståndet som används mellan transformatorstationer eller likriktarstationer och närmsta byggnad och bör vara tillräckligt.

Risk för erosion, ras eller vatten- och snöansamlingar har utretts i geotekniska och hydrogeologiska utredningar och slänternas lutning vid Hemslöjdsvägen ska inte utgöra en risk för detta

Av profilskäl går det inte att förlägga en växel direkt öster om hållplatsen Vilan. Det går först att förlägga en växel direkt väster om hållplatsen Sävja där det inte lutar så mycket som det gör öster om Sävja.

Stadsbyggnadsförvaltningen välkomnar att arbete med lösningar för ersättningstrafik och delvis parallellgående busstrafik drar igång inom det gemensamma projektet Uppsala spårväg och deltar gärna på Region Uppsalas inbjudan. Arbetet med att säkra trafik under byggtid pågår i det gemensamma projektet.

### Grundvatten och dricksvatten

Stadsbyggnadsförvaltningen är medvetna om att ett system för att förhindra att föroreningar från brandvatten läcker ut måste fungera utan att räddningstjänsten behöver stänga av ventiler. Det regleras dock inte i första hand på plankartan hur de stängs av utan behöver hanteras antingen genom överenskommelser eller tekniskt, genom till exempel ventiler som stängs automatiskt vid brandlarm.

Vid områden med hög och extrem känslighet för grundvatten har plankartan uppdaterats till granskningen så att där finns bestämmelser om att släckvatten behöver samlas upp och system för detta behöver göras täta.

### Översvämning och skyfall.

Skyfallsutredningen, som identifierat platser med risk för översvämning vid ett 100-årsregn, föreslår också lösningar i form av kulvertar, bortledning med diken eller ändrad höjd. Vilken lösning som lämpar sig bäst för varje plats avgörs inte i planprocessen utan i senare projekteringskedan.

### Ultunabron

Projektet har tagit hänsyn till hastighetshöjande åtgärder på bron inom ramen för systemhandlingen. Exakt utformning av brostöd och fundament för att minska erosion på grund av översvämning hanteras och regleras inte av detaljplanen utan i senare skeden.

### Räddningstjänstinsatser

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar räddningstjänstens synpunkter och information om utrymning, skyddsjordning och framkomlighet för räddningstjänst.

Hela spårvägssträckningen planeras vara tillgänglig för räddningstjänsten i händelse av olycka. Räddningstjänsten kommer kunna köra på spåren över Ultunabron för att sedan kunna köra av vid Hemslöjdsvägen och ta sig vidare. Öster om Hemslöjdsvägen kan räddningstjänsten inte köra i samma utrymme som spårvagnarna, men kan använda gång och cykelbana för insatser på sträckan fram till Gamla Stockholmsvägen. Öster om Gamla Stockholmsvägen kan räddningstjänsten använda byggvägen genom skogen i ett första skede, för att övergå till den planerade boulevarden när den byggs.

### Ny järnvägsstation vid Bergsbrunna

Detaljplanen styr inte utformningen av området vid ändhållplatsen vid den nya järnvägsstationen. Ett nytt planuppdrag finns för stationsområdet. Spårvägsprojektet välkomnar fortsatt dialog med Regionen kring utformningen av området

### Ledningar

Det är riktigt att likriktarstationerna inte är projekterade än utan planlagt utrymme utgår från den yta som projektets experter i frågan erfarenhetsmässigt har uppskattat. Den planlagda ytan för likriktarstationerna kommer inte utökas. Frågorna utreds vidare inom pågående ledningssamordning mellan kommunen och Vattenfall Eldistribution AB.

Spårvägsprojektet tar fram nya placeringar av brandposter i samverkan med räddningsnämnden.

Uppsala kommun och Region Uppsala, som den part som initierar ledningsflyttar kopplat till utbyggnad av spårvägen, kommer också bekosta dem.

### Tekniska frågor

*I det gemensamma samverkansprojektet har Region Uppsala och kommunen ett gemensamt ansvar att se till spårvägssystemet som helhet. Det görs inom projektet även om sträckorna delats upp i flera olika sträckor som är i olika stadier av planprocessen.*

### **Fastighetsbolag, intresseföreningar och partier**

#### *Funktionsrätt Uppsala kommun*

Funktionsrätt Uppsala kommun framför att planhandlingarna nu endast belyser tillgänglighet ur ett rörelsehinderperspektiv samt för synsvaga. Föreningen vill att tillgänglighet ska belysas även ur andra perspektiv, som till exempel medicinska och psykiska funktionsnedsättningar. Föreningen framför vidare att endast luktfri växtlighet samt växter som inte innebär stora besvär för pollenallergiker bör planteras i anslutning till den nya kollektivtrafiken. Föreningen anser vidare att gator ska planeras så att olika trafikslag skiljs åt, till exempel genom en liten nivåskillnad, eftersom det ökar orienterbarheten.

#### *Synskadades riksförbund*

Synskadades riksförbund påpekar att det är beklämmande hur lite hänsyn som hittills tagits till behoven för synskadade. Illustrationerna i planen visar att det saknas tillräckligt med utrymme för att innehålla godtagbara tillgänglighetsanpassade ytor. Funktioner som redovisas som bristfälliga i planen är till exempel orienterbara övergångsställen, säkra korsningspunkter mellan gående och cyklister, separering mellan gående och cyklister, användbara ledstråk (både naturliga och konstgjorda), tydliga spårområden samt god belysning. På en bild tycks gående och cyklister ha bytt plats.

#### *Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd*

Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd (UPS) framför att samrådstiden varit för kort i förhållande till det omfattande materialet och att de vill minska planerna på antalet nya bostäder till cirka 1 000. De vill inte heller att en ny bro över Fyrisån byggs, framförallt på grund av skada på kulturmiljön, naturmiljön, de linneanska arvet, intrång i naturreservatet och risker för grundvattnet. Föreningen framför att området runt centralstationen måste byggas ut och att de inte vill ha spårväg i Uppsala. Föreningen menar att ett BRT-system är mer flexibelt och att kommunen först borde satsa pengar på att komma till rätta med sociala problem innan det görs stora infrastruktursatsningar. Föreningen framför att de inte tror på förarlösa fordon.

#### *Föreningen Vårda Uppsala*

Föreningen Vårda Uppsala hänvisar till sina tidigare yttranden för kapacitetsstark kollektivtrafik (samrådsskedet 2021-05-20), fördjupad översiktsplan för sydöstra staden (2021-03-23) och Gottsunda stadsstråk (2018-06-04 och 2022-09-19).

*Fyrspårsavtal* - De har även genom ett antal insändare i UNT kortfattat redovisat sin grundsyn avseende kommunens planer för den södra och sydöstra staden. Deras åsikt är att det senare årens planering har visat att det så kallade fyrspårsavtalet, såsom de menar att kommunen har tolkat det, har medfört att en rad hänsynstaganden till



viktiga aspekter har åsidosatts. De anser att planeringen mer bedrivs utifrån vad som skrivits i avtalet än vad som är lämpligt utifrån de faktiska förhållandena i de berörda områdena. Enligt dem gäller det oavsett om det rör natur- och kulturmiljö, riskfrågor eller hänsyn till de lokala perspektiv som har lyfts fram under de samråd som hållits. De menar därför att fyrsparavtalet har gjort att prövningarna enligt plan- och byggnadslagen och miljöbalken kommit att föregripas.

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

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

*Val av trafikslag* - Föreningen Vårda Uppsala är av uppfattningen att kollektivtrafiksystemet behöver vara sammanhängande och förbättras i hela staden, inte bara i de södra och sydöstra stadsdelarna. De anser att det skapar två ojämlika trafiksystem: ett spårvägssystem i en del av staden som tar huvuddelen av alla resurser och ett bussystem i övriga delar av staden som försämras av farthinder och resursbrist. Visserligen är de av åsikten att ett av de mest effektiva sätten att uppnå en effektiv kollektivtrafik är att den framförs på egen bana och inte hindras av störningar från annan trafik. Samtidigt menar de att en önskad effekt av att investera i ett dyrbart spårvägssystem är att en betydande obalans uppstår mellan stadens olika delar.

Vidare står Föreningen Vårda Uppsala fast vid sin tidigare bedömning om att Uppsala bör prioritera ett sammanhängande system av kapacitetsstarka stombusslinjer. De anser att ett sådant system knyter samman hela staden, och att framkomlighet, turtäthet och bekvämlighet ska ges hög prioritet. Målet borde enligt dem vara att trafiken inte bara ska nå de södra stadsdelarna Gottsunda och Bergsbrunna, utan även stadsdelar som Gränby, Börjetull, Stenhagen, Fyrislund och Librobäck. I stället för en bro över Fyrisån menar de att tätorten Sävja, och den kommande sydöstra staden, är mer betjänt av en kapacitetsstark kollektivtrafik som erbjuder direkta förbindelser med de arbets- och serviceintensiva stadsdelarna Fyrislund och centrum än med Bäcklösa och Gottsunda. (eller BUSS?)

*Boendemiljö och politik* - Föreningen Vårda Uppsala anser att de senare årens planering för Ulleråker, Gottsunda, Bäcklösa, norra Sunnersta och sydöstra staden visar på en täthet som drivs fram för att skapa ekonomiska förutsättningar för en spårvagnstrafik. De menar att det leder till oönskade effekter på både natur- och livsmiljö. I programskedet upplevde de att det utlovades hänsyn till de lokala perspektiven, vilket

de nu tycker har glömts bort. De är av åsikten att förslaget inrymmer betydande negativa konsekvenser för en stor andel befintliga fastigheter och enligt boendeundersökningar riskerar högt uppskattade kvaliteter att byggas bort. Anledningen till det är enligt dem att ett stort antal bostäder behöver inrymmas för att kunna motivera valet av spårväg framför buss. De anser att det är fel väg att gå och att valet av kollektivtrafiksystem måste ta hänsyn till de lokala perspektiven samt tillåtas att utvecklas över tid.

*Övriga synpunkter* - Föreningen lämnar också synpunkter på detaljplanen för spårvagnsdepån.

#### *Naturskyddsföreningen*

Naturskyddsföreningen Uppsala ställer sig positiva till spårburen kollektivtrafik då det är den bästa formen av fortskaffningsmedel sett till natur- och klimatpåverkan. De har dock en del kritik samt vissa frågor kring den föreslagna dragningen. Naturskyddsföreningen tycker att miljökonsekvenserna för planen inte har utretts tillräckligt, exempelvis för Årike Fyris naturreservat med Carl von Linnés vandringsstråk. De anser också att spårområdet kan påverka Uppsalaåsen. Naturskyddsföreningen påpekar att det har funnits förslag på alternativa dragningar av spårvägen över Flottsundsbron vilket skulle skona åriket. Kommunen bör tydliggöra om det vore en bättre lösning. Slutligen anser Naturskyddsföreningen att bättre kollektivtrafik bör byggas för att underlätta friluftslivet i området men att den planerade omfattande bostadsbebyggelsen skulle vara bättre lämpad i andra områden av staden som pekats ut i översiktsplanen. Platser som också har kollektivtrafiknära lägen samt skolor och annan viktig samhällsservice.

#### *Upplands fågelskådare*

Upplands Fågelskådare (UOF) har vid ett flertal tillfällen yttrat sig gällande den planerade broförbindelsen över Fyrisån, och påtalat att denna innebär ett betydande intrång i naturreservatet Årike-Fyris. UOF vill fortsatt framhålla betydelsen av att begränsa trafiken på denna förbindelse och inte öppna upp för framtida biltrafik. När det gäller utformning av bron anser vi att en högbro – som nu föreslås – är betydligt sämre och en större påverkan på fågellivet jämfört med en låg bro. Skälet är att en hög bro blir en tydlig barriär för fåglar som förflyttar sig längs ån, exempelvis rastande svanar och gäss under vår och höst. UOF förespråkar därför att bron i stället utformas som en lågbro. Vid utformningen bör genomskinliga delar (plast, plexiglas etc.) undvikas då det riskerar att leda till kollisioner med fåglar (bland annat kungsfiskare har drabbats av detta vid Flottsund).

#### *Utvecklingspartiet demokraterna*

*Val av trafikslag* - Utvecklingspartiet demokraterna anser att Uppsala inte behöver en spårväg, varken av kapacitetsskäl eller av kostnadsskäl. De menar också att Uppsala inte behöver den omfattande exploateringen i de södra stadsdelarna som spårvägen är tänkt att betjäna. Istället förespråkar de den typ av långbussar som används i Malmö. De menar att då Uppsala är mindre än Malmö befolkningsmässigt är det ett rimligt alternativ. Utöver det lyfter de att Uppsala är landets största landsbygdskommun och att långbussarna även skulle kunna användas där om behovet uppstod. De anser att långbusstekniken är avsevärt billigare och skulle under långt tid kunna räcka för en omfattande befolkningstillväxt i kommunen. De motsätter sig en kapacitetsstark

kollektivtrafik som koncentrerar sig till de södra stadsdelarna och menar att den även måste nå övriga delar av staden. Därför vill de att Uppsala prioriterar ett sammanhängande system av kapacitetsstarka busslinjer som knyter samman staden.

*Bron & depån* - Utvecklingspartiet demokraterna anser att en utbyggd Kungsängsbro är ett bättre alternativ än bron vid Ultuna. De menar att det skulle skapa god förbindelse med de viktiga arbets- och serviceområdena i Fyrislund. En sådan lösning skulle även göra att det inte behöver byggas en spårvagnsdepå intill det känsliga området Årike Fyris.

*Kulturmiljö* - Utvecklingspartiet demokraterna anser att spårvägssatsningen innebär påtagliga risker för värdefulla och känsliga kulturmiljöer. De menar att eventuella skador riskerar att bli oåterkalleliga och oreparerbara.

*Grundvatten* - Utvecklingspartiet demokraterna ser det inte som motiverat att bygga en spårvagnsdepå och en högbro intill Uppsalaåsens dricksvattenreserv.

*Natura 2000* - Utvecklingspartiet demokraterna menar att projektet riskerar att skada värdefulla och mycket känsliga naturmiljöer, samt att eventuella skador kan bli oåterkalleliga och oreparerbara. De anser också att spårvagnsdepån och Ulltunabron är ett riskprojekt då de planeras i en del av naturreservatet Årike Fyris och området för Natura 2000, som båda har känsliga natur- och kulturvärden.

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

*Politik* - Utvecklingspartiet demokraterna är kritiska till att utvecklingen i Uppsala koncentreras till de södra stadsdelarna. En sådan utbyggnad är enligt dem främmande för Uppsalas identitet. De menar att en majoritet av Sveriges befolkning vill bo i lägre hus och småhus som de själva äger, samt att de vill bo nära naturen och fungerande samhällsservice. Av den anledningen föreslår de att tillväxt istället borde ske i Uppsalas kransorter, där det finns järnvägar och vägar med närliggande landsbygdsorter som försiktigt kan byggas ut. Utvecklingspartiet demokraterna anser även att det är anmärkningsvärt att spårvägssatsningen motiveras med stora byggplaner i de södra stadsdelarna, tillsammans med att ett partnerskapsbolag etableras mellan kommunen och byggexploatörer med ekonomiska intressen. De menar att den kommunala och regionala rådigheten, samt den folkliga insynen, inskränks genom det. Enligt dem riskerar projektet att ske i så kallad kompiskapitalism där entreprenörskapet, den fria företagsamheten och demokratin på ett väsentligt sätt kan komma att hämmas. De är av åsikten att spårvägssatsningen leder till att en överföring sker av medborgarnas skattemedel till byggexploatörer och att demokratin därmed inskränks.

### *Danmark-Funbo-Vaksala Centerpartiavdelning*

Danmark-Funbo-Vaksala Centerpartiavdelning motsätter sig den omfattande bostadsutbyggnaden i Sävja och Bergsbrunna och förespråkar istället cirka 10 000 bostäder i området. Då skulle det heller inte krävas en spårvagn genom området enligt partiet. Partiet motsätter sig bron över Fyrisån och vill bevara natur- och kulturmiljövärdena i området. Även området norr om Lunsen och särskilt vid Stordammen bör lämnas eftersom det finns risk för miljöskada enligt partiet. Partiet motsätter sig den tänkta dragningen och föreslår istället en dragning via Flottsund till den nya stationen och påfarten till E4:an. Ett annat alternativ är enligt partiet att bredda Kungsängsleden eller förbättra Vindbron för cyklister. Partiet vill se beslut från mark- och miljödomstolen samt länsstyrelsen innan planeringsarbetet för spårvägen fortsätter. Partiet tycker att arbetet borde avbrytas och att resurserna ska användas till välfärden istället.

### *Rikshem*

Rikshem beskriver att deras fastighet Sävja 111:1 kommer att påverkas av detaljplanen mer än att fastighetens marknadsvärde kommer att minska. Rikshem beskriver att de som fastighetsägare kommer att drabbas av övrig skada som kräver ersättning. Rikshem ser behov av ombyggnad av gården och fördyring av möjligheten att nyttja kvarstående bygggrätter i gällande detaljplan. Rikshem anser att väsentliga frågor har utelämnats i planhandlingarna. De framför oro för negativ påverkan på intrång i befintlig gård och vistelsemiljö för verksamheten och begränsningar att möjliggöra utvecklingen av fastigheten enligt gällande detaljplan. Vidare beskriver de risk för påverkan på angöringen till fastigheten samt risk för buller, stomljud och vibrationer under byggtid och när spårvägen är i bruk.

Rikshem anser att fastighetsintrånget i fastighetens sydvästra del är lösbart, men framför att utöver i beskriven process om ersättning och markvärdering i planhandlingarna måste behovet av ombyggnad av berörd del omfattande belysning, växtlighet och gångbana tas med i beaktande.

Rikshem framför att planförslaget innebär påverkan på möjligheten att utnyttja kvarvarande bygggrätt om cirka 4800 kvadratmeter. De beskriver att framtida byggnation på fastigheten enligt gällande detaljplan riskerar att bli svårare och dyrare på grund av nya krav på åtgärder för att dämpa buller- och vibrationspåverkan till följd av kollektivtrafikstråket.

Rikshem beskriver att angöring till fastigheten sker från Skåneresan och Stenbrohultsvägen. Verksamheten i fastigheten är beroende av varuleveranser, personaltrafik, färdtjänst, ambulans, taxi och besökare. Rikshem förutsätter att tillgänglighet till och från fastigheten inte påverkas av planförslaget, vare sig under byggtid eller efter färdigställande av korsningen. Rikshem anser att problematiken är inte tillräckligt beskriven i planhandlingarna.

Rikshem beskriver att fastighetens södersida, där verksamheten har sin vistelsemiljö och gårdsmiljö idag, riskerar att bli bullerstörd med ekvivalent ljudnivå överstigande 50 dBA. De framför att någon form av bullerskydd mot kollektivtrafikstråket skulle behövas, både under byggtid och vid bruk av kollektivtrafikstråket.

Rikshem framför att konsekvensbeskrivningen av detaljplanen utgår från spårburet fordon, medan alternativet BRT-spår som anges innebära mer bullerpåverkan inte beskrivs. De beskriver också att konsekvensbeskrivningen förutsätter att ny byggnation

mellan nuvarande byggnad på fastigheten och kollektivtrafiksstråket har en skyddande effekt. Rikshem anser att detaljplanen behöver kompletteras med en konsekvensanalys av bullerpåverkan på befintlig byggnad och gård innan det finns ny bullerskärmande byggelse mot kollektivtrafikstråket, både under byggtid och vid bruk av kollektivtrafikstråket.

Rikshem beskriver vibrationsutredningen som visar att Rikshems fastighet är inom området med risk för höga markvibrationer. De anser att planhandlingarna behöver kompletteras med en utredning som visar påverkan från markvibrationer och stomljud i befintlig bebyggelse och befintliga byggrättigheter i gällande detaljplaner.

#### *Akademiska hus*

Akademiska hus är positiva till förstärkt kollektivtrafik som ger förbättrad tillgänglighet till deras campusområden, men fastighetsägaren vill att planläggningen ska ske utan negativa konsekvenser för vare sig fastigheterna eller de som använder dem.

Akademiska hus har tillsammans med Sveriges lantbruksuniversitet och Uppsala kommun tecknat ett intentionsavtal om att de tillsammans ska verka för ny kollektivtrafik mot att de båda fastighetsägarnas verksamheter inte ska påverkas och att detta ska fastställas i detaljplaneprocessen.

Akademiska hus framför att planen endast ska möjliggöra spårväg vilket skulle göra planen enklare att förstå och lämna synpunkter på.

Spårvägen planeras nära flera byggnader där det pågår verksamhet som är känslig för vibrationer och buller, bland annat verksamhet som håller djur. Om dessa verksamheter påverkas negativt på sådant sätt att verksamheten inte längre kan fortgå kan det få konsekvenser för Akademiska hus som hyresvärd. Det skulle bland annat kunna leda till krav på hyresnedsättningar, anpassningar av lokaler eller ersättningslokaler. Akademiska hus ser positivt på de mätningar som görs och menar att gränsvärden bör kunna slås fast och att störningsnivåer som inte får överskridas ska regleras med planbestämmelser.

Akademiska hus framför att planen ska sträva efter att ge så små störande effekter som möjligt i den viktiga kulturmiljön i Fyrisåns dalgång. Det gäller även buller och fastighetsägaren vill att det ska utredas om bullernivåerna skiljer sig åt om bron blir 12 eller 16 meter.

Längs med sträckan bedrivs också verksamhet som är känslig för elektromagnetisk strålning. Akademiska hus menar att det bör regleras i detaljplanen att dagens strålningsnivåer inte får överskridas när detaljplanen genomförs. Störningar får inte heller förekomma under byggtiden.

Akademiska hus menar att dagens bullernivåer inte får överskridas efter planens genomförande. De vill att tillåtna bullernivåer ska fastställas med planbestämmelse. Fastighetsägaren framför samma synpunkt gällande vibrationer, det vill säga att dagens nivåer inte får överskridas och att detta ska regleras på plankartan.

De är vidare oroliga för att byggskedet kommer att orsaka buller och vibrationer och skriver att Naturvårdsverkets riktlinjer inte är tillämpbara i det här fallet eftersom forskningsverksamheten är extra känslig. Akademiska hus vill att en särskild åtgärdsplan tas fram.

Akademiska hus vill att risker med blixtar från kontaktledningar och ljusstörningarnas påverkan på djur analyseras i en särskild utredning.

Akademiska hus framför att de vill att spårvagnarnas hastighet ska begränsas på plankartan eftersom det i riskutredningen hänvisas till lägre risk om spårvagnen körs långsammare. Eventuella riskreducerande åtgärder behövs inte om farten är lägre. Det gäller framförallt en byggnad med adressen Ultunaallén 4 där spårvägen passerar cirka fyra meter från fasad. De menar att hastigheten inte går att hänvisa till förprojekteringen.

I yttrandet framförs också att fastighetsägaren vill se fler illustrationer av spårvägen och mötet med omgivande bebyggelse.

Akademiska hus vill att det i planhandlingarna ska utvecklas hur bron över Fyrisån kommer att påverka rekreativområdet vid Sveriges lantbruksuniversitet, Syltavallen. De ser positivt på det gestaltungsarbete som gjorts för själva bron men önskar att även marken under bron får en genomtänkt gestaltning.

Fastighetsägaren vill vidare se mer detaljerade illustrationer över den möjliga hållplatsen vid korsningen mellan Ulls väg och Ultunaallén. De påpekar också att användningsområdet för den planerade busshållplatsen söder om korsningen skär genom en av deras byggnader och kommer i konflikt med en lastzon.

Akademiska Hus anser att möjligheten till flytt av träd bör utredas och förutsätter att träd som behöver tas bort inom campusområdet värderas enligt Alnarpsmodellen så att återplantering av likvärdiga träd kan genomföras.

I yttrandet konstateras att dragningen söder om Ultunaallén tar jordbruksmark i anspråk. Akademiska hus vill att alternativa dragningar utvärderas grundligt och fastighetsägaren vill ta del av utvärderingarna.

