

Stadsbyggnadsförvaltningen
Rapport

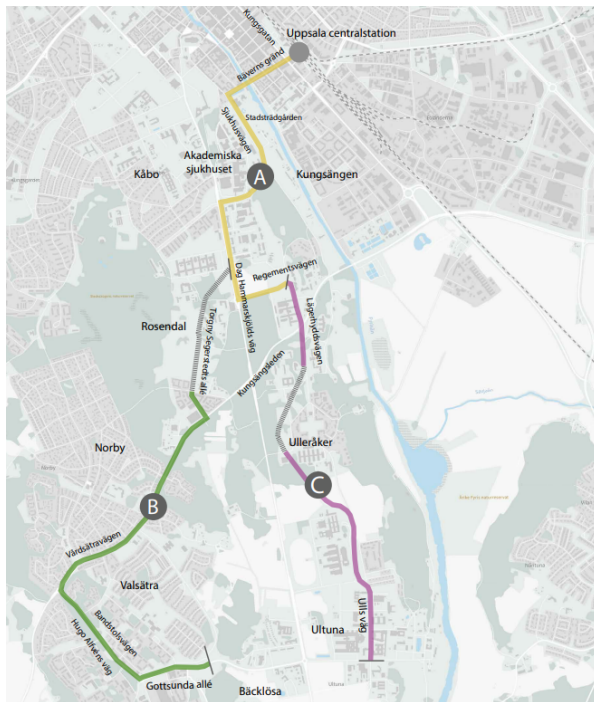
Datum:
2023-05-08

Diarienummer:
PBN 2019-002806

Handläggare:
Saga Wingård
Fanny Sundqvist

Samrådsredogörelse Detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka A-C

Utökat förfarande



Orienteringskarta med planområdets ungefärliga läge.

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ett nytt kapacitetsstarkt kollektivtrafikstråk i form av spårväg alternativt snabbbussystemet BRT (Bus Rapid Transit). Detaljplanen syftar till att reglera hela gaturummets utbredning och placering i förhållande till befintlig och framtida bebyggelse samt att möjliggöra broar, likriktarstationer och andra anläggningar som krävs för att möjliggöra spårväg eller BRT.

Samrådsyttrande

Totalt antal inkomna 331

Beslutsdatum

Beslut om planuppdrag 26 mars 2020

Beslut samråd 25 mars 2021

Samråd 9 april 2021 – 22 maj 2021

Innehåll

Detaljplanens syfte	2
Sammanfattning av samrådet	5
Sammanfattning av ändringar i förslaget.....	5
Följande har inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda i planförslaget.....	6
Sammanfattning av inkomna synpunkter från samrådet och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning.....	15
Val av trafikslag	15
Linjestäckningen	21
Hållplatser.....	28
Gång och cykel	30
Bil och transporter	33
Inlastning/stora fordon/angöring/parkering.....	34
Båttrafik	36
Mobilitetsplan.....	37
Räddningstjänst	38
Grönstruktur, natur och rekreation.....	40
Träd	47
Skyddade arter, Naturresevat och Natura 2000	49
Grundvatten och dricksvatten.....	54
Ytvatten och dagvatten	61
Strandskydd	64
Jordbruksmark.....	64
Kulturmiljö	66
Landskapsbild	71
Riksintresse för totalförsvaret	71
Världsarvsansökan och det linneanska kulturarvet.....	72
Ryttare och orientering	72
Coronapandemi och distansarbete	73
Spårfaktorn.....	75
Politiska beslut, delaktighet och inflytande.....	75
Ekonomi.....	79
Uppsala centralstation	82
Bäverns gränd	84
Islandsbron, Östra och Västra Ågatan.....	85
Munkgatan.....	86
Sjukhusvägen	88
Dag Hammarskjölds väg	90
Exercisfältet/Ångström.....	92