I skyfallsanalysen pekas risk för översvämning vid korsningen mellan Ulls väg och Ultunaallén ut. Föreslagen lösning tycker Akademiska hus beskrivs för kortfattat och önskar en mer detaljerad beskrivning av. Akademiska hus önskar vara med i utformningen av den föreslagna dagvattendammen vid det västra brofästet.

Akademiska hus framför att de tycker dialogen med Uppsala kommun hittills varit bra och vill ha insyn i den kravhanteringsdatabas som kommunen kommer att ta fram. De önskar att byggfasen ska utredas bättre för att kunna inarbetas i planen. De framför också att campusområdet ska vara tillgängligt och trevligt för studenterna under byggtiden och att onödiga personrörelser genom området ska undvikas.

### *Uppsalahem*

Uppsalahem ser generellt positivt på planförslaget men har synpunkter gällande buller och gestaltning av hållplatser.

*Buller* - För aktuell delsträcka berörs Uppsalahems fastighet Ultuna 2:27 utmed Gottsunda allé. Enligt uppdaterad bullerutredning överskrider rekommenderade riktvärden för både ekvivalent nivå och maxnivå. Även om gränsvärden för inomhusmiljön skulle klaras, anser Uppsalahem att, såsom bullerutredningen föreslår, möjliga ljudreducerande åtgärder vid källan bör vidtas för att erhålla en så bra utomhusmiljö som möjligt.

*Gestaltning hållplatser* - Uppsalahem påpekar vikten av att beakta störningsrisken för närboende i utformningen av hållplatser och att säkerställa att resenärer kan göra

byten mellan trafiksystem utan att den intilliggande boendemiljön påverkas negativt. Exempelvis bör cykelparkering vid hållplatser ordnas så att det fungerar med skötsel och drift av intilliggande fastigheter och att oönskade rörelser över bostadsgårdar minimeras.

#### *Sveriges lantbruksuniversitet*

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU, framför att deras yttrande från det första samrådet som hölls 2021 kvarstår. De ställer sig i grunden inte negativ till utökad kollektivtrafik till campusområdet men har flera synpunkter i sak.

Uppsala kommun, Akademiska hus och SLU har slutit ett intentionsavtal som bland annat innebär marköverlåtelse förutsatt att den nya kollektivtrafiken inte kommer i konflikt med SLU:s verksamhet på campusområdet. SLU menar att de hållit sin del av avtalet gällande överlåtelse av mark men att Uppsala kommun inte gjort detsamma. De tekniska utredningar som tagits fram gällande framförallt buller, vibrationer och elektromagnetiska fält är bristfälliga, enligt SLU, och de synpunkter som universitetet har påtalat har inte tagits om hand.

SLU framför att det regleras i intentionsavtalet att parterna ska komma överens under detaljplaneprocessen. Universitetet menar att när utredningar startar sent under planprocessen så kan det innebära att tidplanen för detaljplanen påverkas eftersom SLU måste hinna ta ställning, och de synpunkter som framkommer ska hinna arbetas in i planhandlingarna.

SLU påpekar att både instrument samt försöksdjur, så väl som djur som får vård, kan påverkas av buller, vibrationer och elektromagnetisk strålning. Dessutom påverkas delar av den jordbruksmark som SLU har vid Fyrisån.

Universitetet skriver att de vibrationsmätningar som gjorts endast belyser den vibration som människor kan påverkas av men att påverkan på olika djurarter samt mätinstrument inte är undersökt. Det finns dessutom väldigt få forskningsstudier av hur djur påverkas av vibrationer och därför måste alla undersökningar utgå från att alla vibrationerna påverkar möjligheten för universitetet att bedriva sjukvård för och forskning på djur. SLU vill också att nuvarande förhållanden för den forskning som bedrivs dokumenteras så att förändringar kan synliggöras. Om inte underlagen omfattar de frågor som universitetet påtalat kan de inte heller ta ställning till vilken påverkan planförslaget har.

SLU framför vidare att de nyttjar den del av campusområdet som ligger nere vid ån för många sportaktiviteter och att de önskar att påverkan från en ny bro ska bli så liten som möjligt.

Universitetet menar att påverkan från vibrationer, buller och elektromagnetiska fält är undermåligt beskrivna i planbeskrivningen och saknar planbestämmelser för att undvika påverkan. De menar att frågor om spårvägsanläggningens exakta utformning inte kan skjutas till senare skede utan att alla frågor i enlighet med intentionsavtalet ska lösas inom detaljplaneprocessen. I annat fall måste det lösas i avtal mellan kommunen och SLU. SLU vill också att störningar under byggtiden regleras med planbestämmelser. Byggtiden får inte heller påverka universitetets möjlighet att bedriva undervisning, forskning eller jordbruk.

SLU framför att de vill att spårvägen går på Ultunaallén istället för söder om den på jordbruksmark, även om det innebär att alléträden tas ned. En ny gång- och cykelbana

kan dras norr om allén. SLU vill gärna att sträckan genom allén ska vara fri från kontaktledningar.

De menar vidare att höjden på bron över Fyrisån kommer att påverka bullerspridningen från bron och att en högre bro orsakar mer buller än en lägre. SLU vill att bullerspridningen från bron utreds.

Där brons västra landfäste planeras finns en talldunge som kommer behöva tas bort vid genomförandet av detaljplanen. Det är ett så kallat rektorsminne. SLU vill att kommunen finansierar ett nytt rektorsminne som ersättning.

SLU framför att den jordbruksmark som tas i anspråk vid Fyrisån inte kan värderas på vanligt sätt vid försäljning utan att de forskningsresultat som marken kan ge ska vägas in i markspriset. SLU vill att anläggningsytor under byggtiden inte förläggs på deras mark. Det kommer också bli mer kostsamt för SLU att ta sig till sin jordbruksmark bland annat därför att bron över Hemslöjdsvägen kommer bli för låg för deras fordon.

SLU framför att de dagvattenutredningar som tagits fram inför samråd lutar sig på för gamla underlag. Det finns också en mening i planbeskrivningen som är svår att förstå men SLU anger inte vilken mening det gäller. SLU motsätter sig det förslag på dagvattenhantering som finns i en separat utredning för Bäcklösdiket eftersom lösningen enligt dem tar allt för mycket jordbruksmark i anspråk.

SLU motsätter sig även anläggningar för dagvattenhantering på jordbruksmark öster om bron.

Till sist framför SLU att de faunapassager som planläggs måste beskrivas närmare i planbeskrivningen. De framför också oro för att genomförandet av planen kan komma att påverka den biologiska mångfalden i Norra Lunsen.

I tidigare yttrande från 2021 framför också SLU att de ser problem med säkra passager över spårvägen för de som rör sig inom campusområdet. De ser också svårigheter med angöring till vissa av sina byggnader.

#### *Ultuna studentkår*

Ultuna studentkår, ULS, framför att de i grunden är positiva till den nya detaljplanen eftersom förbättrad kollektivtrafik kommer att underlätta för studenter att ta sig till campus. Kåren ser dock några risker med planförslaget.

ULS framhåller att campusområdet idag är lugnt och grönskande vilket uppmanar till rörelse och rekreation. Därför vill de att de rörelsestråk som spårvägen korsar ska bevaras och att påverkan på de rekreativa värdena ska minimeras. Det finns en bifogad karta som visar vilka stråk kåren avser.

ULS framför att de vill att utsikten söderut från kårhuset ska förändras så lite som möjligt.

Den som studerar vid SLU rör sig inom campusområdet endast under några år. Om den tiden sammanfaller med byggfasen kan det prägla hela upplevelsen av skolan, menar kåren. Därför vill de att minimering av störningar under byggfasen ska säkerställas under detaljplaneprocessen.

ULS beskriver att en plats kallad Jyns grav nära det västra brofästet av tradition används för kårens verksamhet. Kåren vill därför att störningar runt platsen minimeras



under byggtiden samt att planläggningen anpassas så att platsen kan bevaras. Även omgivande trädunge samt gång- och cykelvägar vill kåren bevara.

Vidare framför ULS att spårvägens sträckning inte får flyttas norrut där den korsar Fyrisån för att inte komma i konflikt med sport- och rekreationsområdet som ligger vid ån. Kåren vill också att det ska säkerställas att störningarna inte blir för stora i området under byggtiden.

ULS vill också att dungen söder om kårhuset ska bevaras eftersom det är ett minne till universitetets första rektor. Söder om kårhuset går sträckan över jordbruksmark. ULS vill sträcka flyttas söderut så att den går på schaktmassor.

ULS föreslår att universitetsstudenter som utbildar sig inom relevanta ämnen får vara med och gestalta och utforma spårvägens sträckning genom campusområdet.

#### *Uppsala marinbotaniska medelhavsexpedition*

Uppsala marinbotaniska medelhavsexpedition anser att den segelfria höjden bör vara samma som vid Stäket och för höjd säkerhet bör båtar få informationen om vattenståndet vid bron redan vid Flottsund eller avgång från Uppsala. Om det lägre broalternativet väljs bör rederierna för flera klassiska ångbåtar som trafikerar sträckan kontaktas för att förvissa sig om att deras skorstenar kan passera under bron. Oavsett broalternativ vore det önskvärt att kunna tömma toalettavfall på Skarholmen så att kommersiell trafik kan bedrivas även utan att passera bron för att tömma vid hamnen i ån.

#### *Gemensamt yttrande från Svenska kryssarklubbens Uppsala-Roslagskrets, Uppsala segelsällskap, Ekolns segelklubb, Uppsala motorbåtssällskap och Fyris segelsällskap*

Båtklubbarna Svenska Kryssarklubbens Uppsala-Roslagskrets, Uppsala Segelsällskap, Ekolns Segelklubb, Uppsala Motorbåtssällskap och Fyris Segelsällskap har lämnat in ett gemensamt yttrande. Båtklubbarna beskriver att delsträcka D berör båtlivet i Uppsala eftersom sträckningen korsar farleden från Ekoln och Mälaren upp mot centrala Uppsala.

Båtklubbarna beskriver att det vid Skarholmen finns en av landets sammanlagt största hamnar för fritidsbåtar, med cirka 1 500 båtar fördelade på olika båtklubbar. I centrala Uppsala finns en gästhamn för besökande båtar, som utgörs till större delen av icke-lokala båtar. Uppströms korsningen av delsträcka D och farleden finns uppläggningsplatser för tre av stadens båtklubbar med cirka 550 vinterplatser. Det finns även ett antal permanenta förtöjningsplatser för mindre motorbåtar.

Båtklubben beskriver att farleden används särskilt mycket i månadskiftet mellan april och maj då båtar sjösätts och vid månadskiftet mellan september och oktober då båtar tas upp på land. Segelbåtar har vid dessa tillfällen normalt inte master. Båtarnas höjd över vattnet är då ofta mellan två och tre meter. Båtklubbarna framför att det är viktigt att segelbåtar som vinterförvaras norr om den nya bron även i framtiden kan lämna kvar sina master vid Skarholmen eller Flottsundsvarvet.

Båtklubben beskriver att båtgäster till den kommunala gästhamnen inne i centrala Uppsala frekventerar hamnen främst sommartid. Besökande segelbåtars mastehöjd kan vara upp till cirka 18 meter över vattnet, höjden begränsas av järnvägsbron vid

Almarestäket söder om Sigtuna. Vintertid, ungefär mellan december och mars, används inte farleden på grund av is.

Båtklubbarna påpekar att det i samband med byggnation av bron är viktigt att farleden inte stängs av under seglationssäsongen, ungefär mellan 1 april och 30 november. Speciellt viktigt är att farleden är farbar i samband med sjösättning och torrsättning, då ett antal hundratal båtar under en begränsad tidsperiod behöver passera platsen för den planerade bron.

Båtklubbarna förordar broalternativet med en 16 meter hög bro. De beskriver att båtar med hög mast kan bli hindrade från att besöka gästhamnen i Uppsala på grund av skiftande vattenstånd, men att det kan beröra ett litet antal båtar varje säsong.

Båtklubbarna framför att en brohöjd på tolv meter skulle påverka ett betydligt större antal gästande båtar. Masthöjderna för många långfärdssegelbåtar varierar mellan cirka 12 och 16 meter. Båtklubbarna framför att en pegel, en vattenståndsmätare, bör monteras norr och söder om bron för att visa aktuell fri höjd. De anser att tillgängligheten till Uppsala hamn inte påverkas nämnvärt av en bro på 16 meter.

#### *Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande*

##### Val av trafikslag och andra trafikfrågor (till exempel trafiksäkerhet).

*Stadsbyggnadskontoret noterar att flera som hört av sig förespråkar BRT-bussar framför spårväg. Efter det att ett politiskt inriktningsbeslut tagits om att spårväg ska vara huvudalternativ för den nya kollektivtrafiken har syftet med detaljplanen ändrats efter granskningen. Detaljplanen syftar nu enbart till spårväg och innehåller inte längre alternativet med snabbussar (BRT). Anledningen är att de båda alternativen annars skulle behöva utredas lika grundligt vilket är kostsamt och tar mycket tid.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen att kollektivtrafiksystemet ska ses som en helhet. Införandet av spårväg är en satsning där resurser skjuts till systemet och därmed lämnas utrymme för att befintliga resurser kan prioriteras om och användas som förstärkning i andra delar i staden. Övrig kollektivtrafik kommer också att utvecklas.*

*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.*

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

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

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 specifikt utformade hållplatser för att fungera. Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen om att vanliga busslinjer är enklare att dra om, å andra sidan är en spårväg som är mer permanent leda till mer långsiktiga investeringar där den dras fram.

Den del av Ulls väg som ligger söder om Ultunaallén ingår inte längre i planområdet. Den planerade busshållplatsen söder om korsningen mellan Ulls väg och Ulltunaallén kommer därför inte att hanteras vidare inom ramen för den här detaljplaneprocessen. Plankartans avgränsning av användningsområdet gata på Ulls väg var ett fel och det har aldrig varit kommunens intention att en breddning av Ulls väg i detta läge skulle inskränka på befintlig byggnad.

Planbestämmelsen om minsta fri höjd över Hemslöjdsvägen har utökats från 4,7 till 5,0 meter, varav 0,2 meter är en säkerhetsmarginal. Plankartan har även kompletterats med en bestämmelse om bron ska utformas så att körbredden, med minst 5,0 meter fri höjd, blir minst 7 meter. Bron över Hemslöjdsvägen kommer utformas med slänter vilket för att fordon med utstickande delar på upp till cirka 10 meter kommer att kunna passera.

Under byggtiden planeras en omledningsväg och byggväg strax norr om Rikshems fastighet, mellan Gamla Stockholmsvägen och Stenbrohultsvägen. Den kommer också att kunna fungera som angöringsväg till Rikshems fastighet. Detaljplanen reglerar bara hur spårvägen ska gå, inte förändringar i trafiken utanför planområdet.

Frågan om säkra passager inom campusområdet för Sveriges lantbruksuniversitet, SLU, har bearbetats i den förprojektering som ligger till grund för plankartan. Detaljplanen reglerar inte exakt utformning eller gestaltning av passager. Frågan kommer även hanteras i fortsatt detaljprojektering i samband med detaljplanens genomförande.

Detaljplanen kan inte reglera vilken maxhastighet fordon får framföras på. Tekniska lösningar, nya krav eller ändringar i omgivningen kan över tid komma att förändra vilken hastighet som är lämplig och då ska inte en detaljplan förhindra det. Högsta tillåtna hastigheter regleras på andra sätt.

#### Linjesträckning

Kommunen delar uppfattningen att linjesträckningen är av yttersta vikt. Nuvarande linjesträckning är framtagen efter noggranna studier av start- och målpunkter. En kollektivtrafik behöver både gå till arbetsplatser, men också till bostäder och universitet.

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

En draging över Flottsundsbron innebär en betydligt längre sträcka vilket fördyrar projektet avsevärt. Den längre resvägen skulle innebära att färre skulle välja resvägen via den nya järnvägsstationen vid Bergsbrunna för vidare resa mot Stockholmsområdet. Följden skulle då bli en fortsatt koncentration till Uppsala central, med högre belastning på sträckor som redan har en hög belastning. En sträckning via Flottsundsbron kommer inte ge en förbättrad tillgänglighet till och från Stockholmsområdet. Spårvägen skulle dessutom då gå genom relativt glest exploaterade områden där underlaget är för litet för spårväg.

*En dragning över Kungsängsbron kommer också innebära en fortsatt koncentration av resenärer till Uppsala central som knutpunkt. De båda stadsnoderna i Bergsbrunna och Gottsunda-Ultuna kommer ha svårt att utvecklas till ett komplement till innerstaden. Det kommer inte ge en förbättrad tillgänglighet för södra Uppsala till Stockholmsområdet.*

*Spårvägen kommer att gå på Ulltunaallén istället för söder om den på jordbruksmark. En ny väg för bil samt gång och cykel byggs norr om Ultunaallén.*

*Spårvägssträckningen från samrådet har inte flyttats norrut närmare sport och rekreationsområdet vid Fyrisån.*

*Dungen söder om Ulltuna studentkårs kårhus som planterats till minne av lantbruksuniversitetets första rektor kommer att behöva tas bort för att ge plats åt brobanken. Spårvägsprojektet kommer att ersätta den. En dialog mellan Uppsala kommun och SLU pågår där borttagandet av dungen ingår.*

*Marken söder om kårhuset är inte registrerad som jordbruksmark. Stadsbyggnadsförvaltningen finner det lite oklart vilken annan sträckning längre söderut Ulltuna studentkår föreslår söder om kårhuset, men då det just där är ett brofäste med slänter finns inte mycket utrymme för att förskjuta sträckningen söderut utan att påverka befintliga byggnader.*

#### Båttrafik

*Det bearbetade planförslaget har en planbestämmelse som säkerställer en tolv meter segelfri höjd över Fyrisån. Planbestämmelsen överensstämmer även med kommunstyrelsens hemställan till plan- och byggnadsnämnden, i samband med beslut om att lämna in tillståndsansökan för vattenverksamhet avseende bro över Fyrisån till mark- och miljödomstolen, den 14 juni 2024. 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 att passera den nya bron och därmed att nå de centrala delarna av Uppsala. Bestämmelsen om fri höjd är satt utifrån medelhögvattennivå istället för medelvattennivå för att tolv meter segelfri höjd ska klaras under så många dagar som möjligt under året. Se även stadsbyggnadsförvaltningens bemötande av yttranden från statliga remissinstanser angående båttrafik.*

*Förslaget om att installera vattenståndsmätare norr och söder om bron för att visa aktuell fri höjd, och att det ska kunna avläsas vid Flottsund och Uppsala noteras, liksom önskemålet om att kunna tömma toalettavfall vid Skarholmen, även om detaljplanen inte har någon påverkan på detta. Detaljplanen har heller ingen påverkan på var båtarna kan lämna sina master, men ser ingen anledning att den nuvarande fungerande lösningen skulle ändras.*

#### Depå

*Detaljplanen för spårvagnsdepå hanteras i en separat detaljplan (diarienummer: 2021-003915). Samrådet för depåns detaljplan pågick parallellt med det andra samrådet för delsträcka D. Synpunkterna kring spårvagnsdepån har bemötts inom ramen för den detaljplanen och bemöts därför inte i denna samrådsredogörelse.*

## Gestaltning

*Illustrationerna är just bara illustrationer. Detaljplanen reglerar inte utformning av övergångsställen eller gång och cykelbanor. Gång och cykelbanor är inte tänkta att byta plats med varandra, och det visas inte heller i illustrationerna. Planbeskrivningen har förtydligats angående hur sektionerna med gång och cykelbanor ska läsas.*

*Inga fler illustrationer för mötet med omgivande bebyggelse har tagits fram för detaljplanen sedan samrådet. Stadsbyggnadsförvaltningen för löpande dialog med Akademiska hus, Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), Uppsala universitet, Statens veterinärmedicinska anstalt (SVA), Vasakronan och regionen där kommunen genom avtal säkerställer att fastighetsägarnas och hyresgästernas verksamheter fortsatt ska kunna bedrivas utan negativ omgivningspåverkan till följd av detaljplanen både under genomförandet som under driftskedet. Processen pågår parallellt med detaljplaneprocessen. Både genomförandeavtal och separat omgivningspåverkansavtal planeras att beslutas av bägge parter innan ett antagande av detaljplanen.*

*Detaljplanen reglerar inte gestaltningen under bron annat än den dagvattendamm och träd som får planeras samt befintlig gångväg längs Fyrisåns västra strand. Det pågår en förhandling mellan SLU och Uppsala kommun om markskötseln under bron för att den både ska gå att bruka som innan samtidigt som den framtida skötseln ska ta hänsyn till de höga kulturvärdena på platsen. Framtida förvaltning måste också ta hänsyn till de åtgärder som detaljplanen föreslår för att mildra effekten av det intrång i kulturmiljön som den nya bron innebär. Det är en viktig del av brons gestaltning att den kan harmoniera med landskapet under och för det krävs vissa åtgärder. Ett avtal kommer att skrivas mellan kommunen och SLU för att reglera den framtida skötseln av marken. Området kommer även fortsatt att vara tillgängligt för rekreation.*

*Uppsalahems synpunkt om att utformningen av hållplatser bör beakta störningsrisk för närboende noteras.*

*Spårvägsprojektet har en väldigt snäv tidsplan och det kommer därför inte att vara möjligt att involvera studenter för att gestalta och utforma spårvägens sträckning.*

## Natur, skyddade arter, grönstruktur, rekreation och Natura 2000

*Depån planeras inte inom naturreservatet Årike Fyris eller Natura 2000-område. Ulltunabron är inom naturreservatet, men inte inom området för Natura 2000. Miljökonsekvenser och påverkan på naturvärden har utretts och nödvändiga skyddsåtgärder kommer att genomföras för att minska påverkan på naturvärden. Påverkan på de linnéanska värdena har beskrivits närmare i planbeskrivningen sedan samrådet.*

*Centerpartiet föreslår en utveckling av de sydöstra stadsdelarna med cirka 10 000 bostäder och att området norr om Stordammen lämnas orört. Antalet kommande bostäder regleras inte i den här detaljplanen. För att spårvägen ska kunna gå i den tänkta sträckningen mellan järnvägsstationen i Bergsbrunna och Ultuna måste den passera Stordammen. I en avvägning mellan att bevara Stordammen som ett natur- och rekreationsområde och att få en effektiv sträckning av spårvägens sträckning så har stadsbyggnadsförvaltningen landat i en dragning cirka 50 meter norr om Stordammen.*

*Norr om Stordammen kan en faunapassage byggas. Beskrivningen av den har utvecklats i planbeskrivningen*

*I samband med spårvägsutbyggnaden kommer en del träd att flyttas. Exakt hur många och vilka är inte klart utan tas fram i detaljprojekteringsskedet när man vet mer exakt*

*vilka träd som påverkas av utbyggnaden. Det behöver vara friska träd i lämplig storlek, som också går att gräva upp utan att skada ledningar eller andra anordningar för att det ska vara möjligt att flytta dem. De kommer flyttas till andra delar av Uppsala med låg krontäckningsgrad. Alnarpsmodellen används främst i samband med vite för skador på träd som uppkommer i samband med anläggningsåtgärder. Är det träd som finns inom kommande allmän platsmark kommer träden ingå i markförvärvet som tomtanläggningar och ersättas i och med markförvärvet eller inlösen. Är det träd som ska tas ner på mark som tillfälligt ska upplåtas till kommunen ska de i första hand ersättas ekonomiskt utifrån vad det kostar att plantera nya.*

*Endast ett av de rörelsestråk som Ultuna studentkår lyft fram som viktiga bedöms skäras av spårvägen. Stråket förbi rektorsminnet kommer blockeras av brofästet och behöver därför få en ny sträckning. Övriga stråk passerar spårvägen under bron eller i redan befintliga korsningspunkter*

#### Grundvatten och dricksvatten

*Sedan samrådet har planhandlingarna uppdaterats med en riskbedömning för påverkan på grundvattnet. Parallellt men planprocessen ansöker kommun om tillstånd för vattenverksamhet för att kunna anlägga bron. I den processen måste kommunen visa att det går att anlägga bron utan att riskera grundvattnets kvalitet. Se även stadsbyggnadsförvaltningens bemötande av synpunkter från kommunala remissinstanser gällande grundvatten och dricksvatten. Frågan kring depåns påverkan på grundvattnet har bemötts i samrådsredogörelsen för den detaljplanen.*

#### Dagvatten, ytvatten, översvämning och skyfall.

*Risken för översvämning i korsningen Ulls väg och Ultunaalléen ska avhjälpas genom höjdsättning av marken som gör att vatten leds längs Ultunaalléen och/eller mellan Ultunaalléen och spårvägen. En mer detaljerad beskrivning finns inte framtagen då utmaningen inte bedöms vara större än att den kan hanteras i detaljprojekteringen i samband med detaljplanens genomförande.*

*Sedan samrådet har planhandlingarna uppdaterats med en utredning gällande dagvattendammarnas placering. Placeringarna har valts utifrån en avvägning mellan att å ena sidan möjliggöra effektivt omhändertagande och rening av dagvatten samt samla upp släckvatten vid olyckor, och å andra sidan orsaka påverkan på kulturmiljön samt påverka jordbruksmark. Planområdet utökas för att omfatta dagvattendammarna. Utformningen måste ske med stor hänsyn till kulturmiljön.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Akademsiska hus önskan om att vara med och utforma dagvattendammen väster om Fyrisån.*

*Dagvattendammar öster om ån är en förutsättning för att kunna rena dagvattnet tillräckligt mycket innan vattnet når recipienten.*

#### Kulturmiljö och Ultunabron

*Detaljplanen begränsar trafiken på bron till spårväg, gång och cykel samt räddningsfordon.*

*Detaljplanen reglerar en lägsta höjd på bron till tolv och en halv meter över högmedelvattenståndet, det vill säga en lägre variant av högbro. En högbro har valts för att det bland annat har mindre påverkan på kulturmiljö, djurliv och båttrafik, samt undviker stopp vid broöppningar. Under de inventeringar som genomförts har det kunnat konstaterats att en lågbro är det alternativ som är sämst ur ett artskyddsperspektiv.*

*Bedömningen är att en högre bro inte blir någon barriär för fåglar, men att den skulle kunna påverka fåglarnas flygmönster. Skyddsåtgärder kommer bland annat att vidtas för att förhindra kollision med ledningar samt för att minska buller. Genomskinliga delar i till exempel plast eller plexiglas undviks för att minska påverkan på fågellivet. Om det måste finnas på till exempel buller- eller suicidskydd så ska de utformas så att fåglar kan se dem.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen delar synpunkten om att det finns stora kulturhistoriska värden i Fyrisåns dalgång. I arbetet med att ta fram en detaljplan måste alltid olika intressen vägas mot varandra. I det här fallet står intresset av en välfungerande kollektivtrafik och en ny länk mellan olika stadsdelar mot intresset av att bevara en välbevarad kulturmiljö där det också finns höga naturvärden. Eftersom kulturmiljön är av riksintresse får inga förändringar göras som i lagens mening påtagligt skadar kulturmiljön. Stadsbyggnadsförvaltningen har med hjälp av antikvariska experter bedömt att det är möjligt att dra en ny bro genom dalgången utan att orsaka påtaglig skada, men bara om stora anpassningar görs. Därför har en väl genomarbetad gestaltning och landskapsanpassning tagits fram. Genomförandet säkerställs både via planbestämmelser och avtal med markägaren. En mer utförlig beskrivning av bron utformning och anpassning finns i planbeskrivningen.*

Under byggfasen kommer användningen av campusområdet delvis att påverkas. Efter byggfasen kommer SLU:s campusområdet nere vid ån inte påverkas. Aktiviteter kommer kunna ske både intill och under bron.

*Utsikten söderut från Ultuna studenters kårhus kommer att förändras då det västra brofästet hamnar rakt söder om kårhuset. Befintligt grönområde mellan Ultunaallén och föreslagen brobank planläggs som allmän plats park. Slänterna på brofästet ska vara vegetationsklädda vilket regleras med planbestämmelse. Vilken typ av vegetation regleras dock inte för det västra brofästet men det kommer förbli en grön miljö i stor utsträckning även om fondmotivet förändras. I allén söder om kårhuset finns idag ett par luckor som kommer att planteras med träd som en kompensation för andra träd som behöver tas ner. Det föreslås även komplettering av ett par träd mellan hållplatsläget och Ultunaallén.*

#### Ekonomi

*I detaljplanen regleras endast möjligheten att bygga en spårväg. Planen är inte tvingande. Uppdraget att ta fram detaljplanen är ett politiskt beslut som ges av plan- och byggnadsnämnden till stadsbyggnadsförvaltningen. Ekonomiska kostnader för genomförandet kan inte regleras i detaljplanen. Frågor kring de ekonomiska konsekvenserna kan därför inte besvaras i samrådsredogörelsen.*

*Rektorsminnet som utgörs av en tallunge kommer ersättas. Kommunen för dialog med SLU parallellt med planprocessen om bland annat rektorsminnet samt övrig mark tillhörande SLU som berörs av planförslaget. Ett avtal mellan parterna planeras att finnas innan detaljplanen antas.*

#### Ny bebyggelse i sydöstra stadsdelarna

*Stadsbyggnadsförvaltningen jobbar vidare utifrån de politiska beslut som tas för att uppfylla Uppsala kommuns del i fyrspårsavtalet, tidigare kallat Uppsalapaketet. Bostäder planeras inte endast i de sydöstra stadsdelarna även om det blir en viktig del i Uppsalas bostadsförsörjning de närmsta årtiondena. Utbyggnadsplanerna enligt den*

*fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna är tänkta att ske gradvis på ganska lång sikt, cirka 30 år fram i tiden*

*Utbyggnaden i sydöstra staden kommer inte vara det enda område i staden där ny bebyggelse tillkommer. Andra områden som pekats ut i översiktsplanen för ny bebyggelse är fortfarande aktuella som utbyggnadsområden. Den exakta mängden bostäder och verksamheter kommer prövas i kommande planläggning.*

*Spårvägen är inte enbart till för den nya bebyggelsen i sydöstra staden, utan behövs i hög grad också för att hantera sträckor i andra delar av staden där kapaciteten beräknas bli överbelastad inom något decennium. Den är också en viktig länk för att kunna avlasta centralstationen med en ny järnvägsstation.*

#### Fastighetskonsekvenser

*Texten i genomförandebeskrivningen kring intrångsersättning och eventuella andra ersättningar har setts över för att förtydliga möjligheterna till ersättningar. Eventuella delar som behöver flyttas på grund av intrånget kommer tas med i ersättningsvärderingen.*

#### Politiska beslut, delaktighet och inflytande

*Samrådstiden varade drygt 13 veckor. Normalt är ett samråd sex veckor. Samrådstiden förlängdes för att både remissinstanser och privatpersoner skulle ha möjlighet att sätta sig in i handlingarna trots att stora delar av samrådet inföll under semestertider. Stadsbyggnadsförvaltningen beviljade dessutom förlängd svarstid för de remissinstanser och föreningar som begärde det. Förvaltningen bedömer därmed att samrådstiden var tillräckligt lång för att sätta sig in i det omfattande materialet.*

*Det stämmer att ett avtal mellan staten, Region Uppsala och Uppsala kommun har föregått planprocessen. Alla planuppdrag har sitt ursprung i en vilja att utveckla en plats. Initiativet kan komma från privat markägare, från någon som vill köpa mark av kommunen eller från kommunen själv. Beslutet att påbörja en detaljplanprövning fattas alltid av kommunens folkvalda politiker, som i och med sitt beslut gjort en avvägning. I det här fallet mellan ett kollektivtrafiksystem som den politiska majoriteten menar kommer att gagna hela staden och stora förändringar i närmiljön för vissa av de boende inom kommunen. Planprocessen är en prövning av den önskade markanvändningen och den måste följa plan- och bygglagen samt uppfylla prövningar enligt miljöbalken. Framtagandet av en detaljplan är ett sätt att, om det är möjligt, förverkliga politiska beslut. Den som är missnöjd med planuppdraget och vill avsluta hela projektet med spårvägen bör ta kontakt direkt med kommunens politiker.*

*Planprocessen är en öppen process där både invånare och remissinstanser har möjlighet att inkomma med synpunkter. Det är dock viktigt att förstå att alla som inkommer med en synpunkt inte kan få sin synpunkt till godosedd. Kommunen tar del av alla synpunkter och besvarar dem i en samrådsredogörelse och ett granskningsutlåtande som delges politikerna. I planprocessen görs svåra avvägningar mellan olika enskilda och allmänna intressen. Konsekvensen av valda ställningstaganden redovisas i planhandlingarna.*

*Införandet av ett nytt trafikslag i en befintlig stad kräver både stora investeringar och svåra avvägningar mellan olika intressen. Kommunens planering av både bostadsområden och kollektivtrafik genomförs för att möta upp den utveckling som sker i staden. När exploatering sker på tidigare orörd mark är det oundvikligt att vissa oönskade effekter uppstår. Dessa effekter är inget kommunen tar lättvindigt på. Därför planeras det för omfattande kompensationsåtgärder.*



*Kommunens avsikt är att förstärka befintliga livsmiljöer och underlätta för invånare att både bo, arbeta och finna plats för rekreation på ett lättillgängligt sätt med kollektivtrafiken.*

*Utvecklingspartiets synpunkt om att spårvägen motiveras med stora byggplaner i de sydöstra stadsdelarna och att ett partnerskapsbolag etableras noteras. Bebyggelseutvecklingen och partnerskapsbolag är inte en fråga för aktuell detaljplan då den enbart omfattar spårrområde för spårväg.*

*Centerpartiet i Danmark, Funbo och Vaksala ifrågasätter att arbetet med detaljplanen fortsätter trots avsaknad av beslut från länsstyrelse eller mark- och miljödomstolen. Det framgår inte i yttrandet vilket beslut som avses. Arbetet med delsträckan innebär många olika beslut kopplat till tillstånd och dispenser, liksom själva detaljplanen. Olika sådana beslut kan fås i olika skeden av planprocessen eller efter antagande av en detaljplan och processerna kan i olika grad samordnas med planprocessen. Biotopskyddsdispens för ett odlingsröse har redan utfärdats. Processen för tillstånd för vattenverksamhet pågår och samråd inom den processen har genomförts. Länsstyrelsen yttrar sig i det och mark och miljödomstolen tar beslutet. Planen skulle kunna tas fram till samråd och därefter avvakta tillstånd och dispensgivning för de viktigaste frågorna innan den tas vidare för granskning och antagande. I det här fallet har spårvägsprojektets ledning valt att arbeta parallellt med planen samtidigt som tillstånd och dispenser söks, för att spara tid. Länsstyrelsen kan efter planens antagande i kommunfullmäktige välja att ta in planen för överprövning. Om planen överklagas efter antagande kommer mark- och miljödomstolen att pröva planen i dess helhet.*

#### Buller, vibrationer, elektromagnetisk strålning och ljusstörningar

*För bostäder finns beslutade bullerriktvärden att förhålla sig till, som är olika beroende på om det rör sig om nybyggnation av bostäder eller om det handlar om påverkan på befintliga bostäder. Efter samråd 2 har en kompletterande bullerutredning tagits fram av Ensucon för hela delsträcka D. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att de bullerutredning som gjorts under planprocessen är tillräckliga som underlag för detaljplanen. Utredningarna visar på att gällande riktvärden klaras för samtliga befintliga bostäder längs sträckan förutom för en bostad intill Hemslöjdsvägen vars uteplats beräknas utsättas för nivåer över riktvärden. Riktvärden klaras för befintlig bebyggelse vid buller från spår- och vägtrafik år 2050 även om ny avskärmande bebyggelse inte skulle tillkomma i enlighet med Fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna.*

*Bullerspridningen från ny bro över Fyrisån i höjd med Ultuna är beräknad i båda de bullerutredningar som gjorts för delsträcka D. De beräkningar som gjorts efter samråd 2 är baserade på en bro med 12 meter segelfri höjd. I den reviderade utredningen som har gjorts efter samråd 2 föreslås olika typer av bulleravskärmningar med olika effekt och konsekvenser. Val av bullerdämpande åtgärder måste göras utifrån en rad parametrar så som konsekvenser för kulturmiljö, djurliv, friluftsliv, förarsikt och restid. Tekniska åtgärder som val av grundläggning, spårens grundläggning och brons konstruktion ger flera viktiga förutsättningar. Dessa kan inte styras i detaljplanen. Målet är att bullernivåerna inte ska överstiga riktlinjer för betydelsefulla fågelområden i mesta möjliga mån. Val av metod för att nå målet kan dock inte göras i detaljplaneskedet. Planbeskrivningen har kompletterats med ett resonemang om detta. På plankartan möjliggörs en bullerskärm längs hela bron som är en och en halv meter hög.*

*Se också Stadsbyggnadsförvaltningen bemötande under rubriken Buller och Vibrationer under Statliga remissinstanser angående bullernivåer utmed Gottsunda allé.*

*I anslutning till planområdet ligger de två verksamheterna Centrum för veterinärmedicin och husdjursvetenskap, VHC och Universitetsdjursjukhuset, UDS, som båda har utrustning som är känslig för vibrationer. I närområdet finns även SLU:s verksamheter med instrument och försöksdjur som är känsliga för buller och vibrationer. Det stämmer att det i planbeskrivningen framgår att en mer detaljerad vibrationsutredning ska göras och att frågan ska utredas vidare inför planens granskningskede.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen har bedömt att en utredning för just dessa verksamheter bäst hanteras separat från planprocessen och istället hanteras inom ramen för detaljplanens genomförande. Det är inte möjligt att i detaljplanen slå fast gränsvärden som inte får överskridas för alla störningskänsliga verksamheter. En utgångspunkt är att tekniska lösningar ska minska påverkan av eventuella störningar på grund av buller så att verksamheter ska kunna fortsätta bedrivas. I ett första skede karteras nuläget. Därefter prövas olika tekniska lösningar där det är nödvändigt för att klara de störningsnivåer som är acceptabla. Avtal tecknas med respektive fastighetsägare.*

*Se även Stadsbyggnadsförvaltningen bemötande under rubriken Buller och Vibrationer under Statliga remissinstanser angående störningar för känsliga verksamheter.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen för löpande dialog med Akademiska hus och Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) där kommunen genom avtal säkerställer att fastighetsägarnas och hyresgästernas verksamheter fortsatt ska kunna bedrivas utan negativ omgivningspåverkan till följd av detaljplanen vare sig under genomförandet som under driftskedet. Både genomförandavtal och separat omgivningspåverkansavtal planeras att beslutas av bägge parter innan ett antagande av detaljplanen. Parallellt med framtagandet av avtalen görs nulägesmätningar för elektromagnetisk strålning och vibrationer. Resultaten kommer att utgöra de kravställande nivåer som gäller för upphandlingen av – samt under den framtida driften – av spårväg. Dessa krav kommer med andra ord att resultera i en teknisk lösning i detaljprojektering under de kommande åren. Kommunen anser inte att det är lämpligt att låsa tekniska lösningar i detaljplanen, utan säkerställer genom dialog med verksamheterna att dessa fortsatt kan bedrivas även under anläggningstiden. 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 genomförandavtalet tas konsekvens-PM fram som grund för omfattning av påverkan på fast egendom.*

*Projektet Uppsala spårväg arbetar för att i största möjliga mån minimera de olägenheter, bland annat gällande framkomlighet, som kan uppkomma vid genomförandet. En riskanalys med avseende på vibrationer och buller under byggskedet görs innan byggstart. Den omfattar inventering och besiktning av angränsande byggnader, anläggningar och vibrationskänslig utrustning och bekostas av kommunen. Om riskanalysen påvisar risk för vibrationsstörningar ligger det i kommunens intresse att vidta åtgärder mot byggrelaterade skador. I det fall angränsande byggnader, anläggningar och vibrationskänslig utrustning påverkas på ett sådant sätt att ersättningsgilla skador uppstår, permanenta såväl som tillfälliga, ansvarar kommunen för att skadorna ersätts. Ersättningen behöver nödvändigtvis inte utgöras av ekonomisk kompensation utan kan bestå av exempelvis åtgärder på en byggnad. Den totala byggtiden bedöms bli cirka fem år men i dagsläget finns ingen preciserad tidplan. Besked kan därför ännu inte lämnas i fråga om hur länge en fastighet kan komma att påverkas av störningar under byggtiden.*

*Det görs ingen särskild utredning kring ljusblixtar från kontaktledningarna och dess påverkan på djur inom ramen för planprocessen. Frågan löses i dialog mellan*

*kommunen och Akademiska hus parallellt med planprocessen och genomförandet av detaljplanen.*

#### Tekniska frågor, avtal

*Kommunen avser, liksom för andra delsträckor för spårvägen, att teckna genomförandeavtal och avtal om omgivningspåverkan där de frågor som nämns i intentionsavtalet (säkerställande av SLU:s verksamhet) ska regleras. Avtalen utgör därefter fasta förutsättningar för kommande kravställning om utformning av spårväg.*

#### Tillgänglighet

*Detaljplanen kan inte reglera utformning på den detaljeringsnivå som funktionsrätt och synskadades riksförbund efterfrågar, men synpunkterna noteras inför vidare projektering. Planbeskrivningen är kompletterad med förslag på hur anläggningens kulle kunna utformas för att vara tillgänglig för alla.*

#### Bygghfas

*Arbete kommer att ske dagtid mellan klockan 7 och klockan 19. Tung trafik är oundvikligt vid anläggande av bron. Pålning och ibland även spontning kommer att ske för varje brostöd. Byggbullerberäkningar utförs och där risk för överskridande av Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller föreligger kommer den som riskerar att störas erbjudas evakueringslokal under en avgränsad period. Buller i byggskedet beskrivs också i den tillståndsansökan för vattenverksamhet som kommunen lämnat in till mark- och miljödomstolen och miljökonsekvensbeskrivningen. Kommunen har ambitionen att arbetet med att anlägga spårvägen ska störa så lite som möjligt och att verksamheter runt om ska kunna fungera som vanligt i så hög utsträckning som möjligt. Det kommer dock alltid att uppstå vissa störningar.*

*Buller och vibrationer i bygghfasen 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. SLU:s och Akademiska hus synpunkter och farhågor kring att buller och vibrationer under naturvårdsverkets riktvärden ändå kan påverka känslig forskningsverksamhet noteras och hanteras utanför detaljplanen. SLU vill heller inte att anläggningsytor förläggs på deras mark. Kommunen för dialog med SLU om deras synpunkter på planförslaget och en avtalsprocess pågår mellan parterna.*

*Om kommunen bedömer att det krävs avstängning av farleden under någon period för att arbeten ska kunna utföras så sker en ansökan om avlysning till Sjöfartsverket. Målsättningen är att kunna hålla farleden öppen så mycket som möjligt.*

*Jyns grav ligger strax söder om byggområdet för bron över Fyrisån och platsen eller tillgången till den kan komma att påverkas under byggtiden. Sportområdet vid Fyrisån på SLU:s område kommer att ligga strax norr om den planerade bron. Under bygghfasen kommer det behöva anläggas etableringsområde och arbetsvägar längs hela brons sträcka och arbetsområden kommer hägnas in. Exakt hur område vid Jyns grav och sportområdet kommer att påverkas kommer att studeras först i projekteringsfasen. Planerade anläggningsytor redovisas i planbeskrivningen, men styrs inte av detaljplanen. Efter anläggningsfasen kommer båda platserna åter att kunna användas.*

## Lokala föreningar och privatpersoner

### *Föreningen Sydöstra Uppsala*

Föreningen Sydöstra Uppsala motsätter sig kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Bergsbrunna och Gottsunda samt spårvägsdepå. Föreningen anser att beslutsunderlaget har stora brister och att det är beslutat av en svag politisk majoritet, samt saknar stöd hos medborgarna. De framför att planen skulle innebära att stora natur-, kultur- och miljövärden förstörs. De framför även att påverkan kommer ske på friluftsvärden och åkermark. Föreningen tror att det kommer bli omfattande skador på natur och miljö i Sävja och vid Stordammen och framför att inga kompensationsåtgärder har angetts.

Föreningen anser att kommunen ska göra ett omtag av den fördjupande översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna och översiktsplan 2016 genom att låta medborgarna vara delaktiga från början. De vill även vara delaktiga i den planerade aktualiseringsförklaringen av översiktsplanen 2024.

Föreningen anser att södra och sydöstra stadsdelarnas värdefulla miljöer kommer att förändras negativt, exempelvis en ny bro över Fyrisån som påverkar landskapsbilden och riskerar att påverka dricksvattentäkten. De anser att det saknas en reservvattenförsörjning samt utredning om hur dricksvattnet ska skyddas. De tror att den ökade befolkningmängden kan leda till vattenbrist.

Föreningen anser att det inte finns något framtaget underlag som beskriver ifall det vore möjligt att anlägga en broförbindelse över Fyrisån utan en betydande miljöpåverkan på riksintresset vattenskyddsområdet Uppsala-Vattholmaåsen. De anser att kommunen ska ha undersökts och redovisat de betydande miljöeffekter som en broförbindelse förväntas medföra och de åtgärder som planeras för att förebygga och motverka betydande negativa miljöeffekter. De saknar även en beskrivning av de överväganden som gjorts. Föreningen påtalar att kommunen ska följa miljöbalken och plan- och bygglagen, vilket de tycker saknas i samrådshandlingarna. De framför att kommunen ska göra en bedömning kring om det är möjligt att få miljötilstånd för broförbindelse över Fyrisån.

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

Föreningen framför att den ökade befolkningmängden i södra och sydöstra staden kan leda till problem med ökat avloppsvatten och att avloppsvatten som släpps ut i Fyrisån inte uppfyller lagens miljö kvalitetsnormer.

Föreningen motsätter sig planerna på 21 500 bostäder, samt 10 000 – 15 000 arbetsplatser, och tror att det riskerar att skapa ett bostadsområde med ett stort utanförskap. De framför att befolkningsökningen är enorm och att den medför stora negativa konsekvenser för miljön i området. De anser att kommunen inte har tagit någon hänsyn till alla yttranden, insändare och demonstrationer mot den föreslagna utvecklingen av sydöstra stadsdelarna.

Föreningen tror att det ökade invånarantalet och besökare till området, samt transporter och verksamheter, kommer att leda till ökade utsläpp av föroreningar i

området. De anser att riskerna och konsekvenserna med att bygga en så omfattande bro över Fyrisån, spårväg och all infrastruktur för bostäder och service i området inte är acceptabla. Föreningen tycker inte att kommunen har undersökt förutsättningarna för en godtagbar markanvändning i området.

Föreningen framför att de sydöstra stadsdelarna planerades och byggdes med naturen och kulturen som grundtanke och att det är anledningen till att många valt att bosätta sig där. De påtalar att många fridlysta arter finns i området och höga naturvärden. De påtalar att exempelvis strandskydd, vattenskyddsområde, landskapsbildskydd, jordbruksmark och riksintressen för kulturmiljö och friluftsliv berörs. Föreningen anser inte att detaljplanerna tar hänsyn till områdets känsliga skyddsvärda natur och miljö eller boende i området.

Föreningen tror att det kommer bli omfattande skador på natur och miljö i Sävja och vid Stordammen. De framför att inga kompensationsåtgärder har angetts. De tror att vattenförhållandena i Lunsen kan påverkas av avrinning och markarbeten vid trafikspår och ny bebyggelse i Sävja. De beskriver att det finns flertalet skyddsvärda arter i Sävjaån och Fyrisån och att de tar upp stora mängder föroreningar via dagvatten, utsläpp och vatten som inte renas fullt ut i avloppsreningsverken. Föreningen framför att vattendragen enligt planen kommer att belastas av större mängder föroreningar än vad som sker idag.