Rosendal	92
Vårdsättravägen	92
Gottsundaområdet	94
Ulleråker.....	96
Ultuna.....	97
Bäcklösa.....	98
Ultunabron	98
Väg 255	104
Området inom fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna.....	105
Uppsala Södra	109
Förprojekteringarna	110
Höjdskillnader och schaktning.....	111
Gestaltning och offentlig konst	111
Tillgänglighet och orienterbarhet	113
Trygghet, hälsa och säkerhet.....	113
Likriktarstationer och elnätsstationer	118
Avfallshämtning och återvinningscentral	120
Buller	122
Vibrationer	128
Elektromagnetism	131
Luft.....	133
Översvämning/skyfallskartering	134
Grundläggning och risk för ras, skred och erosion	135
Ljusföroreningar.....	136
Markföroreningar	136
Klimat	137
Byggfasen	138
Ledningar/energibrist.....	141
Depån	142
Markanvisning	143
Uppsalapaketet/fyrspårsavtalet och översiktsplanen.....	143
Plankarta och grundkarta	145
Planbeskrivning	146
Fastighetskonsekvenser.....	148
Samrådet/samrådsrets med mera.....	150
Bilaga	152
Översikt över inkomna samrådsyttrande	153

Sammanfattning av samrådet

Detaljplanen har varit på samråd mellan den 9 april och 22 maj 2021. Vissa remissinstanser och sakägare har getts förlängd svarstid. 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. Innerstaden (från Uppsala centralstation till Biomedicinskt centrum) onsdagen den 21 april klockan 18.00–19.00. Rosendal och Ulleråker (inklusive Ångströmlaboratoriet/Polacksbacken) onsdagen den 21 april klockan 20.00–21.00. Vårdsätravägen måndag 3 maj klockan 18.00–19.00. Gottsunda och Bäcklösa onsdagen den 5 maj klockan 18.00–19.00. Ultuna måndagen den 10 maj klockan 18.00–19.00. Sydöstra stadsdelarna och Sävja måndagen 10 maj klockan 20.00–21.00.

Under samrådstiden har 331 skriftliga synpunkter inkommit, varav fem utan erinran. Cirka 180 stycken av yttrandena har ett nära identiskt innehåll. Synpunkterna behandlar i huvudsak val av trafikslag, linjestreckningen, störningar, grönstruktur, Ultunabron och de sydöstra stadsdelarna.

Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitlet miljöbalken, enligt sitt yttrande daterat 2021-06-18. Länsstyrelsens yttrande bifogas även i sin helhet.

Sammanfattning av ändringar i förslaget

Ändringar från samrådet:

- I Gottsunda har alternativet Hugo Alfvéns väg valts, alternativet Bandstolsvägen utgår. Planområdet har justerats på grund av ändrad gatuformning och för att minska intrång i Lina Sandells park samt på flera privata fastigheter.
- I norra Ultuna har planområdet justerats med hänsyn till Statens Veterinärmedicinska anstalt och riksintresset för totalförsvaret.
- På Sjukhusvägen, norr om korsningen med Ulleråkersvägen, har planområdet ändrats till följd av att kollektivtrafikstråket har justerats. Intrånget i Stadsträdgården minskas till att endast gälla norra delen.
- Nya lokalisering av likrikstarstationer. Till exempel har likrikstarstationen vid Ångströmlaboratoriet tagits bort och likrikstarstationen vid Statens Veterinärmedicinska anstalt har fått en ny placering.
- Vid Uppsala centralstation planläggs en större yta för att möjliggöra flexibilitet och skapa handlingsutrymme för kommande detaljplan för stationsområdet. En yta planläggs för trafikändamål (T₁).
- Sträckan längs Bävrens gränd har försetts med en planbestämmelse om ej luftburen ledning, för att ta hänsyn till riksintresse kulturmiljövården Uppsala stad (siktlinje mot Uppsala slott) och räddningstjänstens möjlighet att utrymma intilliggande byggnader vid brand.
- Trädallén vid Svandammen skyddas med en planbestämmelse.
- Bestämmelse om grodpassage på Vårdsätravägen har lagts till på plankartan.
- Ny utformning av kollektivtrafikstråket har resulterat i reviderade gatussektioner och förändrat planområde utmed delar av sträckningen.

- Ytterligare utredningar har tagits fram och miljökonsekvensbeskrivningen har fördjupats inför granskningskedet.
- Genomförandetiden har förlängts till 15 år.