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

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

Föreningen hänvisar till länsstyrelsens första samrådsyttrande för delsträcka D och deras krav på alternativa sträckningar. Föreningen ifrågasätter att kommunen trots kritik och information i olika yttranden ändå överväger en bro över Fyrisån i föreslaget läge, eftersom det saknas en utredning för alternativa sträckor. De anser inte att underlaget är tillräckligt utrett. Föreningen stödjer inte heller planerna eftersom bron i ett annat politiskt läge kan möjliggöras för privata bilar.

Föreningen tror att majoriteten resenärer som reser till Stockholm central väljer direkttåg från resecentrum framför hiss till lokaltåg nedanför Sävja. De anser att spårvägen inte trafikerar Sävjabornas arbets- och handelsplatser till Fyrislund och Boländerna. Föreningen ifrågasätter att kommunen föreslår en stationsplats där spårvägen inte når ända fram.

Föreningen anser att placeringen av depån är olämplig och framför att detaljplanen för depån riskerar att medföra betydande miljöpåverkan. De framför att spårvagnsdepån är beroende av detaljplanen för spårväg och fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna och att de behöver ses i en helhet. Föreningen anser att det är omöjligt att få en helhetsbild av konsekvenserna för detaljplan för delsträcka D och detaljplan för depån utan att sätta sig in i båda detaljplanerna och den fördjupade översiktsplanen. Föreningen undrar varför kommunen och regionen planerar för en depå när inte tillstånd för bro över Fyrisån har beviljats. De anser att alla nödvändiga beslut och tillstånd ska säkras för att inte slösa på skattebetalarnas pengar i onödan.

Föreningen anser att kommunen inte har redovisat den sammanlagda kostnaden för hela spårvägssträckningen och beskriver att en kostnad på 14–18 miljarder har nämnts i debatt, till skillnad från de 6 miljarder som kommunen redovisar. Föreningen menar att spårvagnsdepån är regionens dyraste projekt någonsin. Föreningen anser att de ekonomiska konsekvenserna av planförslagen inte framgår av planbeskrivningarna. Privatpersonerna framför att stora resurser tas från vård, skola och omsorg och kommunen borde inte låna mångmiljardbelopp i nuvarande lågkonjunktur och omvärldsläge. Föreningen framför att det är oansvarigt och oacceptabelt att forcera fram beslut i så samhällstransformerande projekt med stora kostnader och konsekvenser.

Föreningen ifrågasätter att Regionen har av sagt sig all rätt att påverka ett val av kollektivtrafik som de själva ska betala delar av samt drifta och underhålla för all överskådlig framtid. De anser att Uppsala kommun tvingar Region Uppsala att lägga pengar på något som gynnar en liten del av kommunen och regionen. Föreningen anser att Regionen ska ta tillbaka sitt ansvar.

Föreningen upplever brister i den demokratiska processen, rättsliga processer och respekt för myndigheters utlåtanden.

Föreningen anser att planerna utgår mer från fyrsparavtalet än vad som är lämpligt utifrån de faktiska förhållandena i de berörda områdena. De lyfter att Uppsala kommun trots yttranden, debatter, protester i form av demonstrationer och insändare inte tagit någon större hänsyn. Föreningen är starkt kritiska till hela beslutsprocessen och hur den drivs igenom utan respekt för medborgarna.

#### *Nätverket för Lillskogens och Lunsens bevarande (Privatperson 515, 516)*

Nätverk för Lillskogens & Lunsens bevarande anser att det inte behövs någon spårväg i Uppsala, varken av kapacitetsskäl eller kostnadsskäl. De framför att spårvägen kommer bli väldigt kostsam för kommuninvånarna och regioninvånarna samt innebära risker för natur- och kulturmiljö. De tycker inte heller att det behövs någon exploatering i de södra stadsdelarna.

Nätverket tycker vidare att demokratin inskränks eftersom skattemedel går till byggexploatörer.

De anser att det ska satsas på ett sammanhängande system av kapacitetsstarka busslinjer som knyter samman staden. Föreningen förespråkar Malmö expressens långbussar som används i Malmö, detta då långbusstekniken är betydligt billigare och skulle vara en långsiktig lösning för en omfattande befolkningstillväxt i Uppsala kommun. De beskriver att långbussar även kan användas på landsbygden vid behov. De påpekar vidare att de indata som använts (2012) vid jämförelse av kapaciteten mellan spårvagnar och långbussar är felaktig och att en korrekt jämförelse skulle visa att långbussarna har samma kapacitet som de spårvagnar som ska användas i Uppsala.

De framför att en kapacitetsstark kollektivtrafik inte kan koncentreras till bara de södra stadsdelarna, utan måste nå övriga delar av staden. De föreslår att Kungsängsbron byggs ut istället för en ny bro vid Ultuna, vilket skulle möjliggöra en förbindelse med de viktiga arbets- och serviceområdena i Fyrislund och Boländerna. Detta skulle innebära att det inte krävs någon spårvagnsdepå strax öster om Årike Fyris.

Nätverket tror att investeringskostnaderna för spårvägen blir betydligt högre än vad som angivits, eftersom de 12 miljarder som antagits i investeringskostnader och anläggningsutgifter idag är mycket högre på grund av kostnadsökningar och inflation. De tror att kostnaden kommer överstiga 15 miljarder och att de beräknade markförsäljningsintäkterna på 10 miljarder har sjunkit. De anser att den statliga medfinansieringen på 2,9 miljarder är ett obetydligt bidrag till spårvagnssatsningen. De framför att de framtagna kostnaderna för avskilda körfält för långbussar är alldeles för höga.

Nätverket framför att det kommer tillkomma stora kostnader för drift, skötsel och underhåll av spårvagnarna, och att Region Uppsalas skattebetalare kommer stå för kostnaderna under många decennier. De påtalar att Uppsala kommuns invånare utgör 60 procent av Region Uppsalas invånare och att det innebär att en stor del av kommunens och regionens kostnader för kollektivtrafik betalas av Uppsalas kommuninvånare.

De är positiva till utveckling av Uppsala, men inte koncentrerat i de södra stadsdelarna. De framför att de flesta vill bo i lägre privatägda hus, nära natur och samhällsservice. De anser att det finns förutsättningar för tillväxt i kransorterna runt Uppsala, där det finns infrastruktur med närliggande landsbygdsorter som kan byggas ut varsamt. De tycker att det är riskabelt att genomföra planerad bebyggelse i södra stadsdelarna med en spårväg, spårvagnsdepå och högbro intill Uppsalaåsens dricksvattenreserv, samt i delar av känslig natur- och kulturmiljö i del av naturreservatet och Natura-2000-område.

Nätverket tycker att det är anmärkningsvärt att spårvägen motiveras av byggplaner i de södra stadsdelarna och att ett partnerskapsbolag etablerats mellan kommunen och byggexploatörer med ekonomiska intressen. De anser att den kommunala och regionala rådigheten samt den folkliga insynen inskränks. De framför att entreprenörskap, fri företagsamhet och demokrati kan hämmas genom att allt riskerar att ske i "kompiskapitalism". De framför att värdefulla och mycket känsliga natur- och kulturmiljöer, skog och åkermark riskerar att skadas permanent.

#### *Bergsbrunna vägförening*

Bergsbrunna vägförening framför att de är huvudman för områden runt Stordammen som tidigare haft fastighetsbeteckningen Vreten 1:19 och därmed sakägare till detaljplanen för delsträcka D. De vill att vägen från Dragonvägen till Stordammen, som används för underhåll av dammen och rekreationsplatsen intill, även fortsatt ska vara kvar och vara möjlig att använda för föreningen. De vill att området runt Stordammen ska bevaras för rekreation och framför att de inte vill ha någon ny trafik nära området. De vill att spårvägen ska dras från Kungsängen, till Kuggebro och vidare längs österleden istället. Föreningen är oroliga över att sprängningar i området kan leda till dränering av marken, vilket i sin tur kan leda till torka vilket kan ge negativa effekter på skogen. Inför kommande detaljplanering vill de att det inte ska byggas hus i närheten av Stordammen.

#### *Föreningen Malma by och ängar*

Föreningen Malma by och ängar yrkar på avslag för detaljplaneförslaget. Föreningen anser att planen kommer ha alldeles för stor påverkan på natur-, kultur- och friluftsvärden och att konsekvenserna av planen inte har belysts tillräckligt. Exempelvis kommer Bäcklösa Natura 2000-område påverkas i stor utsträckning. Föreningen menar

även att brobyggandet kommer skada Uppsalaåsen och riskera dricksvattenförsörjningen för Uppsala. De menar också att landskapsbilden vid Fyrisåns dalgång kommer att förstöras. De oroar sig för att trafik över den föreslagna bron skulle kunna möjliggöras för privata bilar om det politiska läget förändrades. Utöver ovan nämnda synpunkter anser de att ett tillskott av 21 500 nya bostäder i Uppsalas sydöstra förorter utgör en risk för att skapa ett område där det finns stora sociala problem samt att kostnaden för projektet riskerar att ta stora resurser från välfärden. Det är inte lämpligt att kommunen lånar mångmiljardbelopp till kapacitetsstark kollektivtrafik i nuvarande lågkonjunktur och omvärldsläge.

#### *Bostadsrättsföreningen Västgötaresan*

HSB Bostadsrättsföreningen Västgötaresan (HSB BRF) anser att planförslaget med spårväg och biltrafik till påfarten under E4 kommer att radera värdefulla natur- och rekreationsområden. En bro över Fyrisån vid Ultuna kommer att riskera världsarvsnominering "The Rise of Systematic Biology" till Unesco. En bro över Fyrisån kommer även riskera Uppsalas dricksvattentillgång som även är klassat som riksintresse. HSB BRF föreslår att man ska bygga ut de befintliga broarna, Kungsängsbron och Flottsundsbron, med sina vägförbindelser med ytterliga körfält istället för att bygga en ny bro vid Ultuna. En genomfartsled öster om järnvägen till E4:ans påfart vore förödande. Planförslaget strider mot de värden som omnämns i översiktsplanen, så som *särskilt bevarandevärda grönytor, kulturmiljö, eventuellt en del av världsarv och parkplan för att säkerställa tillgång på parkmark*. Spårvägen innebär förstörelse av stora natur-, kultur- och miljövärden samt åkermark. Det nämns inga kompensationsåtgärder för de natur- och miljöskador som riskeras av projektet. Projektet innebär även att det byggs ett nytt område där det finns stora sociala problem. Den sammanlagda kostanden har inte redovisats. HSB BRF anser att Uppsala kommun ska omarbete den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna (antagandehandling 2021-12-13 efter samrådsförfarande) och omförhandla det fyrsparavtalet med staten. HSB BRF vill att plansträcka D utesluts ur planförslaget till spårväg. Om delsträckan inte utesluts så vill bostadsrättsföreningen att stationsläget på kartblad åtta flyttas österut så att på- och avstigande kan hänvisas till allmän befintlig gång- och cykelväg. Bostadsrättsföreningen oroas av att resenärer ska gena över föreningens mark.

#### *Nåntuna backe samfällighetsförening*

Nåntuna backe samfällighetsförening vill hellre se en mindre utbyggnad av bostäder i de sydöstra stadsdelarna och anser att samrådet borde handla om hela utbyggnaden och inte bara detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik. Depån borde också ingå i samrådet. Föreningen vill att alla kostnader för genomförandet av detaljplanen ska framgå av handlingarna. Dessutom saknas en redovisning av en utredning gällande andra trafikslag än spårvagn, en utredning gällande el- och vattenförsörjning för kommande bebyggelse samt en analys som redovisar alternativ och kostnader i det fall bron över Fyrisån skulle göra dricksvattentäkten i åsen otjänlig. Föreningen önskar vidare att det framgår av handlingarna hur spår- och hållplatsområdet vid depån ska göras barnsäkra, hur skogen runt Nåntuna backe ska bevaras, att kommande bebyggelse ska hållas låg och hur byggfasen ska orsaka så lite störningar som möjligt.



### *Sunnersta egnahemsförening*

Sunnersta egnahems förening motsätter sig starkt planförslaget. Den extrema kostnaden går inte att motivera, då tidsvinsten per resa uteblir helt. BRT-busstekniken förordas inte heller. Föreningen motsätter sig starkt att en bro byggs över Årike Fyris och förordar i stället att naturreservatet blir en nationalpark alternativt ett världsarv. Föreningen tycker också att Bergsbrunna och Sävja-Gottsunda som ny kollektivtrafiknod för södra staden inte har någon beröringspunkt med södra och västra stadsdelarna och Sunnersta. Föreningen föreslår att kommunen i stället utvecklar fyra järnvägsspår mellan Uppsala och Stockholm, investerar i vätgasdrivna bränslecellsbuskar för befintliga busslinjer samt bygger ut Uppsala centralstation med ett sekundärt läge i höjd med nuvarande rangerbangård vid Boländerna. Utöver detta vill föreningen att Uppsala kommun utökar antalet parkeringar i Uppsala, slopar parkeringsavgifter samt breddar ett flertal infartsleder till staden för blandtrafik.

### *Privatpersoner*

**Gemensamt yttrande för privatpersoner framtaget av föreningen Sydöstra Uppsala:** 496 privatpersoner motsätter sig kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Bergsbrunna och Gottsunda samt spårvägsdepå. Privatpersonerna anser att beslutsunderlaget har stora brister och att det är beslutat av en svag politisk majoritet, samt saknar stöd hos medborgarna. De framför att planen skulle innebära att stora natur-, kultur- och miljövärden förstörs. Privatpersonerna tror att det kommer bli omfattande skador på natur och miljö i Sävja och vid Stordammen och framför att inga kompensationsåtgärder har angetts.

Privatpersonerna framför att en ny bro över Fyrisån riskerar att skada Uppsalas dricksvattentäkt och att det saknas en reservvattenförsörjning samt utredning om hur dricksvattnet ska skyddas. De tror att den ökade befolkningmängden kan leda till vattenbrist och påtalar att avloppsvatten som släpps ut i Fyrisån inte uppfyller lagens miljö kvalitetsnormer.

Privatpersonerna anser att södra och sydöstra stadsdelarnas värdefulla miljöer kommer att förändras negativt, exempelvis en ny bro över Fyrisån som påverkar landskapsbilden. De tror att världsarvsnomineringen för Linnéminnen till Unesco kan riskera att påverkas negativt av bron. Privatpersonerna framför att bilar kan möjliggöras på bron i ett annat politiskt läge och att en genomtrafikled till E4:ans påfart i området vore katastrofalt.

Privatpersonerna befarar att byggandet av 21 500 bostäder i sydöstra stadsdelarna riskerar att skapa ett bostadsområde med ett stort utanförskap.

Privatpersonerna befarar att vattenförhållandena i Lunsen kan påverkas negativt av avrinning och markarbeten vid trafikspår och ny bebyggelse i Sävja.

Privatpersonerna anser att kommunen inte har redovisat den sammanlagda kostnaden för hela spårvägssträckningen och beskriver att en kostnad på mellan 14 och 18 miljarder har nämnts i debatt, till skillnad från de sex miljarder som kommunen redovisar. Privatpersonerna framför att stora resurser tas från vård, skola och omsorg och kommunen inte borde låna mångmiljardbelopp i nuvarande lågkonjunktur och omvärldsläge.

Flertalet privatpersoner har utöver de motiveringar som finns i det gemensamma yttrandet framtaget av Föreningen sydöstra Uppsala, kompletterat sina yttranden med ytterligare synpunkter, dessa synpunkter sammanställs separat nedan.

**Privatperson 112** framför att en ny högbro byggs vid Flottsund och att spårvägen sedan ska gå därifrån till Bergbrunna utan att skada Stordammen och tillrinnande vattendrag.

**Privatperson 114, 115** framför att det sker stölder, skjutningar och bilbränder i Sävja. Byggandet av 21 500 bostäder i sydöstra stadsdelarna riskerar att skapa ett otryggt område med utanförskap, trångboddhet och ökad kriminalitet. De framför att boende i området kommer att vistas i en byggarbetsplats under lång tid, med tung byggtrafik, pålning och buller.

**Privatperson 220, 503, 504** anser att planerna för utbyggnaden av sydöstra Uppsala ska börjas om, att medborgare inte ska skuldsättas så mycket och att vattnet ska säkras.

**Privatperson 267** framför att spårvagnen genom skogen intill Stordammen kommer att förändra området och göra det mindre attraktivt för förskolan och barnfamiljer att göra en utflykt dit.

**Privatperson 276** anser att det inte ska byggas kapacitetsstarkt kollektivtrafikstråk i form av spårväg alternativt BRT över Fyrisån. Som planen ser ut kommer den att dras genom ett område som har stora naturvärden. Dessutom riskerar kollektivtrafikstråket att förstöra Uppsalas dricksvattentäkt, vilket skulle få stora miljömässiga och ekonomiska konsekvenser. Hen tycker att det är mycket konstigt att skicka ut ett samråd innan alla beslutsunderlag har tagits fram.

**Privatperson 309** menar att den nya spårvägen kan bli ett misslyckat projekt precis på samma sätt som många andra byggen i Uppsala.

**Privatperson 468** framför att hen är orolig och besviken över att det planeras att byggas nära kommunens dricksvattenkälla, eftersom det kommer påverka kommande generationer. Personen tycker att det är ansvarslost och undrar om det går att garantera att vattnet kommer att bli oförändrat även på lång sikt. Personen anser att dricksvattenfrågan ska tas på största allvar och att planerna borde omvärderas. Personen förväntar sig att kommunen inte utgår från kortsiktiga ekonomiska vinningar, utan utgår från allmänna intressen.

**Privatperson 628** anser att trafiksäkerheten inte är tillräcklig i planen. Personen framför att det inte kommer bli en planskild korsning där spårvägen ska korsa riksväg 255 utan all biltrafik ska anpassas efter spårvägen (som planeras gå med fem- till tiominutertrafik). Personen framför att det är eftersom det kan uppstå problem med grundvattennivåerna om man gör en tunnel under 255:an för spårvägen. Personen efterfrågar en bro eller andra alternativ. Riksväg 255 är en trafikerad bilväg för många som bor utanför Uppsala och någon alternativ väg finns egentligen inte. Vad blir kommunens respons till dessa människor som faktiskt behöver nyttja vägen dagligen, med långa trafikköer som följd? Trafikköer kommer inte heller ha en positiv inverkan på miljön. Kommunen borde ta höjd för att bilarna inte kommer försvinna från städerna, framför allt inte när bra elbilar finns att tillgå. Därmed borde trafiksäkra lösningar planeras från start, t.ex. planskilda korsningar. Elbussar är något som kommunen borde använda i större utsträckning, och se som ett substitut för spårväg. Det har inte förts någon diskussion om hur driftsäker en spårväg anses vara, till

exempel hur ofta spåren ska underhållas eller hur spårvägen fungerar vintertid. Tågspår brukar normalt vara känsliga även för löv som faller på hösten, hur ska spårvägen utformas för att man inte får samma problem här. Hur kommer spårvägen att fungera med is eller vatten på spåren?

[Privatperson 755](#) har skickat in ett likalydande yttrande som många andra men lägger till en frågan om vad som ska hända med djuren i området, både tama och vilda. Personen undrar också vem som ska ha råd att bo i de nya bostäderna och menar att närmiljön kommer att bli mindre avkopplande för dem som bor i närheten.

[Privatperson 743](#) har skickat in ett yttrande till stora delar likalydande med många andra men gör vissa tillägg. Personen framför att den kuperade terrängen i området gör det olämpligt för spårväg eftersom det kommer krävas sprängning. En oro över att byggtiden kommer att bli lång för de boende i området framförs också. Personen menar att kommunens byggande ökar kriminaliteten i området. Följden av detta, menar personen, kommer bli att resurstaka personer lämnar kommunen och därmed minskar skatteintäkterna.

Flertalet privatpersoner ([81](#), [140](#), [155](#), [262](#), [282](#), [294](#), [309](#), [343](#), [482](#), [488](#), [489](#), [501](#), [510](#), [555](#), [614](#), [659](#), [662](#), [663](#), [664](#)) har inkommit med yttranden där de skriver att de motsätter sig kommunens planer på att bygga kapacitetsstark kollektivtrafik (delsträcka D) mellan Bäcklösa-Nåntuna-Sävja-Bergsbrunna, bro eller spårvagnsdepå.

Ytterligare flertalet [privatpersoner](#) ([48](#), [70](#), [106](#), [111](#), [165](#), [170](#), [217](#), [272](#), [318](#), [395](#), [495](#), [554](#), [616](#), [714](#), [715](#), [729](#), [734](#), [735](#), [758](#), [770](#), [776](#), [784](#)) har inkommit med separata yttranden där de skriver att de är oroliga eller att de motsätter sig kommunens planer på att bygga kapacitetsstark kollektivtrafik (delsträcka D) mellan Bäcklösa-Nåntuna-Sävja-Bergsbrunna, bro eller spårvagnsdepå med hänvisning till en eller flera av anledningarna nedan:

*De stora kostnaderna.* Flertalet lyfter att projektet blir för dyrt. Att kommunen inte ska lägga ned pengar på ett så dyrt projekt som spårvägsprojektet innebär, att den endast medför stora kostnader utan att bidra till bättre kommunikationer, att pengarna ska istället läggas på skola, vård och omsorg och flera bussar. Kommunen bör ansvara för att skola vård och omsorg fungerar innan stora miljardbelopp lånas i en lågkonjunktur och omvärldsläge som nu är.

*Påverkan på naturmiljö och friluftsliv.* Projektet kommer förändra södra och sydöstra delarnas värdefulla miljöer med höga natur-, landskaps- och friluftsvärden och ge negativ påverkan på den biologiska mångfalden. Kommunen borde ta större hänsyn till de värdefulla miljöerna som finns i Lunsen. Två personer lyfter även att de norra delarna av Lunsen ska inte bebyggas eftersom här finns många utrotningshotade djur och växter, bland annat salamandrar. Ny bebyggelse inom naturområdet kommer förändra närområdet radikalt.

*Påverkan på kulturmiljön.* Mycket värdefulla kulturmiljöer och kulturmarker kommer att förstöras som inte kommer att gå att reparera. Platsen som minner om Linné kommer också att förvanskas.

*Påverkan på miljövärden.*

*Påverkan på dricksvattentäkt.* Projektet och byggandet av en bro över Fyrisån vid Ultuna riskerar att äventyra Uppsalas dricksvattentäkt i Uppsalaåsen och grundvattnets kvalitet. Genomförandet av planen kan medföra stora problem för

vattenförsörjningen samt att fler människor i staden riskerar att överbelasta vatten- och avloppssystemet samt leda till vattenbrist.

*Påverkan på jordbruksmark.* Den jordbruksmark som bebyggs behövs på grund av klimatförändringarna.

*Antalet bostäder samt att antalet bostäder kan skapa ett utanförskapsområde.* Flertalet framför även att det planeras för många bostäder i området eller i anslutning till spårvägen och att antalet bostäder kan påverka den sociala tryggheten. Spårvägen kan bli en ny barriär och den nya bebyggelsen i anslutning riskerar att bli ett nytt utanförskapsområde.

*Bristande underlag.* Beslut om föreslagen transportlösning har baserats på bristande beslutsunderlag. Alla frågor är långt ifrån utredda. Beräkningen bygger på för högt invånartal. Samrådshandlingarna har stora brister och är därmed inte tillräckligt utrett.

*Politiska beslut.* Politiska beslut är tagna på skör politisk majoritet och förslaget saknar medborgerligt stöd.

[Privatperson 48](#) framför även att en bro över Fyrisån skulle förstöra landskapsbilden. Skadorna på miljön i Sävja och vid Stordammen blir omfattande och grönytor och träd kommer att förstöras. Ingen kompensation för det har angetts. Personen påtalar att cinnoberbaggen som rödlistad art inte får störas enligt lag och att den påträffats i Norra Lunsen där spårvägen planeras. Spårvägsalternativen norr om Stordammen borde därför vara uteslutna. Personen beskriver att kommunen gjort en inventering 2018 som påvisar en riksintressant flora och fauna vid Stordammen. Personen beskriver vidare att avrinning och markarbeten vid trafikspår och ny bebyggelse i Sävja kommer att påverka vattenförhållandena i Lunsen, till exempel stora natur- och miljöskador vid Stordammen. Små mängder dieselutsläpp i Stordammens upptagningsområden kan helt slå ut vissa vattenlevande arter.