Följande har inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda i planförslaget:

Inom samrådkretsen:

Inkommit med ej tillgodosedda synpunkter	Samråd
Lantmäterimyndigheten Uppsala kommun	2021-05-10
Länsstyrelsen	2021-06-18, kompletterat med yttrande från Statens geologisk institut 2021-09-20
Bostadsrättsföreningen Islandsgården	2021-05-05
Bostadsrättsföreningen Slottsgränden, Bostadsrättsföreningen Blåsippan och Bostadsrättsföreningen Brynhild	2021-05-14
Bostadsrättsföreningen Dragarbrunn 63	2021-05-19
Hembla AB	2021-05-20
Uppsala Akademi- förvaltning	2021-05-20
Akademiska hus	2021-05-21
Region Uppsala Trafik och samhälle	2021-05-21
Rikshem AB	2021-05-21
Statens veterinärmedicinska anstalt	2021-05-21
Trafikverket	2021-05-21
Uppsala Science park KB genom Vasakronan AB	2021-05-21
Uppsalahem	2021-05-20
Uppsala universitet	2021-05-21

Inkommit med ej tillgodosedda synpunkter	Samråd
Sveriges lantbruksuniversitet	2021-05-24
Statens fastighetsverk	2021-05-26
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
Privatperson 8	2021-05-20
Privatperson 9	2021-05-20
Privatperson 10	2021-05-20
Privatperson 11	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
Uppsala Vatten och Avfall AB	2021-06-02
Bergsbrunna vägförening	2021-05-06
Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd	2021-05-13
Uppsala Handelskammare	2021-05-18
Sunnersta Egnahemsförening	2021-05-18
Kragsskivlingens och tofsskivlingens villaägare-förening	2021-05-20
Funktionsrätt Uppsala kommun	2021-05-21
Norra Gottsunda egnahems- och fruktodlarförening	2021-05-21
Nätverket för Lillskogens & Lunsens Bevarande	2021-05-21

Inkommit med ej tillgodosedda synpunkter	Samråd
Synskadades Riksförbund, SRF, genom Trafik- och miljögruppen i distrikt Uppsala län samt SRF Uppsala-Knivsta	2021-05-21
Bäcklösadalens villaägareförening	2021-05-21
För Nåntuna backe samfällighetsförening	2021-05-22
Hyresgästföreningen Uppsala-Knivsta	2021-05-22
Orienteringsklubbarna OK Linné, IF Thor och Rasbo IK orientering	2021-05-22
YIMBY Uppsala	2021-05-22
Cykelfrämjandet Uppsala	2021-05-23
Föreningen Vårda Uppsala	2021-06-30

Övriga för kännedom:

Inkommit med ej tillgodosedda synpunkter	Samråd
Utvecklingspartiet demokraterna	2021-05-17
Centerpartiet	2021-05-22
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 28	2021-04-28
Privatperson 29	2021-05-10
Privatperson 31	2021-05-13
Privatperson 32	2021-05-13
Privatperson 33	2021-05-15
Privatperson 34	2021-05-16
Privatperson 35	2021-05-16
Privatperson 36	2021-05-16
Privatperson 37	2021-05-18

Inkommit med ej tillgodosedda synpunkter	Samråd
Privatperson 38	2021-05-18
Privatperson 39	2021-05-19
Privatperson 41	2021-05-19
Privatperson 42	2021-05-19
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
Privatperson 49	2021-05-19
Privatperson 50	2021-05-19
Privatperson 51	2021-05-19
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
Privatperson 59	2021-05-19
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
Privatperson 65	2021-05-20
Privatperson 66	2021-05-20
Privatperson 67	2021-05-20
Privatperson 68	2021-05-20
Privatperson 69	2021-05-20
Privatperson 70	2021-05-20
Privatperson 71	2021-05-20
Privatperson 72	2021-05-20
Privatperson 73	2021-05-20
Privatperson 74	2021-05-20
Privatperson 75	2021-05-20
Privatperson 76	2021-05-20
Privatperson 77	2021-05-20
Privatperson 78	2021-05-20
Privatperson 79	2021-05-20

Inkommit med ej tillgodosedda synpunkter	Samråd
Privatperson 80	2021-05-20
Privatperson 81	2021-05-20
Privatperson 82	2021-05-20
Privatperson 83	2021-05-20
Privatperson 84	2021-05-20
Privatperson 85	2021-05-20
Privatperson 86	2021-05-20
Privatperson 87	2021-05-20
Privatperson 88	2021-05-20
Privatperson 89	2021-05-20
Privatperson 90	2021-05-20
Privatperson 91 inklusive namnlista	2021-05-20
Privatperson 92	2021-05-20
Privatperson 93	2021-05-20
Privatperson 94	2021-05-20
Privatperson 95	2021-05-20
Privatperson 96	2021-05-20
Privatperson 97	2021-05-20
Privatperson 98	2021-05-20
Privatperson 99	2021-05-20
Privatperson 100	2021-05-20
Privatperson 101	2021-05-20
Privatperson 102	2021-05-20
Privatperson 103	2021-05-20
Privatperson 104	2021-05-20
Privatperson 105	2021-05-20
Privatperson 106	2021-05-20
Privatperson 107	2021-05-21
Privatperson 108	2021-05-21
Privatperson 109	2021-05-21
Privatperson 110	2021-05-21
Privatperson 111	2021-05-21
Privatperson 112	2021-05-21
Privatperson 113	2021-05-21
Privatperson 114	2021-05-21
Privatperson 115	2021-05-21
Privatperson 116	2021-05-21
Privatperson 117	2021-05-21
Privatperson 118	2021-05-21
Privatperson 119	2021-05-21
Privatperson 120	2021-05-21