[Privatperson 106](#) framför även att en bro över Fyrisån skulle ge negativ påverkan på naturreservatet Årike Fyris, förstöra landskapsbilden vid Fyrisåns värdefulla dalgång och riskera världsarvsnomineringen ”The Rise of Systematic Biology” (Linnéminnen) till Unesco. Vidare framför personen att dricksvattentäkten i Uppsalaåsen klassas som riksintresse, och att projektet kommer att äventyra stadens enda dricksvattentäkt. Vad gäller dricksvattnet saknas det reservvattenförsörjning i de fall åsen inte längre skulle gå att nyttja och det saknas även utredning om hur det enda dricksvattentäkten i Uppsala ska skyddas. Beprövade skyddslösningar på dricksvattentäkten saknas. Den planerade ökade befolkningmängden, kapacitetsstark kollektivtrafik inkluderad, kan alltså leda till vattenbrist. Råvatten för rening till dricksvatten behövs redan år 2027. Kompensationsåtgärder för planerat naturförstörelse i Sävja och vid Stordammen saknas. Den sammanlagda kostnaden för hela spårvägssträckningen (14–18 miljarder har nämnts i debatt) har inte redovisats.

[Privatperson 111, 331, 714, 715](#) motsätter sig den planerade stadsbebyggelsen och utbyggnad av sydöstra Uppsala i Sävja och Bergsbrunna. [Privatperson 331](#) framför att ny bebyggelse borde spridas ut över hela staden. Personen menar att bullret kommer att öka och naturen kommer att påverkas negativt. [Privatperson 111](#) anser även att spårvagnar blir för dyrt och förordar en annan trafiklösning.

[Privatperson 165](#) menar att många inte kunnat ta del av projektets framdrift på grund av pandemin.

**Privatperson 395** framför även att om spårvägen trots allt ska byggas anser personen att det är bättre om den byggs söder om Lunsen eftersom stora grönområden förstörs annars.

**Privatperson 34 och 36** framför liknande synpunkter. De anser att spårväg är en dyr och oflexibel investering som kommer kräva att det byggs nytt längst sträckan även om det inte längre skulle vara det bästa. Spårvägen och särskilt bron riskerar Uppsalas dricksvattenförsörjning då bron kräver djup pålning.

**Privatperson 34** anser även att behovet av både spårväg och en ny station är mindre nu efter pandemin då många jobbar hemifrån och bara reser in några dagar per vecka. Vidare framför personen att anläggande av spårväg genom Lunsen riskerar att våtmarkerna dräneras genom sprickbildning i berggrunden. Art- och habitatdirektivet bör också göra det mycket svårt att bygga spårväg.

**Privatperson 35** anser att det finns osäkerheter kring påverkan på grundvattnet och dricksvattenförsörjningen i delsträcka D och för Ultunabron. Personen påtalar att det skulle bli kostsamt att leda vatten från Dalälven, samt att det skulle behöva renas innan konsumtion. Bron kommer också ha en stor inverkan på växt- och djurlivet i naturreservatet Årike Fyris och det kan påverka området klassning som naturreservat. Personen framför att naturreservatets syften handlar om att bevara områdets vattenmiljöer, bevara och utveckla biotoper för ett rikt fågelliv samt bevara och utveckla ett kulturpräglat landskap, syftet uppnås genom att inte tillåta exploaterande verksamhet. Genomförandet av bron skulle resultera i att området inte kan ingå i ett världsarv. Personen framför att området kommer att påverkas av kraftigt buller när det pålas. Dessutom kan framtida vattenflöden och översvämningar bli problematiskt med erosion som följd. Personen undrar vad utförandet av bron kommer att kosta. Personen framför att delsträcka D och spårvagnsdepån kommer att resultera i att naturområden med skog försvinner, däribland området kring Stordammen som är ett utflyktsmål för till exempel skolklasser. Det går ett rekreativstråk genom ett bestånd av gamla tallar, granar och aspar mellan en kulle och hästhage vid väg 255, som bör bevaras på grund av rekreativvärdet. Kulturmiljövärdena i området där spårvägen planeras borde bevaras. Personen anser att ett alternativ skulle vara att anlägga järnvägsspår för norrgående och södergående tåg utanför Uppsala via Arlanda och att till skapa en station i närheten av Uppsala, vilket skulle innebära att inte fyra spår eller en station i Bergsbrunna krävs. Personen anser att spårvagnsprojektet kommer att belasta invånarnas ekonomi och påpekar att en del beräkningar pekar på att totalnotan kommer att landa på 16 miljarder. Personen anser att vård, skola och omsorg är underfinansierade och behöver tillskott.

**Privatperson 59** menar att det inte går att planlägga för buss och spårvagn i samma detaljplan eftersom invånarna har svårt att veta vad de ska ta ställning till i samrådet. Personen vill ha ett alternativ som invånarna sedan får folkomrösta om. De två alternativen som samrådsversionen av planen medger kan vara ett problem i en eventuellt kommande rättsprocess om detaljplanen. Personen menar också att de resenärsprognoser som tagits fram är felaktiga och att projektet därför vilar på en felaktig grund. Dessutom har pendlingen gått ner drastiskt efter pandemin med större andel hemmajobb och därtill hävdar personen att de som bor i städernas utkanter hellre är i naturen och aldrig åker in till stan om det inte är nödvändigt. Till sist framför personen att när alla bilar är elektriska kan alla åka bil utan problem för omgivningen.

**Privatperson 66** anser att kommunen bör prioritera välfärd istället för att lägga pengar på en spårväg, samt att spårvagnsteknologin är föråldrad.

**Privatperson 113** beskriver att hen, samt Sveriges lantbruksuniversitet, i samrådet 2021 ansåg att den föreslagna dragningen av spårvägen söder om västra delen av Ultunaallén innebär en uppenbar risk för störningar för Sveriges lantbruksuniversitets försöksodlingar vid korsningen Dag Hammarskjölds väg och Ultunaallén. Personen framförde även att det skulle vara bättre om spårvägen gick i blandtrafik i Ultunaallén och att gång- och cykelvägen flyttades till ett läge på andra sidan trädallén, norr eller söder om gatan. Personen anser att Uppsala kommun inte har lyssnat på Sveriges lantbruksuniversitets synpunkter eftersom spårvägen fortfarande föreslås en bit ut på åkermarken. Personen ifrågasätter kommunens val att förlägga spårvägen på jordbruksmarken söder om Ultunaallén, trots möjligt alternativt läge som inte innebär exploatering av jordbruksmark, då det i spåravtalet mellan Uppsala kommun och Staten har angetts att spårdragningen inte ska ske på jordbruksmark. Personen påtalar att Sveriges jordbruksuniversitet och Research Institutes of Sweden har försöksodlingar utmed hela sträckan längs den västra delen av Ultunaallén, som skulle störas av spårvägsdragningen. Personen beskriver att gång- och cykelvägen kan förläggas norr om den norra alléraden utmed gatan Ultunaallén, där det är 10 meter mellan trädraden och dammkanten. Det skulle innebära cirka 17 meter mellan alléraderna och plats för både biltrafik och spårväg, antingen i blandtrafik eller separata fält. Personen föreslår annars att träden i den södra alléraden tas bort för att ge plats till spårvägen. Personen påtalar att flera träden ser dåliga ut och att de troligtvis kommer att behöva ersättas inom en relativt snar framtid. Personen anser att det är ett väsentligare samhällsintresse att bevara jordbruksmark än att behålla träden, eftersom de kan ersättas av nya träd. Personen framför att det är möjligt att planera en ny allérad söder om spårvägen, lite längre söderut än befintlig trädrad. Personen understryker att anlägga en trädallé på åkermark skiljer sig från att förlägga en spårväg på åkermark, eftersom spårväg till skillnad från träd innebär att marken inte går att ställas om till jordbruksproduktion igen. Personen framför att hen tidigare yttrat sig över att spårvägsdragningen öster om Fyrisån skulle ske i kanten mellan åker och betesmark och inte ute på åkermarken, vilket går i linje med intentionerna i spåravtalet. Sveriges lantbruksuniversitet föreslog broalternativ B, som inte gick rakt över åkermarken som broalternativ A. Personen tycker att det är positivt att kommunen valt att gå vidare med broalternativ B, eftersom det inte bryter av åkermarken på samma sätt. Personen föreslår att spårvägen placeras längre söderut, närmare betesmarken alternativt på betesmarken, för att spara åkermark. Om det inte är möjligt så borde Sveriges lantbruksuniversitet ha rätt att bedriva öppen odling, ofta rotation med vall, även på södra sidan av spårvägen. Personen tror att det skulle vara möjligt att nå den södra sidan med lantbruksmaskiner eftersom bron har 12–16 meter spann. I den östra delen, på de norra slänterna från spårvägen, föreslår hen odling istället för plantering av skog. Då krävs det att slänterna har rätt jordtyp, jorddjup och lutning för odling. Personen anser att ett anläggande av artificiella åkerholmar på åkermarken känns onödigt eftersom det är dyrt, försämrar arronderingen för jordbruksdriften och riskerar att förstöra åkerjorden. Hen tycker att landskapet är lika vackert utan tillskapandet av nya åkerholmar.

**Privatperson 125 och 740** motsätter sig planen med hänvisning till risken för påverkan på grundvatten, påverkan på kulturmiljön i Fyrisåns dalgång, olycksrisk med strömförande ledningar, ekonomi, barriärverkan genom norra Lunsen, spårvägens känslighet vid regn, fridlysta djurarter så som huggorm och snok vid Nantuna backe,

risk för dränering av Lunsen och Stordammen, risk för att världsarvsansökan inte kan genomföras, fler kontaktledningsstolpar än vad illustrationerna visar, naturmiljö samt sättningskänslig mark vid den nya bron. Funktionshindrade kommer inte åka med spårvägen då stationerna är glest placerade så att det krävs byte av trafikslag. Personen framför också att det är orättvist att jämföra spårväg med fossildrivna BRT-bussar. Jämförelsealternativet borde vara elbussar enligt personen. Även prognoserna för kommande biltrafik borde förutsätta större mängd elbilar. Personen menar också att den framtagna bullerutredningen är felaktig då den förutsätter höga hus mellan Nåntuna backe och spårvägen. Även för boende vid Hemslöjdsvägen riskerar det att bli bullrigt. Personen tror inte att det finns någon tidsvinst med att åka till en ny station i Bergsbrunna för boende i Gottsunda. BRT är ett bättre alternativ enligt personen bland annat eftersom det inte behövs någon depå då och de är smidigare och lättare att dra om. Personen undrar varför kommunen tar fram en detaljplan när miljö tillstånd för bron över Fyrisån inte finns. Personen menar vidare att kommunen och politikerna ljugit för allmänheten eftersom det sagts på ett samrådsmöte att ingen sprängning ska ske i området. Personen menar att eftersom underlaget inte är komplett så borde samrådet tas om.

[Privatperson 126](#) anser att det inte finns tillräckliga skäl att bygga en dyr bro över Fyrisån mellan Gottsunda och Bergsbrunna förbi Ultuna (sträcka D). Man har inte kunnat visa att tillräckligt många resenärer behöver resa denna sträcka för att motivera ett sådant stort ingrepp i den fysiska miljön i detta område med stora naturvärden. Man har inte gjort nödvändig konsekvensanalys för detta projekt. Man borde istället satsa på alternativa lösningar såsom en breddning av Kungsängsbron alternativt en extra bro strax bredvid samt breddning av Flottsundsbron.

[Privatperson 147](#) motsätter sig bygget av en ny bro över Fyrisån på den föreslagna platsen, med hänvisning till kulturmiljö, översvämningsproblematik och risk för påverkan på grundvattnet. Personen vill hellre att spårvägen dras över bron vid Flottsund eller Kungsängsbron. En ny station kan byggas i höjd med Kungsängsbron och spårvagnen kan sedan gå vidare mot Boländerna och en ny depå kan placeras i Fyrislund. Arbetspendlingen har minskat efter pandemin och framtiden tillhör mindre autonoma fordon som kommer på beställning till den som måste förflytta sig. Personen menar vidare att beslutet fattats på en svag politisk majoritet, att politiker inte hållit vad de lovat i valet och att löftet om folkomröstning brutits i praktiken. Av yttrande framgår även att personen föredrar en sträckning 100 meter från Stordammen och att det högre broalternativet är att föredra.

[Privatperson 153, 161](#) har skickat in snarlika yttranden. Personerna motsätter sig kommunens planer på spårväg, bro och spårvagnsdepå. Skälen emot planförslagen är väsentligt mycket starkare än fördelarna. 1. Det är ekonomiskt oförsvarbart. Det saknas trovärdiga kostnadskalkyler. Kostnader för vattenskydd, pålning, med mera saknas. 2. Byggandet av en bro riskerar att äventyra dricksvattentäkten som redan är satt under starkt hot från utbyggnaden av området vid Ulleråker. 3. De unika och värdefulla naturområdena i Åriket och Lunsen förstörs för alltid. En bro över Fyrisån kommer att förstöra landskapet vid Fyrisån och riskera världsarvsnominerings ”The Rise of Systematic Biology”, Linnéminnen till Unesco. 4. Byggplanerna skapar ett miljonprogramsområde med alla de negativa konsekvenser som vi av erfarenhet vet blir följden. Kommunens utbyggnad i södra stadsdelarna visar på total avsaknad av historiskt perspektiv. I jämförelse med tidigare miljonprogram, Tensta, Hallunda, Gottsunda, med flera saknar utbyggnaden motstycke. Inom musiken talar man om

absolut gehör. I det här fallet har kommunpolitikerna absolut inget gehör över huvud taget. 5. Gör omtag. Det kommer att kosta mycket mer i oförutsedda merkostnader än de kostnader som hittills lagts ner på planeringen.

[Privatperson 163](#) motsätter sig detaljplanen eftersom personen menar att ett genomförande radikalt kommer att förändra miljön i stadens södra delar. Personen menar särskilt att bron inte bör byggas, med hänvisning till det linneanska arvet, kulturmiljö och grundvatten. Hen hade velat se fler utredningar gällande risken för skada på grundvattnet och menar att kommunen inte uppfyller lagkravet. Hen menar också att en ökad befolkning kan leda till vattenbrist samt för stor belastning på reningsverk. Hen framför att planerna saknar folkligt stöd och att beslut är fattade på svag politisk majoritet. Hen befärar att det i de nya områdena kommer att finnas sociala problem. Det vore bättre med ny kollektivtrafik i hela staden, inte bara i den södra halvan. Hen menar vidare att direkttågen till Stockholm inte kommer att stanna i Bergsbrunna och att antalet trafikanter vid den stationen därför kommer att bli lågt. Hen tror också att miljöskadorna kommer att bli stora, särskilt runt Stordammen, Lunsens naturreservat och i Sävja. Till sist framför personen att projektet är för dyrt, att pengarna borde läggas på välfärden istället och att brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk. Personen vill att bron blir maximalt tolv meter hög.

[Privatperson 176, 737](#) motsätter sig planen eftersom den innebär nedtagning av skog och därmed försämrar den biologiska mångfalden. De menar också att kommunen saknar kompetens för att bygga i områden med hög risk för påverkan på grundvattnet och att framtagna underlag är bristfälliga. Planen innebär att närområdet för många kommer att förstöras. Spårvägssträckningen är inte heller bra eftersom för få kommer att ha nytta av den. Dessutom vilar projektet på felaktiga ekonomiska kalkyler.

[Privatperson 183, 769](#) framför att de är besvikna på kommunen och på hur planprocessen har bedrivits. De menar också att flera expertmyndigheter avrått från projektet. Personerna kan inte förstå att kommunen vill bygga en ny bro på ett så känslig och värdefull mark ur ett kulturmiljö-, grundvatten- och naturmiljöperspektiv. De framför också att spårväg är ett oflexibelt system som riskerar att få många problem med trafikstopp och att det måste kompletteras med buss. Personerna ifrågasätter att valet mellan spårväg och snabbuss gjorts på rättvis grund och ger flera exempel på olika typer av driftsystem för bussar. De anser att Uppsala borde välja ett mer innovativt teknisksystem för att på så vis bli en ledare inom transportutveckling. Spårvägen kommer att bli dyr och kommunen kommer därför inte ha lika mycket pengar till välfärden. Personerna menar också att det inte finns tillräckligt med el i Uppsala för att driva en spårvagn. Personerna framför att den planerade bebyggelsen runt spårvägen i Sävja och Bergsbrunna är orimligt stor. Siffrorna har tagits fram för att motivera den nya bron över Fyrisån samt den nya stationen. Det kommer att innebära stora förändringar i de områden som bebyggs och tillgången på natur kommer att minska, vilket personerna menar kan leda till ökad ohälsa. Befolkningstillväxt är inte förenligt med kommunens hållbarhetsmål. Personerna understryker att Sävja har många unika kvaliteter och omges av natur med högt värde samt skyddsvärt kulturlandskap. Därtill finns Fyrisån nära som rinner ut i Mälaren som är en stor vattentäkt. Personerna påstår att Uppsala ledningssystem för vatten är gammalt och inte klarar fler bostäder. Reningsverken är överbelastade. De kumulativa effekterna av utvecklingen är oöverblickbara. Personerna skriver i sitt yttrande att resvanor ändrats efter pandemin när flera arbetar hemifrån och att promenader i närmiljön därför blir viktigare. Tätbefolkade områden betyder också större risk för smittspridning. Sävja



kommer att bli ett samhälle med dålig civil beredskap och politikerna kör över både experter och medborgare i sina beslut. Världen och framtiden är osäker, menar personerna, och den nya bebyggelsen kan komma att förvärra eller skapa framtida kriser. I yttrandet framförs också kritik mot tidigare dialoger i samband med den fördjupade översiktsplanen. Personerna skriver att en egentlig vilja till dialog har saknats och kommunen antingen har skickat ut stora mängder svårtillgängligt material digitalt eller förskönande marknadsföring. Personerna framför att de vill att avtalet med staten ska omförhandlas.

**Privatperson 250 och 275** motsätter sig byggande av bro över Fyrisån vid Ultuna på grund av förstörande av det rika natur- och fågellivet vid Årike Fyris, stor risk att problem med grundvattnet uppstår, ökat buller i rekreationsområdet samt risk för ännu mer buller i framtiden då säkerligen vanlig biltrafik kommer att tillåtas. Personerna föreslår att spårvägen istället ska korsa Fyrisån vid Kungsängsbron eller Flottsundsbron.

**Privatperson 265** framför att den broförbindelse som enligt kommunens plan sägs vara nödvändig och en förutsättning för kapacitetsstark kollektivtrafikförsörjning med en sammankoppling mellan olika stadsdelar, medför stora ingrepp i extremt känsliga och sårbara miljöer. Påverkan kommer att ske både under byggnation och senare med risk för föroreningar av mark och vatten. Nivåskillnader i sträckningen ska elimineras genom sprängning och schaktning i stor skala. Denna vallgrav ska gå rakt genom det som idag är gammal fin naturskog med högt biologiskt värde. Sprängningar och schaktning påverkar också underjordiska vattenflöden i Lunsen på ett oförutsägbart sätt. Bron över Fyrisån genom Årike är enligt bedömningar från bland annat Sveriges geologiska undersökning och länsstyrelsen i princip omöjlig att genomföra utan risk för påverkan av bland annat grundvattenmagasinet, menar personen. Alla områden där det ekologiska sambandet och viktiga naturområden förstörs bidrar till global utarmning och artdöd. Trots att kommunens egen utredning pekar på stora miljökonsekvenser med förlust av ekologiska samband tar kommunen ingen hänsyn till detta, eller diskuterar konsekvenserna.

**Privatperson 266** anser att bron kommer ha betydande påverkan på landskapet och de kultur- och rekreationsvärden som finns där. Alternativa dragningar med en öppningsbar bro över Flottsundsbron eller via Västra vindbrovägen borde ur flera aspekter vara ett bättre alternativ som borde utredas.

**Privatperson 268** anser att då spårväg är dyrt i drift och underhåll borde man satsa på dubbelledade el-bussar. Eller så borde man satsa på sky-train spårssystem som går ovanför vägarna till Uppsala central. Dessa skulle transportera resenärer snabbare. Kommunen borde säga upp fyrspårsavtalet och bekosta det själv istället. Sävja med omnejd är inte lämpligt område att bygga nytt miljonprogram i.

**Privatperson 269** anser att alla trafikslag bör kunna åka på bron och den bör vara så hög att alla båtar på Fyrisån kommer under den utan att påverka trafiken på bron. Vid Sävja och Bergsbrunna bör spårvägen dras närmare befintlig bebyggelse och följa den gång- och ridväg som går genom området. Den nya stationen bör ligga vid järnvägsövergången vid Danmarks idrottsplats. Bygg för elbussar och biltrafik istället för spårväg. Det är både billigare och mer flexibelt.

**Privatperson 270** befarar att störas av ljud från en planerad transformatorstation (likriktarstation) intill dennes fastighet. Personen föreslår att transformatorstationen flyttas lite längre söderut och vägen till transformatorstationen förläggs i befintlig vägsträckning för att kunna bevara nuvarande växtlighet och avvattning. Personen ifrågasätter också att hen och grannen inte kontaktats av kommunen trots att de bor intill detaljplanen.

**Privatperson 271** framför att det inte framgår av planbeskrivningen varför gång- och cykelbanan läggs på södra sidan av bron när gång- och cykelbanan ligger på norra sidan av spåren längs Ulltunaallén. Trafiklösningen på bild 15 i planbeskrivningen framstår som onödigt invecklad med cykelbanor som korsar spåren. Lagg gång- och cykelbanan på norra sidan av bron och överväg ramper och/eller trappor så att fotgängare eller cyklister kan nå bron från gång- och cykelvägen längs Fyrisåns västra strand, samt från Hemsjöjdsvägen.

**Privatperson 273** undrar hur anslutningen av det nya området till Gläntvägen kommer se ut och om det kommer bli mer trafik på Gläntvägen? I detaljplanen står det att det ska vara en cykelfordonsgrata men det kör bilar där.

**Privatperson 274** ifrågasätter kommunens strategi att presentera och begära in synpunkter för en så stor förändring upphackat i enskilda delar och anser att det visar på ett grundmurat medborgarförakt och att man egentligen inte alls bryr sig om varken medborgarens uppfattning eller konsekvenserna av utbyggnaden. Personen anser att de ekonomiska vinsterna är obefintliga eftersom projektet blir kostsamt, oavsett om det får statligt stöd eller inte. Personen anser att översiktsplanens strategi om att utveckla noder flyttar fokus från centrum till betongförorter och mot en stadsbild utan urban skog och grönområden. Spårvägen kan inte ses som en enskild fråga utan hänger samman med nodutbyggnaden. Personen hänvisar till forskningsresultat som visar på problemen med habitatsutarmning, habitatsförstörelse, samt vikten av att behålla all grönska som är möjlig att behålla. Det gäller också urbana skogsområden i Ulleråker, Stabbyskogen, Eriksberg och södra Uppsala. samt att spårvägen dras över områden med känslig natur. Vidare menar hen att forskning visar på stor koldioxideffekt då träd tas ner, inte bara genom att de slutar ta upp koldioxid från luften, utan också för att det frigör koldioxid som träden bundit i marken. Hen anser också att de kompensationsåtgärder som kommunen föreslår är svaga och dåligt underbyggda av forskning. Personen ifrågasätter också om det antal bostäder som motiveras av spårvägen verkligen kommer fyllas till den grad som planen kräver. Hen anser att det finns andra sätt att utveckla Uppsala och kollektivtrafiken där som har samma vinster som kommunen nu tillskriver spårutbyggnaden. Hen menar att det självklara valet borde vara bussar och att trafiken dras över de redan befintliga broarna över Fyrisån. Personen ifrågasätter att spårvägen kommer att dras över Uppsalas vattentäkt och menar att det kan innebära att vatten måste hämtas från Dalälven i framtiden. Personen anser att den här typen av ingrepp i miljön, som innebär ingenjörlösningar snarare än anpassning, kan leda till oväntade effekter som i slutändan kan leda till enorma kostnader. Hen ifrågasätter också att brofästen planeras precis vid vattentäkten. Hen anser att risken för att spårdragningen kan leda till allvarlig miljöförstöring måste beaktas som stor, oavsett om man räknar med förlusten av urban skog eller inte. Hen har också synpunkter på bron över Fyrisån och ser miljörisker även med den.

**Privatperson 277** föreslår att antingen anlägga tre spår med plattform eller bygga längre plattformar (dubbel vagnslängd) vid hållplats Sävja. Detta kommer att underlätta markant när ett vagnbyte behöver ske med en trasig vagn nära depån.

Trafikanterna kan då lätt gå över till väntande hel vagn och fortsätta resan utan att förlora märkbar tid. Kommunen bör även se över vilka träd som placeras invid spår för att undvika lövhalka. Finns det vissa sorter av träd som blir mindre hala när löven krossas eller går det att placera träden på ett speciellt vis för att minimera halka?

[Privatperson 279, 280](#) vill överklaga bron över Fyrisån med hänvisning till risker för grundvattnet som dricksvattentäkt samt boendekvaliteten i området. Personerna uppmanar kommunen att undersöka andra sträckningar eller anläggningsmetoder utan pålning. De vill också se en större samverkan med lokalsamhället om spårvägens dragning.

[Privatperson 288](#) ifrågasätter att resandeunderlaget från Gottsunda och Ultuna till och från den nya stationen är så stort att det motiverar bygget av en ny bro. Personen skulle hellre se att spårvägen vänder i Ultuna och menar att boende i de nya stadsdelarna vid Sävja och Bergsbrunna kan gå eller cykla till stationen.

[Privatperson 296, 340](#) har lämnat snarlika synpunkter kring Hemslöjdsvägen. De oroar sig för trafiksituationen på Hemslöjdsvägen och framför att trafiksäkerheten längs Hemslöjdsvägen är undermålig framförallt för gående och cyklister. I samband med att spårvägen anläggs vill personen att det byggs nya gång- och cykelbanor längs med vägen. Personen menar att många kör för fort på vägen och att det kan bli värre under byggtiden. Personen skulle gärna se vägbulor längs hela vägen.

[Privatperson 775](#) framför att detaljplanen även borde omfatta en gång- och cykelbana längs Hemslöjdsvägen. Personen önskar också att planen medger en spårvägsstation vid Hemslöjdsvägen.

[Privatperson 399](#) motsätter sig detaljplanen och tycker att Uppsala kommun bygger sönder en idag lagom stor stad och anser att syftet med projektet är att sälja mark till högstbjudande och få inkomster till budgeten. Personen hänvisar till kommunens tidigare projekt och beskriver att kommunen betalar dyra hyror genom försörjningsstöd till boende som inte har råd med de höga hyrorna. Det finns inget positivt med spårväg och den föreslagna exploateringen i de sydöstra stadsdelarna, som påverkar stora delar av Lunsen. Projektet borde stoppas, särskilt på grund av lågkonjunktur samt att kommunens och regionens budgetar inte håller. Personen undrar vilka som ska flytta till sydöstra stadsdelarna och vad de ska jobba med. Det kommer vara boende med försörjningsstöd som flyttar till området. Personen tycker att de konsulter, strateger och kommunikatörer som tagit fram underlaget ska avskedas.

[Privatperson 433](#) anser att det är för dyrt att bygga spårväg och föreslår i stället att de ska byggas separata vägar för batteridrivna självkörande bussar. Personen tror en sådan lösning blir flexiblare och billigare. Det borde istället planeras för fler enbostadshus.

[Privatperson 434](#) motsätter sig detaljplan för delsträcka D och spårvagnsdepån. Personen anser att det är oförlåtligt att förstöra naturmiljön vid Fyrisåns nedre föret med en ny bro. Personen anser att det inte går att integrera en 850 meter lång bro i miljön utan att påverka området negativt. Illustrationsmaterialet som redovisar gående på bron är missvisande eftersom det för majoriteten är en för lång sträcka att gå över. Personen förstår inte heller varför cyklister skulle använda bron, eftersom den närmsta vägen till stan är via cykelvägen intill 255:an. Personen arbetar själv som brokonstruktör och tycker om broar, ifall de inte förstör miljön.

[Privatperson 437](#) tycker att föreslagen utbyggnad av staden inte utgår från invånarna, utan från politikernas vilja att staden ska växa. Trafikproblemen kommer att förvärras på grund av all förtätning och avsmalningar av vägar, samt att Ultunabron försvårar för privattrafiken. Spårvägen kommer inte att lösa befintliga problem med kollektivtrafiken och många behöver använda bil. Personen tror att kostnaden för en spårväg kommer att överskridas och att det kommer drabba skattebetalarna. Det nya området i sydöstra staden riskerar att bli ett utanförskapsområde på grund av sin utformning. Personen framför att undersökningar visar att människor vill bo nära naturen i småhus. Istället borde järnvägen mot Sala byggas ut till dubbelspår och kommunen borde satsas på kransorter såsom Vänge, Järlåsa, Vittinge med flera. Personen anser att järnvägen ska byggas till Enköping för att möjliggöra effektiv pendling till naturnära områden. Personen tror att pendling till Stockholm kommer att minska på grund av nya distansarbetsätt efter pandemin.

[Privatperson 438](#) röstade för en folkomröstning på grund av de allt för stora negativa konsekvenser som många bostäder på liten yta för med sig. En spårväg som inte behövs kommer innebära stora kostnader, samt resultera i en byggarbetsplats i hans närområde under lång tid. Personen undrar vem man bygger spårvägen för och hur politiker kan lura sina väljare att rösta för en sak som sedan inte följs. Personen tycker att det känns meningslöst att rösta och ifrågasätter röstandets funktion. Kommunen borde tänka om, det är tomter till villor och låga hus som efterfrågas, höghus skapar inte trygghet.

[Privatperson 439](#) framför att det föreslås en för tät bebyggelse i sydöstra stadsdelarna för att skapa underlag för spårväg, som hen anser är ett oflexibelt och olönsamt trafikslag. Personen anser att politikernas storhetsvansinne sätts främst. Spårvägen kommer att bli förlegad på grund av automatiserade transportsätt. Personen framför att det borde satsas på orter längs järnvägen som har utvecklingspotential, eftersom det skulle minska behovet av att skapa täta bostadsområden på liten yta som påverkar vattentäkter och känsliga naturområden. Personen anser att det varit en politisk oreda kring beslutsfattandet med brutna löften, vilket minskar förtroendet för projektet som helhet.

[Privatperson 465](#) undrar hur kommunen ska finansiera både spårväg och utbyggnad av ett centralt beläget reningsverk. Reningsverket borde flytta och då frigörs centralt belägen mark i staden.

[Privatperson 466](#) framför att den planerade stadsbebyggelsen runt spårvägen kommer att bli allt för tät vilket personen befärar kommer medföra bland annat otrygghet.

[Privatperson 467](#) är emot detaljplan D och spårvagnsdepån. Personen anser att Ultunabron riskerar att skada Uppsalas vattentäkt och påtalar att det saknas plan för reservvattenförsörjning samt hur dricksvattnet ska skyddas. Klimatförändringar som leder till varmare klimat riskerar att föra med sig vattenbrist. Personen anser att det finns en risk för att stora natur, frilufts- och miljövärden, biologisk mångfald, åkermark och kulturmiljö går förlorade. Personen påtalar att kostnader för spårvägen tar stora resurser från vård, skola och omsorg. Personen anser att det inte är lämpligt att kommunen lånar miljarder till spårvägen i nuvarande lågkonjunktur och omvärldsläge.

[Privatperson 473](#) stödjer inte planerna på att bygga ut området kring Nántuna, Bergsbrunna och Sävja med bostäder, transporter och ny bro över Fyrisån. Personen framför att Uppsalas dricksvattentäkt och värdefulla naturområden ska skyddas. Personen tycker inte att boende i Uppsala ska påverkas negativt ekonomiskt av projektet innan det gjorts ett ordentligt beslutsunderlag och utredningsarbete.

Personen framför att hen med flera kommer känna sig tvungna att flytta eftersom politiker gör Uppsala till en storstad. Personen framför att det borde satsas på de som bor i området idag i stället för att planera stort för framtida boende i området. Hen känner sig upprörd och oroad över att det tas för så lite hänsyn till miljö och hållbarhet för de som redan bor i området.

**Privatperson 485** stödjer inte utbyggnaden av spårväg i delsträcka D och nya bostäder i rekreativområdet vid Stordammen. Personen ifrågasätter behovet av en sträckning mellan Gottsunda och Bergsbrunna station och är oroad för ökad trafik när den nya underfarten under järnvägen byggs söder om Bergsbrunna.

**Privatperson 486** är oroad för planerna på spårväg, framför allt delsträcka D, på grund av det dåliga ekonomiska läget och en föränderlig tid med pandemier och krig. Personen tror att projektet kommer överskrida budget och anser att det vore bättre att lägga pengarna på skolor, sjukvård, polis och brandkår. Genomförandet av bron över Fyrisån kan riskera att öka föroreningarna i dricksvattnet, både i Uppsala och Märsta.

**Privatperson 487** har bott i Nåntuna sedan 1984 och är oroad över tilltänkta bostäder i befintligt villaområde. Personen uttrycker att det är väldigt negativt att det planeras lika många bostäder som i Sundsvall fast på en sju gånger mindre yta och ifrågasätter varför Uppsala ska växa så mycket. Varför ska en väldigt dyr spårväg med tillhörande spårvagnsdepå riskera Uppsalas dricksvatten och resultera i enorma kostnader. Pengarna skulle kunna användas till skolor och sjukvård.

**Privatperson 499** anser att den nya spårvägsbron över Fyrisån bör byggas 16 meter hög för att möjliggöra att majoriteten av segelbåtar fortsatt kan ta sig till Islandsfallet, vilket gör staden mer levande. Personen anser att spårvägen ska byggas 100 meter från Stordammen, inte 20 meter. Detta då Lunsen som stadsnära skog innebär en värdefull tystnad i skogen och för att bevara den så bör spårvagnen förläggas så långt från skogens mitt som möjligt.

**Privatperson 502** anser att politiker bryter många sina löften efter valet och undrar hur medborgare ska kunna ha förtroende för politiker. Personen förstår inte syftet med en spårväg eftersom det finns en fungerande busstrafik som går att utöka. Personen undrar om syftet är pengar och makt, eftersom många tjänar på att det byggs och politikerna vill få igenom sina idéer. Personen lyfter att kostnaderna för Regionen påverkar sjukvården negativt. Personen påpekar att Årike Fyris är värdefullt för boende i området och att tilltänkt bebyggelse kommer att innebära att naturen försvinner. Bebyggelse och vägar bidrar inte till rekreation. Personen är negativ till en bro över Fyrisån, som riskerar att skada dricksvattentäkten i Uppsalaåsen. Personen undrar hur vattnet ska räcka till och hur avloppsfrågan ska lösas. Personen tycker att hela förslaget är ogenomtänkt och påverka djur, natur och boende negativt.

**Privatperson 509** och **511** stödjer inte detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D och detaljplan för spårvagnsdepån. Personerna anser att kapacitetsstarka spårvagnssystem är dyra och därför kräver en sammanhållen och tät stadsbebyggelse. De framför att det finns ett starkt motstånd till 21 000 nya bostäder i de sydöstra stadsdelarna och påtalar att bostäderna tillskapas för att skapa ekonomiska förutsättningar för spårväg. De anser att bedömningen av antalet personer som åker med kollektivtrafik till arbetet ska göras om efter att hänsyn tagits till förändrade arbetssätt efter pandemin, vilket innebär färre resor till arbetet. De föreslår en billigare buslösning, färre bostäder och långsammare utveckling. De anser att det finns behov av att skydda Stordammen och dess till- och avflöde till Bergsbrunnaslätten med en permanent skyddszon, cirka 300 meter bred. Hen framför att det behöver tas fram en

riskbedömning för grundvatten vad det gäller vattenförsörjning. De anser att grundläggande demokratiska principer inte har följts gällande valet av spårväg. De anser att beslutet gällande spårväg 2017 togs utan tillräcklig förankring hos medborgarna och valet 2022 fattades beslut med en liten politisk majoritet. De anser att en folkomröstning gällande kollektivtrafiken i Uppsala krävs.

**Privatperson 513** motsätter sig genomförandet av kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D på grund av risk för stora natur- och miljöskador i Sävja och vid Stordammen. Personen tror också att rekreativsområden och vandringsleder kommer att försvinna helt och att åtkomst till naturreservatet Lunsen försvåras.

**Privatperson 514** tycker att detaljplanen är olämplig och anser att byggarbeten och minskad tillgång till natur kommer att minska området attraktivitet. Personen tror att ett genomförande av projektet skulle tränga bort boende som valt att bo i ett lugnt och trevligt område. Vidare tror inte personen att spårvagn skulle locka framtida arbetsgivare till att starta företag i Sävja eller Nåntuna. Personen ser inte heller något motiv för boende i södra Uppsala arbeta och pendla till Stockholm.

**Privatperson 550** stödjer inte byggplanerna, kapacitetsstark kollektivtrafik för delsträcka D och spårvägsdepån. Personen anser att det finns många anledningar till att inte bygga spårvägen. Personen anser att kommunens folkvalda kör över väljarna när det gäller natur och miljö samt bryter mot intentionerna i lagstiftningen och menar att skyddade områden fortsatt ska skyddas. Förslaget motarbetar möjligheten till biologisk mångfald, kulturhistoria, natur-, miljö- och friluftsvärden samt åkermark, vilket innebär förstörelse av stora natur-, kultur- och miljövärden. Personen anser vidare att kommunen inte hanterat Lunsen som ett naturskyddat område, att byggandet av Ultunabron riskerar att skada Uppsalas vattentäkt i Uppsalaåsen och riskerar dricksvattnet. Personen påtalar att det redan är vattenbrist och att det saknas en alternativ plan för reservvattenförsörjning och att läget skulle förvärras av fler boende i området. Personen anser att det inte finns något stöd i att medborgare ska betala för den stora kostnaden som kommer att bli under en lång tid framöver.

**Privatperson 612** tycker att det planeras för många bostäder i sydöstra staden och anser att förslaget ska skäras ned med 90 %. Det saknas kapacitet i reningsverket för den planerade bebyggelsen. Bron över Fyrisån förstör områdets karaktär och man vet inte vad som kan hända med Uppsalas vattenförsörjning efter eller under bygget. Hur ska man locka människor att åka kollektivt när bilen i många fall är billigare om man ser på direkta kostnader jämfört med dagens prissättning av kollektivtrafik, som redan är för hög.

**Privatperson 615** anser att fördelarna till bron är för små i jämförelse med nackdelarna. Kommunen bör ansvara för att skola vård och omsorg fungerar innan stora miljardbelopp lånas i en lågkonjunktur och i det omvärldsläge som nu är. Dricksvattentäkten riskerar att påverkas och mycket värdefulla miljöer som inte kommer att gå att reparera förstörs. Samrådshandlingarna har stora brister och frågan är därmed inte tillräckligt utred.

**Privatperson 618** stödjer inte kommunens planer på att bygga Kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Bäcklösa-Nåntuna-Sävja-Bergsbrunna respektive spårvagnsdepå. Byggandet av bron riskerar att skada riksintresset för dricksvattentäkt i Uppsalaåsen. Det saknas reservvattenförsörjning och utredning kring hur dricksvattentäkten ska skyddas. Kommunen har inte garanterat att Sveriges lantbruksuniversitet, SLU, kan fortsätta sin verksamhet utan störningar (till exempel vibrationer) i byggnader på Ultuna campus. Projektet kommer påverka de värdefulla

miljöerna i södra och sydvästra delen av staden som har ett av de högsta natur-, kultur-, landskaps- och friluftsvärdena för Uppsala. En bro över Fyrisån kommer att ta värdefull åkermark i anspråk. Bron i ett annat politiskt läge kan möjliggöras för privata bilar. En genomfartstrafikled till E4:ans påfart vore förödande både i Sävja och Bergsbrunna och på Campus Ultuna. Det planeras för många bostäder på liten yta, vilket är en risk för att det skapas ett nytt utanförskapsområde. Kostnader för hela spårvägssträckningen har inte redovisats. Till exempel ingår inte vattenskydd, pålning, depå och vagnar i de sex miljarder kronor som kommunen hänvisar till. Kostnaderna för projektet tar stora resurser från till exempel vård, skola och omsorg. Underlaget för samrådshandlingarna är inte tillräckligt utrett.

**Privatperson 619** är emot kommunens planer av utbyggnad av de södra stadsdelarna och utbyggnad av spårväg mellan Bäcklösa-Nåntuna-Bergsbrunna med spårvägsdepå. Förslaget kommer påverka biologisk mångfald, kulturhistoria, natur-, miljö- och friluftsvärden samt åkermark. Lunsen är naturskyddat. Byggandet av bro över Fyrisån vid Ultuna riskerar skada Uppsalas vattentäkt i Uppsalaåsen och äventyrar dricksvattenförsörjningen. Det saknas reservvattenförsörjning. Det är redan vattenbrist i området. Det saknas stöd hos Uppsalaborna för att betala de kostnader som planerna kommer att medföra, om de realiseras, under lång tid framöver.

**Privatperson 660** tycker att spårväg är ett omodernt och onödigt trafikslag som förstör Fyrisån och innebär exploatering av naturen i Lunsen. Personen anser att det inte tas hänsyn till människors välbefinnande och behov, samt att byggaktörer får för mycket makt i stadsplaneringen. Personen tycker att detaljplanen ska stoppas.

**Privatperson 661** tycker att den föreslagna spårvägssträckningen innebär för många risker. Personen beskriver att hen pendlar med spårväg till Djurgården och att det ofta uppstår problem med spårvagnen, till exempel på bromsarna, att spårvagnar medför mer buller och markvibrationer än bussar, och att det är olämpligt i en stad med mycket lera. Hen påtalar även att grundvattnet riskerar att förstöras under genomförandet av spårvägen.

**Privatperson 665** undrar varför Uppsala måste växa så snabbt och framför att områden dominerade av hyresrätter får social problem. Personen ställer också frågan om det gjorts några analyser av behovet att resa från Gottsunda till en ny station i Bergsbrunna. Till sist ber personen politikerna lyssna på de boende i området och stoppa planerna.

**Privatperson 666** är emot genomförandet av spårväg och bro på grund av höga kostnader. Pengarna borde användas inom andra områden i kommunen. Hen påpekar att bussar är mer flexibelt i jämförelse med en spårväg. Personen är också emot utbyggnaden av Sävja och Nåntuna.

**Privatperson 699, 700** stödjer inte detaljplan för delsträcka D och detaljplan för spårvägsdepå. De tror inte att investeringskostnaderna för spårvägen kommer att ge en ökad kapacitet för den bebyggelse som kommer att byggas. De tror att investeringsuppskattningen på 18 miljarder kommer att tredubblas och jämför det med den ökade kostnaden för ombyggnaden av Slussen i Stockholm. De anser att den planerade exploateringen av sydöstra stadsdelarna är orealistisk och jämför storleken med Sundsvall. De framför att inflyttande till Uppsala vill bo i en klassisk Uppsalamiljö med hus i max tre våningar med trädgårdar. De tror att det riskerar att skapas områden där ingen vill bo. De tycker inte att samrådshandlingarna belyser alla problem med att bygga en ny spårvägslinje och en ny stad.

**Privatperson 703** stödjer inte detaljplan för delsträcka D och detaljplan för spårvagnsdepå. Personen anser att beslutet inte är förankrat med stöd hos boende i området. Hen anser att kultur-, natur- och friluftsvärden samt åkermark kommer att förstöras, värden som varit anledningen till att boenden valt att bosätta sig i området. Privatpersonen anser att en bro över Fyrisån vid Årike Fyris kommer att förstöra landskapsbilden. Personen framför att politiker är skyldiga att lyssna på kommuninvånarens åsikter kring sin boendemiljö. Personen anser att politikerna driver igenom deras egen vilja trots att medborgarna tycker annorlunda. Personen är orolig för att ett område med utanförskap ska skapas i de sydöstra stadsdelarna och att kriminella ska utnyttja spårvägen mellan områdena. Personen framför att den föreslagna förtätningen kommer att förstöra boendemiljön och skapa otrygghet. Hen anser att planen kan påverka många negativt.

**Privatperson 709, 710** beskriver att de har påtalat brister i kommunens kommunikation med fastighetsägare som direkt berörs av delsträcka D. De undrar hur de kommer att påverkas under projektering, entreprenad och när trafiken är igång. De anser att de behöver avtal som skyddar dem mot skador på fastigheten nu och när projektet genomförs. De beskriver att de i avtal med Statens fastighetsverk har åtagit sig att bevara sin fastighet, eftersom den har ett historiskt värde i en kulturhistorisk miljö. De anser att en ny sträckning ska tas fram för att undvika skador på Årike Fyris, som borde bevaras orört. De anser att planen för Åriket som togs fram 1995 av Naturvårdsförvaltningen och Uppsala kommuns kulturförvaltning samt miljökontor ska användas för ett bevarande av Årike Fyris. De anser att alla handläggare ska ta del av planen för att förstå värdet av Årike Fyris. De tycker att ett nytt förslag gällande delsträcka D ska tas fram.

**Privatperson 716** anser att föreslagen spårväg genom Fyris innebär att ekonomiska intressen står emot påtagliga risker för djurliv och dricksvatten i Uppsala. Personen tycker att den planerade utbyggnaden av sydöstra Uppsala orimlig.

**Privatperson 728** anser att området runt spårvägen kommer att bli allt för tätbebyggt. Personen undrar också varför brobanken vid Hemslöjdsvägen är böjd, om den vore rak skulle den ta mindre mark i anspråk. Hen tycker också att projektet blir för dyrt och att pengarna behövs i välfärden istället.

**Privatperson 730** motsätter sig detaljplanen med hänvisning till att stora natur- och kulturmiljövärden kommer att påverkas negativt. Personen menar också att planens genomförande innebär fara för grundvattnet. Personen menar också att det inte finns något behov av spårväg i Uppsala och att kostnaderna kommer att bli större än beräknat.

**Privatperson 732** stödjer inte detaljplanen eftersom genomförandet kommer att innebära att stora områden med skog tas ner. Personen menar att invånarna i området bjudits in för sent i processen då alla beslut redan är fattade. Pengarna skulle istället användas inom vården och skolan anser personen.

**Privatperson 733** framför att det för den nya bebyggelsen krävs ett utökat vatten- och avloppssystem samt tillgång på färskvatten. Personen framför att reningsverken i Uppsala är redan överbelastade. Fler bostäder och därmed högre belastning riskerar därmed vattenkvaliteten i Mälaren.

**Privatperson 751** menar att antalet bostäder som anges i planeringsdokument för de sydöstra stadsdelarna vuxit från 10 000 till 21 500 utan medborgarnas vetskap. Personen undrar vad som händer om bron över Fyrisån inte får tillstånd och hur



byggtiden kommer att bli med trafik och buller. Personen uppmanar kommunen att förhandla om avtalet med staten och istället arbete för 10 000 nya bostäder utan spårväg eller bro över Fyrisån. Personen vill ha kvar naturen i området.

**Privatperson 753** motsätter sig detaljplanen och menar att ny bebyggelse borde ske närmare Uppsala centrum. Nya områden här riskerar att få sociala problem och den naturmark som bebyggs går aldrig att få tillbaka. Personen efterfrågar kompensationsåtgärder.

**Privatperson 756** motsätter sig framförallt planerna på bebyggelse i Ulleråker och menar att tillgång till natur är viktigt för både för människors fysiska och psykiska välmående. Personen menar vidare att planerna i Ulleråker äventyrar den biologiska mångfalden och att storskalig bebyggelse kan innebära att områden med sociala problem skapas.