Inkommit med ej tillgodosedda synpunkter	Samråd
Privatperson 121	2021-05-21
Privatperson 122	2021-05-21
Privatperson 123	2021-05-21
Privatperson 124	2021-05-21
Privatperson 125	2021-05-21
Privatperson 126	2021-05-21
Privatperson 127	2021-05-21
Privatperson 128	2021-05-21
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
Privatperson 135	2021-05-21
Privatperson 136	2021-05-21
Privatperson 137	2021-05-21
Privatperson 138	2021-05-21
Privatperson 139	2021-05-21
Privatperson 140	2021-05-21
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
Privatperson 148	2021-05-22
Privatperson 149	2021-05-22
Privatperson 150	2021-05-22
Privatperson 151	2021-05-22
Privatperson 152	2021-05-22
Privatperson 153	2021-05-22
Privatperson 154	2021-05-22
Privatperson 155	2021-05-22
Privatperson 156	2021-05-22
Privatperson 157	2021-05-22
Privatperson 158	2021-05-22
Privatperson 159	2021-05-22
Privatperson 160	2021-05-22
Privatperson 161	2021-05-22

Inkommit med ej tillgodosedda synpunkter	Samråd
Privatperson 162	2021-05-22
Privatperson 163	2021-05-22
Privatperson 164	2021-05-22
Privatperson 165	2021-05-22
Privatperson 166	2021-05-22
Privatperson 167	2021-05-22
Privatperson 168	2021-05-22
Privatperson 169	2021-05-22
Privatperson 170	2021-05-22
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
Privatperson 177	2021-05-22
Privatperson 178	2021-05-22
Privatperson 179	2021-05-22
Privatperson 180	2021-05-22
Privatperson 181	2021-05-22
Privatperson 182	2021-05-22
Privatperson 183	2021-05-22
Privatperson 184	2021-05-22
Privatperson 185	2021-05-22
Privatperson 186	2021-05-22
Privatperson 187	2021-05-22
Privatperson 188	2021-05-22
Privatperson 189	2021-05-22
Privatperson 190	2021-05-22
Privatperson 191	2021-05-22
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
Privatperson 197	2021-05-22
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

Inkommit med ej tillgodosedda synpunkter	Samråd
Privatperson 203	2021-05-22
Privatperson 204	2021-05-22
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
Privatperson 216	2021-05-22
Privatperson 217	2021-05-22
Privatperson 218	2021-05-22
Privatperson 219	2021-05-22
Privatperson 220	2021-05-22
Privatperson 221	2021-05-22
Privatperson 222	2021-05-22
Privatperson 223	2021-05-22
Privatperson 224	2021-05-22
Privatperson 225	2021-05-22
Privatperson 226	2021-05-22
Privatperson 227	2021-05-22
Privatperson 228	2021-05-22
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
Privatperson 240	2021-05-22
Privatperson 241	2021-05-22
Privatperson 242	2021-05-22
Privatperson 243	2021-05-22

Inkommit med ej tillgodosedda synpunkter	Samråd
Privatperson 244	2021-05-22
Privatperson 245	2021-05-24
Privatperson 246	2021-05-24
Privatperson 247	2021-05-24
Privatperson 248	2021-05-24
Privatperson 249	2021-05-24
Privatperson 250	2021-05-21
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
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
Privatperson 261	2021-05-22
Privatperson 262	2021-05-22
Privatperson 263	2021-05-21
Privatperson 264	2021-05-21
Privatperson 265	2021-05-21

Utan erinran: Privatperson 1 och 27, LfV, Sjöfartsverket och Uppsala kommun Skolfastigheter AB

Sammanfattning av inkomna synpunkter från samrådet och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning. För att ge en god överblick av samrådsyttrandena och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är dessa sammanställda ämnesvis. För att möjliggöra en snabbare tidplan för delsträcka A-C har planen delats upp efter samrådet. Delsträcka D hanteras i en separat detaljplan. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse i samband med granskningsbeslut för delsträcka D.

Val av trafikslag

Föreningen Vårda Uppsala anser att för att detaljplanen ska genomföras med spårtrafik krävs ett betydligt högre markutnyttjande i vissa av stråken än vad som hitintills har presenterats. Föreningen Vårda Uppsala anser att en kapacitetsstark och välstrukturerad kollektivtrafik bidrar till att etablera och definiera staden och därmed ge företagare och andra aktörer stabila förutsättningar grundade på bland annat förutsägbara resenärsströmmar. Den stora investering som den nu aktuella planen förutsätter om trafiken har enligt Föreningen Vårda Uppsala inte kopplats till hur staden i dess helhet ska utvecklas. Sträckningen anses för lång och för gles för att klara ett genomförande av spårväg. Föreningen Vårda Uppsala anser därför att man istället bör satsa på snabbussystemet BRT (Bus Rapid Transit).

YIMBY ställer sig överlag mycket positiva till byggandet av spårväg. De tror att spårväg är att föredra framför BRT av en rad anledningar. Att inte bygga spår idag i samband med de flera stadsutvecklingsprojekt som sker längs sträckan skulle enligt YIMBY vara dumsnålt och kortsiktigt tänkt. Enligt YIMBY skulle alternativet till spårväg inte vara BRT utan något med än högre kapacitet och framkomlighet, närmare tunnelbana.

Sunnersta Egnahemsförening motsätter sig en utbyggnad av kapacitetsstark kollektivtrafik och påtalar att den inte skulle serva Sunnersta med omnejd i någon högre grad. Föreningen anser att en spårväg i kommunen vore otidsenlig, statisk och skulle bli dyr. De förordar inte heller BRT (snabbuss) eftersom det skulle innebära en för liten tidsvinst från ytterstaden in till centralstationen. De påtalar även att tidsvinsten avtar med antalet på- och avstigningar, vilket de anser innebär att även BRT-systemet skulle bli för statiskt och dyrt för kommunen.

Centerpartiet önskar att fortsatt planarbete sker med BRT som huvudalternativ. Centerpartiet tycker det är viktigt att detaljplanen för aktuell sträcka också tar hänsyn till behovet av kapacitetsstark kollektivtrafik i resten av staden. En särlösning med ett eget kollektivtrafiksystem endast på denna sträcka vore enligt Centerpartiet olyckligt då det i framtiden skulle medföra behov av omstigning för många resor, vilket försämrar kollektivtrafikens attraktivitet som helhet. Centerpartiet påpekar att det inte framgår hur man ska hantera trafiken efter 2050, när även spårväg förväntas slå i taket på sin kapacitet. Centerpartiet påpekar att genomgående i detaljplanen har utredning gjorts med hänsyn till spårväg utan att belysa skillnader mellan BRT och spårväg.

Utvecklingspartiet demokraterna påpekar att spårväg kräver breda gator på grund av störningar i form av buller och vibrationer, måste ha rejält avstånd till bostadshus på

båda sidor, och förmodar att BRT kräver mindre utrymme, vilket ger en mindre kostnad.

Utvecklingspartiet demokraterna föreslår automatbana där driftkostnaden är mycket lägre eftersom förare inte behövs. Den sägs vara billigare att anlägga i obebyggd mark än alternativen men dyrare inne i stadsmiljö. Om Uppsala inte är moget för automatisering nu utan vill vänta en eller ett par valperioder bör enligt Utvecklingspartiet demokraterna det system väljas som enklast och billigast kan bytas till automatiskt system. Då tror de att BRT är att föredra framför spårvagn.

Utvecklingspartiet demokraterna är förespråkare av kapacitetsstark kollektivtrafik och kan acceptera en spårlösning om en förutsättningslös och seriös utredning visar att det är det bästa alternativet på långsikt, med hänsyn tagen till ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet.

Utvecklingspartiet demokraterna anser att den del av sträckan som avser en bro över Fyrisån är hypotetisk eftersom inget tillstånd att bygga bro ännu finns. De bedömer att det kan vara lättare att få tillstånd att bygga automatbana än spårvagn på grund av att automatbana är lättare. De förordar broalternativ B.