**Privatperson 757, 759** vill hellre se en mindre utbyggnad av bostäder i de sydöstra stadsdelarna och anser att samrådet borde handla om hela utbyggnaden och inte bara detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik. Depån borde också ingå i samrådet. Personerna vill att alla kostnader för genomförandet av detaljplanen ska framgå av handlingarna. Dessutom saknar personerna en redovisning av en utredning gällande andra trafikslag än spårvagn, en utredning gällande el- och vattenförsörjning för kommande bebyggelse samt en analys som redovisar alternativ och kostnader i det fall bron över Fyrisån skulle göra dricksvattentäkten i åsen otjänlig. Personen önskar vidare att det framgår av handlingarna hur spår- och hållplatsområdet vid depån ska göras barnsäkra, hur skogen runt Nántuna backe ska bevaras, att kommande bebyggelse ska hållas låg och hur byggfasen ska orsaka så lite störningar som möjligt.

**Privatperson 760** anser att den nya bebyggelsen i de sydöstra stadsdelarna är allt för omfattande och att det kan bli ett område med sociala problem. Personen framför också att bebyggelsen kommer att orsaka skador på naturen. De som bor i området har valt att bo där just på grund av närheten till naturen.

**Privatperson 281** tycker att förslaget är utmärkt.

**Privatperson 278** framför att det ska bli spännande med spårväg i Uppsala. Personen framför att det vore bra med sittplatser på bron för att kunna vila sig längs vägen.

**Privatperson 293** framför att den nya bron över Fyrisån är en bra idé men tycker att den borde vara rakare för att det ska gå snabbare att gå eller cykla över. Personen framför vidare att spårvägsdragningen på den östra sidan bron går för långt bort från befintlig bebyggelse. Den kommer därför inte att vara ett förstahandsalternativ för de redan boende när de vill ta sig in till stan. Till sist framför personen att väg 255 inte ska göras om till en stadsgata eftersom det är den enda snabba trafiklänken för de redan boende i området in mot stan.

**Privatperson 629** föreslår att bron ska få en annan gestaltning. En bild på en murad bro i tegel med flera valv bifogas yttrandet.

**Privatperson 707** tycker att det är jättebra med spårväg och framför att det är viktigt att passagen mellan spårväg och tåg vid nya stationen blir så kort som möjligt. Personen tycker att hållplatsen borde ligga på bro ovanför spåren.

## Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

### Val av trafikslag och andra trafikfrågor (t.ex. trafiksäkerhet).

Omfattande utredningar av olika trafikslag har genomförts för att säkerställa att satsningen ger den effekt som behövs. Det är viktigt med stomlinjer, men dessa kan, och i det här fallet bör de också, bestå av olika trafikslag. Det är normalt i större städer att ha olika trafikslag som samverkar inom kollektivtrafiken. Behovet av resor i den här delen av staden är så pass omfattande att stomlinjebussarnas kapacitet på sikt inte räcker till.

Bussar i egna körbanor är en förutsättning för BRT, det innebär att ett snabbussystem är lika platskrävande som ett spårvägssystem. Det innebär också att ett sådant system är lika trögt att förändra som ett spårvägssystem.

Val av tekniska system, till exempel eldrift, regleras inte i detaljplaner. Region Uppsala som har hand om lokaltrafiken går dock över mot en alltmer elektrifierad stadsbusstrafik. Spårvägen kommer att utgöra ett komplement till stadsbussarna. Spårvägen planeras så att stopp i trafiken kan hanteras genom ersättningsbussar. För ytterligare svar kring flexibilitet i kollektivtrafiksystemet se stadsbyggnadsförvaltningens bemötande till fastighetsbolag, intresseföreningar och partier angående val av trafikslag.

Vägen från dragonvägen till Stordammen kommer korsa spårvägen och vara kvar i sin befintliga sträckning. Om området senare exploateras i enlighet med den fördjupade översiktsplanen kommer andra vägnät ersätta den, men det hanteras i så fall i kommande planeringsskeden.

En bro för alla trafikslag skulle ha större negativ påverkan på kulturmiljö, naturmiljö och alla andra värden i området. Detaljplanen tillåter bara spårvagn, räddningstjänst, gång och cykel på bron. Om det skulle finnas en politisk majoritet för att tillåta biltrafik skulle en ny detaljplan behövas. I den skulle kommunen behöva visa hur en sådan plan skulle kunna genomföras utan betydande påverkan på de värden som finns vid bron.

HSB BRF synpunkt om att utformningen av hållplatser bör beakta störningsrisk för närboende noteras och hanteras i fortsatt projektering.

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.

Valet att göra en korsning i samma plan mellan Gamla Stockholmsvägen (tidigare väg 255) och spårvägen är i första hand kopplat till att området runt korsningen ska omvandlas till en stadsdel med centrumverksamhet, i enlighet med den fördjupade översiktsplanen. Att skapa en mer sammanhängande plats med torg, samt kommersiella och offentliga funktioner, underlättas väsentligt om korsningen inte är planskild. Kommunen har tagit fram analyser av hur spårvägstrafiken kommer att påverka trafiken på Gamla Stockholmsvägen. Analysen visar att viss köbildning kommer att uppstå men stadsbyggnadsförvaltningen gör bedömningen att störningen är acceptabel med hänvisning till den nytta som spårvägen kommer att ha för många resenärer. Stadsbyggnadsförvaltningen delar synpunkten om att trafiksäkerhet är viktigt. Oavsett om en bil drivs med förbränningsmotor eller el följer trafiksäkerhetsproblem med fler bilar. Att erbjuda andra sätt än med bil att ta sig snabbt och enkelt mellan stadens olika delar är därför en viktig trafiksäkerhetsåtgärd.

Gamla Stockholmsvägen kommer på längre sikt och etappvis göras om till en stadsgata med delvis lägre hastighet i trafiken än idag. Den här detaljplanen planlägger ett avsnitt av detta, men vägen planeras inte byggas om för en stadsgata med lägre hastighet

förrän det också finns mer bebyggelse intill den. En hastighetssänkning från 70 till 40 kilometer i timmen på en några kilometer lång sträcka påverkar restiden med endast några minuter, det vill säga ganska marginellt. Kollektivtrafik i form av både buss, spårvagn och tåg kommer också vara en snabb trafiklänk in till stan.

Elbilar är lika platskrävande som bilar med förbränningsmotorer. Det skulle uppstå stor platsbrist i städerna om alla ska åka bil. Självkörande bilar skulle kunna minska utrymmesbehovet till viss del om de ersatte privata bilar och ökade samåkningen men i rusningstrafik skulle de ändå innebära problem. Kollektivtrafiken behöver betydligt mindre mark än biltrafiken. Om de som i dag reser med kollektivtrafik istället skulle åka bil skulle trängseln på vägar och gator bli avsevärt mycket värre än i dag. Restiden för bilister skulle bli längre, det skulle ta längre tid att hitta parkeringsplats, trafiksystemet skulle bli känsligare för störningar och det skulle bli svårare att veta när man kommer fram. Även godstrafiken skulle drabbas genom att det skulle ta längre tid att leverera varor till butiker och företag. För att lösa trafikproblemen skulle gator och vägar behöva fler körfält och fler parkeringsplatser skulle behöva byggas. Andra verksamheter skulle behöva flytta på sig. Även bullret skulle öka även om motorerna är tysta, då det i hastigheter över 30 kilometer i timmen är däckens friktion mot asfalten som låter.

Idag finns inte automatiserade bilar i reguljär trafik. Inte heller spårvagnar. Däremot finns det automatiserad spårtrafik som inte blandas med andra trafikanter. Spårvagnar har liknande utmaningar att automatiseras som annan vägtrafik där den går i blandtrafik, men det faktum att det går på spår och till viss del på egen bana gör steget till automatisering i trafik mindre för spårvagnar än vägfordon.

Det stämmer att spårvägen har funnits länge och är en beprövad teknik, men spårvagnstekniken har också, liksom andra trafikslag, utvecklats genom åren. Eftersom flera andra städer både i Sverige och Europa bygger eller bygger ut spårvägssystem ungefär samtidigt innebär också att det finns erfarenhetsutbyten att göra.

Vid jämförelse mellan bilens alla kostnader, inte bara drivmedelskostnad, blir det inte alltid billigare att ta bilen. Kostnad är dock inte den enda faktorn som avgör vilket trafikslag människor väljer utan det är många olika faktorer som samverkar. Alla kan inte heller äga eller köra en bil och för dem måste det finnas andra alternativ. För ytterligare information om kommunens målsättningar och åtgärder för mobilitet och trafik se kommunens dokument Program för mobilitet och trafik (2022) samt Handlingsplan för mobilitet och trafik (2022). Spårvägen byggs ut för att öka kapaciteten i det befintliga nätet. De som behöver använda bil kan fortfarande göra det, och kommer ha bättre möjligheter att göra det om de som inte behöver använda bil kan använda andra färdmedel istället.

Spårområdet kommer utformas för att leda bort regn så att inte spåren översvämmas vid skyfall. Vilka platser som har krävt åtgärder för att förhindra stående vatten vid skyfall och vilka åtgärder som föreslås finns beskrivet i planbeskrivningen. Vatten på spåren som inte innebär översvämning medför inga problem för spårvägens drift.

En trädplan har tagits fram för nyplantering av träd där ett av kraven för val av trädsort längs spårvägssträckningen är att minimera lövhalka.

Mycket is och snö innebär problem för de flesta trafikslag, men det finns också åtgärder. Exakt vilka åtgärder som kommer användas för att motverka problemen just i Uppsalas spårvägssystem är inte helt bestämt. Som exempel från Göteborg används värme i växlarna när temperaturen blir låg för att undvika växelfel när de samlas mycket snö eller bildas is. För att undvika rimfrost på kontaktledningarna körs rimfrostvagnar genom

linjenätet. Blir det halt på skenorna kan föraren använda spårvagnens sandningssystem för att öka friktionen och göra det lättare att bromsa. Dessa typer av tekniska system styrs dock inte av detaljplanen.

För bemötande av varför spårvagnssystemet bara byggs ut söderut se stadsbyggnadsförvaltningens bemötande till intresseföreningar och partier angående val av trafikslag.

Detaljplanen berör inte Gläntvägen och den har heller inte omnämnts i planhandlingarna. I den fördjupade översiktsplanen däremot planeras ett framtida huvudcykelstråk längs med Gläntvägen och vidare till de nya områdena. Det som beskrivs i en fördjupad översiktsplan är en grund för fortsatt planering, där vissa delar kan planeras vidare och byggas inom relativt kort tid, medan andra delar kan dröja längre eller inte alls bli av. Mer specifik utformning av eventuell framtida cykelväg från Gläntvägen kommer hanteras i framtida detaljplaner för ny bostadsbebyggelse söder om Gläntvägen när det blir aktuellt.

En spårvagn kan behöva tas ur drift på alla delar av sträckan. Byte får då ske vid närmaste hållplats. Något extra spår bedöms inte behövas. Däremot finns ett antal växelförbindelser där en vagn kan dras över till spåret närmast depån. Havererade vagnar kan ställas upp vid Uppsala central, hållplatsen i Bergsbrunna eller vid hållplatsen intill korsningen mellan Ulls väg och Ultunaallén.

Av kulturhistoriska skäl kommer Hemslöjdsvägen att efterlikna den som finns i dag. Vägen kommer dock att breddas från cirka fem meter till sex och en halv meter längs den ombyggda sträckan. Stadsbyggnadsförvaltningen tar med sig synpunkten om att Hemslöjdsvägen upplevs som osäker och noterar önskan om fartbulor.

De trafikanalyser som gjorts visar på ett behov av en kapacitetsstark kollektivtrafik. Jämförelsestudier mellan olika kollektivtrafiklösningar pekar också mot att det behövs högre kapacitet på vissa sträckor inom närmsta decennierna än vad buss kan tillhandahålla. Se även stadsbyggnadsförvaltningens svar på yttranden från fastighetsbolag, intresseföreningar och partier angående val av trafikslag.

#### Linjesträckning

Sedan det första och andra samrådet har alternativerna för broförbindelse utretts vidare utifrån olika aspekter och en kontinuerlig dialog har också hållits med länsstyrelsen kring avgörande frågor för att minska potentiella risker. Till miljökonsekvensbeskrivningen hör en bilaga där olika alternativa stäckningar av bron över Fyrisån, och varför dessa valts bort, redovisas. Mer information om den valda stäckningen finns i planbeskrivningen.

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar att många yttranden inkommit som innehåller förslag på andra stäckningar för spårvägen. Oavsett var spårvägen dras kommer många att inte få just sina förslag tillgodosedda. För ytterligare svar kring alternativa sträckningar av spårvägen, se även stadsbyggnadsförvaltningens bemötande till fastighetsbolag, intresseföreningar och partier angående linjesträckning.

Spårvägen sträcker sig förbi stadens båda universitet och sjukhuset som är viktiga målpunkter, även för de som reser med tåg. En spårväg som vänder i Ultuna skulle därför missa möjligheten att både avlasta centralstationen, minska restiden till viktiga målpunkter för de som kommer med tåg söderifrån och ge bättre pendlingsmöjligheter för boende i till exempel Gottsunda och Ulltuna.

Sedan det senaste samrådet har detaljplanen ändrats så att spårvägen går på Ultunaallén och en ny bil samt en gång- och cykelväg dras norr om allén. Det innebär att

ingen jordbruksmark kommer att påverkas söder om allén. Precis som i det senaste samrådet säkras försöksodlingen genom planstöd i detaljplanen.

En av ambitionerna när bron sträckning utreddes var att följa landskapet, till exempel gränsen mellan jordbruksmark och betesmark. Gränsen går dock inte att följa exakt eftersom det också finns andra aspekter att ta hänsyn till, som tex tågens svängradie. Detaljplanen styr inte vilken typ av odling som får göras på marken utanför detaljplaneområdet, men det pågår en förhandling mellan kommunen och Sveriges lantbruksuniversitet, SLU, om markförvaltningen och planteringar runt bron.

I det senaste samrådet fanns två alternativ för spårvägens dragning förbi Stordammen, ett 20 meter och ett 50 meter från Stordammen. I granskningen har en mellanvariant av de båda alternativen valts, 50 meter norr om Stordammen.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar bilden att för boende i en stor del av den befintliga bebyggelsen i de sydöstra stadsdelarna kommer spårvagnen inte vara ett förstahandsalternativ då hållplatserna är för långt från deras bostad. Där kommer buss eller andra färdmedel än kollektivtrafik användas för att ta sig in till staden och till den nya södra stationen. För vissa målpunkter kan en kombination av cykel eller buss och spårvagn fortfarande vara aktuellt.

#### Gång- och cykel

Gång- och cykelvägen mellan Ulls väg och Gamla Stockholmsvägen är förlagd på södra sidan för att spåren inte ska behöva korsas av gång- och cykeltrafikanter vid depån. Bron kommer att kunna nås med gång och cykel från Hemslöjdsvägen, via den anslutningsväg som byggs för utryckningsfordon. Vid Hemslöjdsvägen blir det betydligt enklare att ansluta gång- och cykelbanan om den ligger på södra sidan av spåren på bron.

#### Båttrafik

Den föreslagna brohöjden har ändrats sedan samrådet till 12 meter segelfri höjd. Se stadsbyggnadsförvaltningens bemötande av statliga remissinstanser angående båttrafik för utförligare beskrivning av den föreslagna brohöjden.

#### Depå

Allmänheten, inklusive barn, kommer inte ha tillträde till depån. Spårområdet och hållplatsområdet utanför depån, liksom alla andra spårområden och hållplatsområden kommer utformas för att fungera med de trafikanter som rör sig i området, inklusive barn. Exakt utformning är inte bestämd och regleras inte av detaljplanen. Mer information kring spårvägens påverkan på barn finns i de barnkonsekvensanalyser som gjorts i samband med planarbetet. Dessa går att ta del av på kommunens hemsida för detaljplanen. En spårvagnsdepå, liksom en spårväg, antas generellt alltid medföra risk för betydande miljöpåverkan oavsett var den planeras. Därför har en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram i vilken planens konsekvenser i både byggskede och driftskede beskrivs. Planen har också anpassats på flera sätt för att den inte ska medföra betydande miljöpåverkan. Frågor rörande depån besvaras i första hand i samrådsutlåtandet för depån.

Nödvändiga tillstånd och dispenser för genomförandet av detaljplanen söks av tidsmässiga skäl parallellt med planens framtagande.

## Klimat och miljö

*Utbyggnad av spårväg och fyra spår till Stockholm är ett steg i att få mer miljömässigt hållbara transportsystem inom staden, i enlighet med kommunens ambition om en miljömässigt hållbar utveckling.*

### Natur, skyddade arter, grönstruktur, och rekreation, Natura 2000

*Det stämmer att det finns många värden att ta hänsyn till i planeringen av spårvagnssträckningen. Värden och förutsättningar har utretts i den mån det krävs för detaljplanens granskningsskede, och där det behövs föreslås olika åtgärder för att minska påverkan. Utredningarna utgör underlag för detaljplanerna och finns att ta del av på kommunens hemsida. Sedan samrådet har många utredningar uppdaterats eller lagts till. De blir offentliga i samband med att detaljplanen skickas ut för granskning. Till detaljplanens handlingar hör också en miljökonsekvensbeskrivning som beskriver konsekvenserna av detaljplaneförslaget. En kortare summering av detta återfinns också i planbeskrivningen. Utöver dessa utredningar finns också undersökningar och utredningar kopplade till olika tillståndprocesser eller projektering där flera aspekter undersökts i den mån som krävs i detta skede för respektive process.*

*Skydds- och försiktighetsåtgärder för Natura-2000-områdena har tydliggjorts i Swecos PM Natura 2000 Bäcklösa och PM Natura 2000 Lunsen. Dessa är underlag till detaljplanen och finns att ta del av på detaljplanens hemsida. Planbeskrivningen har uppdaterats utifrån det. Åtgärderna kommer också föras in i miljösäkringslistan och bli en förutsättning i projektet.*

*Utgångspunkten för planarbetet är att undvika större skador på natur och miljö genom att om möjligt undanta de stråk och områden med störst naturvärde från exploatering. Där det inte anses genomförbart att få ihop fungerande infrastruktur eller stadsdelar och samtidigt bevara viktiga naturvärden eller koldioxidsänkor jobbar kommunen med att kunna kompensera för förluster av naturvärden och koldioxidinbindning. Kompensationsåtgärder kan göras på både mindre och större skala. I den mindre skalan har flera kompensatoriska och lindrande åtgärder utretts och beskrivits i detaljplanen. Det kan till exempel handla om att plantera nya träd, flytta delar av träd med håligheter och fästa på andra träd, undvika bullrande arbete och trädfällning under fåglarnas häckningsperiod och fladdermössens yngelperiod, uppföra bullerskydd, riktabelysning för att undvika ljusföroreningar, rena idag orenat vatten innan det släpps till Fyrisån etcetera. Detta finns beskrivet i planbeskrivningen.*

*För kompensationsåtgärder på större skala, till exempel ersätta hela miljöer, pågår ett mer övergripande arbete på kommunen. Se stadsbyggnadsförvaltningens svar till länsstyrelsen.*

*För svar angående brons påverkan på fågelliv i Årike Fyris se stadsbyggnadsförvaltningen bemötande till Fastighetsbolag, intresseföreningar och partier angående kulturmiljö och Ultunabron.*

*Det pågår ett arbete med artskyddsdispens för påverkan på cinnoberbagge som också inkluderar förstärkningsåtgärder för cinnoberbagge på andra platser för att på helhet skapa bättre och större områden där cinnoberbaggar trivs. Förstärkningsåtgärderna är också positiva för många andra arter då miljöer som gynnar cinnoberbagge samtidigt gynnar många andra arter. Arbetet finns beskrivet i planbeskrivningen.*

*Detaljplanen reglerar bara det som är inom detaljplaneområdet. Skogen närmast Nåntuna backe ingår inte i detaljplanen, men en del skog lite längre från Nåntuna backe kommer tas ner för att ge plats åt spårvagnsspår och depå.*

Arter som omfattas av art- och habitatsdirektivet har inventerats och utretts i artskyddsutredningen gjord av Sweco. Utredningen innehåller också förslag på skyddsåtgärder. Huggorm är påträffad i utkanten av skogsområdet Norra Lunsen men förekommer troligen på flera ställen längst med kollektivtrafikstråket då det är en lokalt allmän art. Snok är påträffad på flera ställen och är en allmän art som förekommer väl spridd i Uppsala med omgivningar. Alla arter av grod- och kräldjur, däribland huggorm och snok, är fridlysta i Sverige enligt 6 § i artskyddsförordningen. Varken huggorm eller snok är dock fridlysta med de mer omfattande skyddet i 4 a § av artskyddsförordningen. Detaljplanen bedöms inte påverka någon av arternas bevarandestatus eller kontinuerliga ekologiska funktion. Planbeskrivningen har uppdaterats med ytterligare beskrivningar av detta under rubriken Artskydd.

Området vid Stordammen kommer även fortsättningsvis kunna användas för rekreation. I den fördjupade översiktsplanen föreslås ett grönt stråk i nord-sydlig riktning kallat stordammsstråket, som är bortåt 300 meter brett. Spårvagnen planeras gå norr området på en bro 50 meter från Stordammen. Bron ska ge möjlighet för både djur och människor att röra sig längs med stråket under spårvägen. Bron kommer också göra att den bäck som är sammankopplad med Stordammen kan rinna under bron i samma sträckning som den gör idag.. Planbeskrivningen har uppdaterats med ytterligare beskrivningar av bron över stordammsstråket.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen om att den nya infrastrukturen kommer att påverka framförallt vilda djur i området. För att mildra påverkan har en rad kompensatoriska och mildrande åtgärder tagits fram. Dessa finns beskrivna i planbeskrivningen. Gröna stråk bevaras för att större vilda djur även fortsatt ska kunna röra sig mellan olika områden. Olika åtgärder finns i detaljplanen för att minska påverkan på bland annat fåglar, fladdermöss och groddjur. Tamdjur bedöms inte påverkas i så hög utsträckning i sina vanliga livsmiljöer. För frågan om påverkan se stadsbyggnadsförvaltningens bemötande till fastighetsbolag, intresseföreningar och partier angående buller, vibrationer och elektromagnetiska fält.

Det stämmer att spårvägen sannolikt kommer kräva sprängning på vissa ställen, även om projektet anpassas i den mån det går för att minska behovet av sprängning. Även vägar för snabbbussar behöver dock vara relativt raka och flacka med visst behov 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. Kommunen har inte kännedom om att något annat har sagts på samrådsmöten.

Planen för Åriket som antogs av kommunstyreslen 1996 ingår till stora delar i skötselplanen för naturreservatet. De värden som värnas genom reservatsbildningen har beaktats i framtagandet av detaljplanen. I bilaga 1 skötselkarta till skötselplanen för naturreservatet ingår också ett område för bro genom naturreservatet, kallat anläggningsområde.

Stora delar av Lunsen är ett Natura-2000 område och naturreservat, men inte hela. Detaljplanen är inte inom det skyddade området och med de skyddsåtgärder som kommer göras bedöms det inte heller påverka det skyddade naturområdet. Inte heller den fördjupade översiktsplanen föreslår exploatering inom det skyddade området. I kommande planläggning kommer åtgärder och anpassningar utredas så att inte ny bebyggelse påverka Lunsen indirekt, framförallt gällande hydrologi.

Biltrafik för påfart under E4:an möjliggörs inte i denna detaljplan.

### Grundvatten och dricksvatten

*Sedan samrådet har planhandlingarna uppdaterats med en riskbedömning för påverkan på grundvattnet samt flera hydrogeologiska utredningar. För ansökan om vattenverksamhet som behövs för bron har också ett flertal utredningar och en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram. Med de åtgärder som föreslås för att minimera risken för påverkan på grundvattnet bedöms bron inte riskera att påverka grundvattnet och dricksvattensreserven. Det finns etablerad teknik för att bygga på Uppsalaåsen utan att äventyra grundvattnets kvalitet eller kvantitet. Bygget utreds och förbereds framförallt inom ramen för tillståndsprocessen för vattenverksamhet. Se även stadsbyggnadsförvaltningens bemötande av synpunkter från kommunala remissinstanser gällande grundvatten och dricksvatten.*

*Den fördjupade översiktsplanen för Södra staden som SGU yttrande sig om togs fram för flera år sedan och därefter är frågan om vilken påverkan en bro kan ha på dricksvattentäkten utredd ytterligare. Under granskningen ansvarar länsstyrelsen för att samordna synpunkter på detaljplanen från statliga instanser.*

*Om det finns en risk att dricksvattentäkten kan påverkas negativt av byggandet av bron kan bron inte få de tillstånd som krävs och därmed inte byggas. Därför utreds förhållanden och lämpliga åtgärder noggrant för att undvika risk för påverkan på grundvattentäkten. Alternativa dricksvattenkällor och kostnader för en otjänlig dricksvattentäkt är därför inte aktuellt.*

*Vattenförhållanden i Lunsen har utretts. Påverkan redovisas i Swecos rapport Bedömningar av risk för påverkan på Natura 2000-området Lunsen. Planbeskrivningen har också uppdaterats sedan samrådet med de väsentligare slutsatserna från den rapporten. I rapporten dras slutsatsen att risken för påverkan från byggnation och drift av spårvägen på hydrologin inom Natura 2000-området är obefintlig. Även kumulativa effekter för framtida bebyggelse behandlas kort i rapporten. Fortsatta utredningar om eventuell påverkan på Natura 2000-området kommer att göras kontinuerligt medan området detaljplaneras för bebyggelse, med lämpliga anpassningar och skyddsåtgärder som följd. Det hör dock inte till denna detaljplan utan kommande. Den fördjupade översiktsplanen och gällande regelverk kräver att allt dagvatten från förorenade ytor såsom vägar renas innan det släpps vidare. Sådant som ett dieselutsläpp från en lastbil bör därför stanna i reningssystemen. Utöver det är områdets lutning och avrinning mot norr och Sävjaån, eller västerut mot Fyrisån, inte mot Lunsen.*

*För frågan om Uppsalas vattenförsörjning Se stadsbyggnadsförvaltningens bemötande av lokala föreningar och privatpersoner angående ny bebyggelse i sydöstra stadsdelarna*

### Dagvatten, ytvatten, översvämning och skyfall.

*Miljö kvalitetsnormer för vatten anger ett icke-försämringskrav. Dagvattnet kommer att renas, men för vissa ämnen innebär det ändå en ökad belastning. För att uppnå förbättrad vattenkvalitet kommer därför dagvatten från befintlig bebyggelse, som idag inte renas, att kopplas på nya dagvattensystem och renas så att det totalt blir mindre föroreningar i vattendragen. Spårvägen i sig innebär ingen ökning av avloppsvatten som omhändertas i reningverket. Vattenhanteringen för ny bebyggelse i de sydöstra stadsdelarna kommer att säkerställas i kommande detaljplanering, och sannolikt innehålla kompensationsåtgärder, då det är ett lagkrav att inte försämra vattenkvaliteten i både grundvatten och vattendrag.*



### Kulturmiljö och Ultunabron

*Kommunen följer miljöbalken och plan- och bygglagen. Bedömningar kring möjligheten att få alla tillstånd och dispenser som behövs görs kontinuerligt och söks när det krävs. Processen för tillstånd för vattenverksamhet för bron pågår parallellt med planprocessen.*

*Ett så kallat tentativt nomineringsdokument inför att nomineras till världsarv har skickats in till UNESCO 2009 av projektet The Rise of Systematic Biology för de linnéanska värdena i Uppsala. Årike Fyris är en av flera områden som är planerade att ingå i världsarvsansökan. Länsstyrelsen har i samband med den fördjupade översiktsplanen bedömt att en kollektivtrafikbro i området riskerar att påverka möjligheterna att få status som världsarv. Den risken är dels kopplad till risken att det ursprungliga växtmaterialet ersätts eller tas bort, och dels kopplad till brons påverkan på kulturlandskapet. Sedan dess har brons utformning anpassats till kulturlandskapet. Efter samrådet för denna detaljplan har planbeskrivningen uppdaterats med mer beskrivning av åtgärder för att bevara det ursprungliga växtmaterialet.*

*De moderna Linnéstigarna går inte alltid exakt där Linné gick, utan har anpassats för att vandrarna ska få en bättre naturupplevelse vart efter staden byggt ut sedan 1700-talet när Linné var aktiv. Det är inte stigarnas exakt sträckning som ingår i världsarvsansökan 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.*

*Bron har en böjd sträckning som en anpassning och förstärkning av landskapet och olika markanvändning i dalgången. Brobankar görs växtbeklädda och bron kan bäddas in något av trädplanteringar för att den ska upplevas som en del av skogsbrynet och inte skära genom jordbrukslandskapet. Bron görs i en stålkonstruktion för att minska tjockleken. Detta går att läsa mer om i kulturmiljöutredningen och planbeskrivningen. Stadsbyggnadsförvaltningen delar slutsatsen om att en rakare bro skulle gå snabbare passera men har landat i att en anpassad och böjd bro är det enda framkomliga alternativet på platsen med hänvisning till kulturmiljön.*

*Det stämmer att syftet med Årike Fyris naturreservat handlar om att bevara områdets vattenmiljöer, biotoper för rikt fågelliv, samt bevara och utveckla ett kulturpräglad landskap. I skötselplanen ingår ett område för bro genom naturreservatet, kallat anläggningsområde i bilaga 1 skötselkarta. Naturreservatets skötselplan bygger på de utredningar och rapporter som ledde fram till reservatsbildandet. Bedömningen är att dessa båda intressen går att kombinera om bron uppförs på ett anpassat sätt.*

*Kulturmiljöbedömningen är att vegetationsbeklädda slänter är en förutsättning för att bron inte ska ha betydande påverkan på riksintresset. Därför styr detaljplanen att det ska finnas. Trädplanteringarna minskar ytterligare påverkan, men är inte avgörande. Därav tillåter detaljplanen åkerholmar- och stadsbyggnadsförvaltningens intention är att det ska finnas, men det krävs inte som ett villkor för hela spårvägen.*

*Sedan samrådet har det lägre broalternativet valts som huvudalternativ för granskningshandlingarna. För mer information om brohöjden se stadsbyggnadsförvaltningens bemötande av yttranden från statliga remissinstanser angående båttrafik.*

*Bron innehåller en gång- och cykelväg för att förbättra möjligheterna att ta sig fram med gång och cykel, som är mer känsligt för kortare omvägar än till exempel bil. Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att cyklisterna ska till centrala staden från de*

sydöstra stadsdelarna inte i första hand kommer cykla över den nya bron. Cyklister som har andra målpunkter såsom till exempel universitet och arbetsplatser i Ultuna, kan däremot göra det i högre grad.

Detaljplanen reglerar inte bronns utformning i detalj, men stadsbyggnadsförvaltningen noterar önskemålet om sittplatser på bron.

Om bron över Fyrisån inte får de tillstånd som krävs behöver projektet i första hand ta fram förslag på andra eller ytterligare åtgärder för att uppfylla kraven för att få tillstånd. Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet pågår parallellt med planprocessen och en kontinuerlig dialog förs kring vad som krävs för att få ett tillstånd. Sannolikheten för en situation där inga möjliga anpassningar återstår för att få ett tillstånd bedömer stadsbyggnadsförvaltningen som låg.

#### Risk för olyckor

Riskutredningen har lyft att strömförande ledningar ovanför spåren kan utgöra ett hinder vid brandutrymning, både för räddningstjänstens utrustning och för personer som kommer för nära ledningarna. Därför behöver ledningarna placeras så att de inte hindrar utrymning. I övrigt har inte riskutredningen tagit upp ledningarna som en risk. Spårvägsledningarna kan vara farliga, men har inte lika hög spänning som ledningar för tåg.

#### Ekonomi

Gällande projektets helhetsekonomi och beräknade kostnader se stadsbyggnadsförvaltningens bemötande av yttranden från fastighetsbolag, intresseföreningar och partier angående ekonomi.

Spårvägen, den nya järnvägsstationen, och utbyggnaden av de sydöstra stadsdelarna planeras inte för att i första hand generera inkomster till kommunen, utan för att på lång sikt möjliggöra ett väl fungerande kollektivtrafiksystem samt bostäder och lokaler för att möta efterfrågan. På lång sikt beräknas det dock också bli mer ekonomiskt än de alternativ som studerats.

Kostnaden för bron finns inte beräknad separat. Bron ingår i spårvägsprojektet och för det finns en budget för helheten. Budgeten styrs inte av detaljplanen.

#### Ny bebyggelse i sydöstra stadsdelarna

Den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna är antagen och det finns inga planer på att göra om den. I den lagstadgade processen för en fördjupad översiktsplan finns möjligheter för medborgare, liksom för föreningar och remissinstanser, att lämna synpunkter under samråd och utställning av en översiktsplan. En möjlighet som många nyttjat. Kommunens uppdrag är att väga in det som framkommer som några av många aspekter i planeringen av den framtida staden.

Idag används grundvatten som främsta resurs för produktion av dricksvatten och på kort sikt utvecklas bland annat de 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. Det stämmer inte att avloppsvattnet är otillräckligt renat. Tvärtom så har Kungsängsverket, avloppsreningsverket i staden, en fosforrening som är en av de bästa i Europa. Just nu pågår också en utbyggnad av verket

*då kommunen planerar bygga fler reningssteg, varav ett är för rening av läkemedelsrester.*

*Mer bebyggelse, och framförallt mer hårdgjorda ytor kommer leda till ökad avrinning och därmed ökade utsläpp av föroreningar i dagvattnet, trots hög reningsgrad. Det kompenseras dock av att utbyggnaden av dagvattendammar i området också kommer rena idag orenat dagvatten från befintlig bebyggelse. Summan blir därför renare vatten i recipienterna Fyrisån och Sävjaån. Det finns också ett icke-försämringskrav på vattenkvaliteten i grundvatten och vattendrag, vilket gör att nya områden inte skulle gå att bygga om det bidrog till försämrad vattenkvalitet.*

*Många människor vill bo i Uppsala oavsett om kommunen önskar en befolkningstillväxt eller inte, och idag saknas bostäder till många som vill ha en bostad. Kommunen har ett bostadsförsörjningsansvar och måste därmed arbeta med att försöka möta efterfrågan. Finns det inte bostäder för att möta efterfrågan riskerar det att bidra till att människor bor under väldigt dåliga förhållanden, trångt, i lokaler som inte är bostäder, eller i värsta fall på gatan. Det kan också orsaka problem för företag att rekrytera rätt personal och för universiteten att få hit studenter och forskare. Om alla som vill bo i Uppsala skulle bo i ett lägre privatägt hus skulle det innebära att väldigt stora ytor skulle behövas för att bygga alla de husen, med minskad natur och jordbruksmark som följd. Det skulle också vara svårt att få tillräckligt underlag för alla former av service, som skulle hamna långt bort från de flesta på grund av just de stora ytorna som krävs för enbostadshus. Alla vill dock inte bo i låga privatägda hus, och många har inte ekonomiska möjligheter att köpa ett sånt boende. För att kunna erbjuda boende till fler människor med olika preferenser och ekonomiska förutsättningar är det därför bättre med ett varierat bostadsutbud. Med högre koncentration av bebyggelse vid till exempel knutpunkter för kollektivtrafik, som den framtida södra stationen och hållplatser för spårvagn, ges där förutsättningar för boenden med närhet till service och kollektivtrafik för de som behöver det, och möjligheter att spara värdefull natur i närheten. Utbyggnad i kransorterna runt Uppsala sker också, men i mindre omfattning då efterfrågan på bostäder inte är lika stor där som i Uppsala.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen att närmiljön och möjligheten till intilliggande rekreation är avgörande för att skapa bra och hållbara boendemiljöer. Trots att delar av skogen bebyggs om den fördjupade detaljplanen genomförs kommer det fortfarande finnas goda möjligheter till natur i nära anslutning till bostaden för både tillkommande och befintliga bostäder.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen delar synen på att ett ensidigt bostadsutbud i ett område ofta kan få olika negativa effekter. Utbyggnaden i sydöstra staden kommer att ske på ganska lång sikt och med en variation av olika bostadsformer, vilket är generella faktorer som vanligtvis motverkar att ett område blir ett utanförskapsområde med sociala problem, eller ett segregerat område för höginkomsttagare. Det är inte heller kommunen som bygger bostäder (undantaget vissa specialbostäder som till exempel gruppbostad eller bostäder med särskild service) utan det är framförallt kommersiella aktörer som bygger det de bedömer att det finns en efterfrågan på. Därtill finns också ett äldre bostadsbestånd i den befintliga bebyggelsen som ytterligare ökar variationen i ålder och prisnivå. Att området ska ha blandade upplåtelseformer står inskrivet i den fördjupade översiktsplanen, liksom att det ska byggas ut etappvis under längre tid. De som förväntas flytta till de sydöstra stadsdelarna förväntas spegla den variationen, det vill säga utgöras av en befolkning från olika yrkesgrupper, bakgrund och livsförhållanden. Sannolikt kommer en något högre andel än i andra av stadens stadsdelar ha ett jobb som de kan ta taget till från den nya stationen.*

*Den här detaljplanen gäller spårvägens delsträcka D. Frågor kring utbyggnad i Ulleråker hanteras inte i denna detaljplan. Frågor kring utbyggnaden av planerad bebyggelse enligt den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna har hanterats i samrådet för den fördjupade översiktsplanen och kommer hanteras i kommande detaljplanering för varje del i den. De olika projekten i sydöstra staden hänger ihop både geografiskt och ekonomiskt genom bland annat fyrspårsavtalet, men den här detaljplanen hanterar inte var framtida bebyggelse förläggs, hur omfattande den ska vara eller hur hög den ska vara. Synpunkterna kring detta noteras dock av stadsbyggnadsförvaltningen.*

#### Uppsala Södra och resvanor

*Region Uppsala genomför kontinuerligt resvaneundersökningar hos Uppsalaborna. Bland annat undersöks reslängder, startpunkter, resmål, färdmedelsval, syfte med resan med mera. Det tillsammans med resenärstatistik 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 resenärstatistik visar dock att resandet nu är tillbaka på samma nivåer som före pandemin.*

*Frågan kring vilka tåg som kommer att trafikera den nya järnvägsstationen vid Bergsbrunna är något som det arbetas med. Det är i dagsläget inte avgjort om exempelvis regionalståg kommer att kunna stanna där eller inte. Inriktningen är att stationen i ett första skede kommer att nyttjas av pendeltåg. Stationen förbereds för att kunna nyttjas även av tåg som inte har lika tätt uppehållsmönster, utan endast stannar vid viktiga mål- och bytespunkter, en funktion som motsvarar regionalståg. Uppehåll med den typen av tåg kommer att öka resandet via den framtida stationen vid Bergsbrunna, men även med endast pendeltågsuppehåll visar trafikanalyser på ett stort resande med spårvägen. Stockholm central är inte den enda destinationen för pendlare från Uppsala, utan andra pendeltågsstationer längs sträckan är också målpunkter. Det finns också en dynamik mellan start- och målpunkter och trafiksystemet i sig. Både val av bostad och arbetsplats påverkas av hur enkelt det är att ta sig till platsen. Ett nytt kollektivtrafiksystem med spårvagnar, bussar och tåg i den sydöstra staden kommer med sannolikhet påverka både vilka som väljer att bosätta sig i området och vilka målpunkter de har.*

*Spårvägshållplatsen vid den nya tågstationen planeras för enkel transport mellan spårvagn och tåg. Den kommer vara intill stationen och inte på bro ovan spåren.*

#### Ledningar och teknisk försörjning

*Transformatorstationen i närheten av Hemslöjdsvägen och vägen till den har flyttats längre åt sydväst jämfört med samrådet. Vägen till transformatorstationen går från en av och påfart för utryckningsfordon och gång och cykel från bron som behåller samma sträckning som i samrådet.*

*Kommunen har löpande kontakter med både Svenska kraftnät och Vattenfall för att säkra kommunens nuvarande och framtida behov av energiförsörjning.*

#### Fastighetskonsekvenser

*Då det inte är något fastighetsintrång på fastigheten som tillhör privatperson 709 och 710 har de inte kontaktats av kommunen. Det är enbart fastighetsägare som bor intill planområdet och påverkas kraftigt av förslaget som kontaktas personligen. Övriga som bor intill planområdet får information under hela planprocessen via postutskick. Det*

kulturhistoriska värdet på deras fastighet består även om bron har en påverkan på den kulturhistoriska miljön. Ett avtal bedöms heller inte vara aktuellt i nuläget.

#### Politiska beslut, delaktighet och inflytande

*Både den fördjupade översiktsplanen och planhandlingarna hanteras enligt plan- och bygglagen med bland annat lagstadgade samråd. Det finns en politisk majoritet för valet av spårväg och det fanns även innan det senaste valet. I samrådet fanns aspekter som inte var tillräckligt utredda för att kunna anta en detaljplan. Inför granskning av detaljplanen har dessa aspekter utretts vidare och förslaget har bearbetats vidare utifrån resultaten av de utredningar som tillkommit. Detta är i enlighet med detaljplaneprocessen där ett förslag prövas, utvärderas och omformas, för att i slutändan uppfylla alla krav för att kunna få laga kraft. Uppdrag och antagande av en detaljplan ges av en politisk majoritet. Om majoriteten är svag eller stark bedöms inte av stadsbyggnadsförvaltningen, det är en politisk fråga som förvaltningen inte tar ställning till.*

*Det stämmer att fyrsårsavtalet påverkar hur projektet Uppsala spårväg bedrivs. Processen har skett i enlighet med gällande lagar, regler och demokratiska principer. Det fråntar inte människor rätten att känna sig förbigångna och ge uttryck för det. Frågan om hur avtalet är ingåtts och vad det behandlar styrs dock inte av detaljplanen och planen kan därmed inte ändras på något sätt utifrån den inkomna synpunkten. Genom att skicka in synpunkten kommer den dock kommunens politiker till del genom denna sammanställning.*

*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. Regionen har varit och är högst delaktig i spårvägsprojektet.*

*I alla större byggprojekt finns byggexploatörer och olika delar av kommunen involverade. Byggexploatörer har generellt ekonomiska intressen och kommunens roll är i första hand att se till det allmännas bästa på olika sätt. Båda aktörerna är beroende av varandra för att kunna genomföra något projekt alls. När kommunen är markägare och har ett intresse av att något blir av, för att det medför fördelar för stadens sammanhängande system, så är det bra att tidigt ha med sig perspektiven från de som i slutändan ska bygga för att projektet ska bli av. Det innebär inte att kommunen avsäger sig sin roll att ansvara för stadsbyggnadsfrågor i både sin del av exploatering, detaljplaner och bygglov. Byggexploatörerna betalar samma kostnader för sina projekt i sydöstra staden som i alla andra projekt.*

*Under pandemin genomfördes digitala samråd. Efter pandemin har flera fysiska träffar genomförts både inom detaljplaneprocessen och utanför den. Utöver det finns material tillgängligt på kommunen och regionens hemsidor.*

*Detaljplanen, liksom den fördjupade översiktsplanen har en mängd utredningar kopplade till sig som ibland kan vara svåra att ta till sig rent innehållsmässigt. Eftersom detaljplanen också berör ett stort område med många komplicerade frågor är materialet ovanligt omfattande. Utredningarna behandlar olika specifika aspekter av planförslaget och utgör underlag till hur planförslaget utformats i sin helhet. Det behöver av nödvändighet behandla dem på ett fackmannamässigt sätt för att kunna vara bra*

underlag till beslut. Planhandlingarna sammanfattar de viktigaste aspekterna av dessa. Planhandlingarna ska skrivas på ett sätt så att fler ska kunna förstå innehållet i planen, samt dess konsekvenser. Det är alltid möjligt att ta kontakt med kommunen för att få något förklarat om det är svårt att förstå. Planhandlingarna reglerar dock inte alla aspekter, och för att ge en bättre bild av hur resultatet kan komma att bli och vad som händer har projektet tagit fram mer lättillgängligt informationsmaterial i form av till exempel visionsbilder och informationsfilmer som finns på projektets hemsida.

Personen som bor intill planområdet och påverkas kraftigt av förslaget har kontaktats, eller kommer att bli kontaktade, av kommunen. De frågor som tas upp med berörd fastighetsägare kan komma att hanteras i avtal mellan parterna.

En detaljplan kan inte behandla ett för stort område eftersom det blir för komplext att hantera i en detaljplan. I en detaljplan behöver man kunna utreda alla viktiga faktorer och reglera väsentliga delar för att detaljplanen ska vara genomförbar och ha en god avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. Eftersom förutsättningar kan ändras innebär det också att processen av att ta fram en detaljplan helst inte bör göras allt för långt innan det som detaljplanen tillåter är tänkt att genomföras. En fördjupad översiktsplan däremot kan ge en inriktning för framtida bebyggelse över längre tid med utgångspunkt i mer övergripande utredningar. En fördjupad översiktsplan kan och ska därför behandla ett större område än en detaljplan. Det finns en framtagen fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna, som handlar om både spårvägen, depån och bostadsutbyggnad i området. I framtagandet av den hölls också ett samråd för alla dessa delar på den övergripande nivån. I detaljplaneskedet är det av nödvändighet uppdelat, men kommunen och regionen har ändå försökt ge möjlighet att i någon mån förstå frågorna samlat. Samrådet för både detaljplanen för depån och delsträcka D hölls samlat, under samma tid, med två gemensamma samrådsmöten, där det också fanns möjlighet att ställa frågor kring både bostadsutbyggnaden och hela spårvägsprojektet till relevanta personer.

#### Buller och vibrationer

Det stämmer att det med ny bebyggelse i de sydöstra stadsdelarna kommer att ske viss störning för boende där idag. Dock regleras inte den kommande bebyggelsen av den nu aktuella detaljplanen, som enbart möjliggör spårvägsutbyggnaden och dess direkta behov. Stadsbyggnadsförvaltningen arbetar med att i det kommande arbetet se över dels hur bebyggelsestrukturen ska vara, samt hur genomförandet och byggnationen av den nya bebyggelsen kan ske så att störningar minimeras så mycket som möjligt. Det kommer dock inte vara möjligt att eliminera samtliga störningar. Gällande lagar och regler avseende störningar för boende i närområdet ska följas av byggaktörer när de uppför ny bebyggelse.

Gällande buller under byggfasen finns ytterligare svar under stadsbyggnadsförvaltningens bemötande av yttranden från Fastighetsbolag, intresseföreningar och partier angående byggfas. Gällande farhågor om biltrafik på bron över Fyrisån i framtiden finns svar längre upp under bemötande till lokala föreningar och privatpersoner.

Den planerade transformatorstationen intill Hemslöjdsvägen har sedan samrådet fått en placering längre bort från bostadsfastigheten.

#### Tillgänglighet

Spårvagnens hållplatser placeras vid strategiska platser där många resor kan förväntas börja eller sluta, eller vid viktiga bytespunkter som järnvägsstationer. Det ger goda

*förutsättningar för många att ha nära till en hållplats både från sitt boende och vid en målpunkt som jobb eller skola. Samtidigt kommer många resor fortfarande kräva byte av transportslag eller byten inom samma transportslag. Byte mellan spårvagn och buss bör inte vara svårare än byte mellan olika bussar. Hur hållplatserna kan utformas på ett tillgängligt sätt för alla finns beskrivet i planbeskrivningen, det kan dock inte regleras på plankartan.*

#### Byggfas

*Det stämmer att det kommer vara en relativt lång period av byggtid för de olika delarna depå, spårväg, ny station och framför allt framtida bebyggelse. Kommunen och Region Uppsala arbetar för att minska påverkan på närboende och vardagsliv så mycket som möjligt.*

*Se även stadsbyggnadsförvaltningens bemötande av yttranden från fastighetsbolag, intresseföreningar och partier angående byggfas.*

Stadsbyggnadsförvaltningen

Pernilla Hessling  
planchef