Statens fastighetsverk anser att begreppet kapacitetsstark kollektivtrafik syftar på fordon som i högre grad liknar förortståg än konventionell spårvagn. Fordonen kan röra sig i blandtrafik eller i reservat. Statens fastighetsverk anser att vilket man väljer spelar stor roll för vilken påverkan som uppstår.

Cykelfrämjandet anser att begreppet kapacitetsstark kollektivtrafik klingar dåligt när bussar och spårvagnar inte kan köra på samma körbanor. De anser att fyra körfält för kollektivtrafik är överdimensionerat. De menar att en vanlig gata kan användas av alla och att spårvägsutrymmet har föga mervärde, annat än att utryckningsfordon kan utnyttja den ibland och att delar har gräsytor. Cykelfrämjandet anser att spårväg inte behöver vara det rätta sättet att lösa kapacitetsproblemet och att förslaget om spårväg hoppar direkt till steg 4 i Trafikverkets fyrstegsprincip.

Cykelfrämjandet anser att spårvägen enligt spårvagnsstäderna bara bör ta 6 meters bredd, men att spårvägen trots det tar 14 meters gatubredd på grund av plattformarna.

Cykelfrämjandet påpekar att busstrafik är störningskänslig för en mängd faktorer, men att spårväg är ännu mera störningskänslig. Även Hyresgästföreningen Uppsala-Knivsta anser att spårtrafik är mer känslig för störningar än hjulbaserad kollektivtrafik och menar att det brukar visa sig framför allt vintertid då behovet av en säker fungerande kollektivtrafik är som störst.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd anser att man inte ska bestämma sig för spårvagn i lokaltrafiken i Uppsala på grund av konsekvenserna för hur det påverkar till exempel Bäverns gränd, Stadsträdgården och Akademiska sjukhuset, Ultunaallén och att spårväg kräver stora vändplatser med mera.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd anser dessutom att spårvagn är ålderdomligt och oflexibelt och att andra alternativ som vätagasdrivna bussar ska övervägas. Möjligheten att det inom en snar framtid kan finnas förarlösa fordon som en del av kollektivtrafiken i Uppsala ifrågasätts av Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd. Vem ansvarar för olyckor, tillstånd i fordonet, sjukdom, klämskador, kriminella handlingar?

Hyresgästföreningen Uppsala-Knivsta ställer sig lite tveksam till att satsa på ett så gammalt och oflexibelt system för kollektivtrafik. De menar att busslinjer är enklare att

ändra om de visar sig att dragningen inte är bra. Hyresgästföreningen påpekar att teknikutvecklingen inom trafiksektorn är mycket snabb idag och att man därför inte bör bygga fast sig i ett föråldrat system redan från början.

Föreningen Vårda Uppsala påpekar att om kommunen väljer att trafikera med elbussar, som på sikt sannolikt kan köras automatiskt, kan kollektivtrafiken utvecklas till ett attraktivt, sammanhängande system för en större del av staden än vad den nu föreslagna planen möjliggör.

Sunnersta egnahemsförening tror att bussarna kommer att vara framtidens flexibla och klimatneutrala kollektivtrafik i Uppsala. De förespråkar en modern eller vätgasdriven bränslecellselektrifierad bussflotta i kommunen.

Föreningen Sydöstra Uppsala och totalt cirka 180 privatpersoner ifrågasätter den utvärdering som gjorts av olika transportlösningar. De hävdar att det endast är 1,7 km av den totala sträckan som kan motivera ett val av spårväg över andra billigare transportlösningar. De beskriver vidare att ett antal problem förknippade med spårväg endast berörs bristfälligt eller inte alls i utvärderingen, till exempel konsekvenser vid vinter- och höstväder.

Nätverket för Lillskogens & Lunsens Bevarande anser att linjedragningarna är bra, men att dessa behöver anpassas till modern teknik för en förarlös stadsbana/automatbana. De menar att stadsbana/automatbana är billigare, smidigare, tystare, miljövänligare och bekvämare än spårväg och att driftkostnaden blir låg eftersom förare inte behövs. Spårväg är föråldrat och dyrt och är känsligt vintertid. Spårvägen i Lund visar på tekniska problem redan. I takt med att de sydöstra stadsdelarna byggs ut kommer behov att kapacitetsstark kollektivtrafik även behövas till Boländerna. Vidare vill de understryka att BRT kan används under en övergångstid för att sedan övergå till att ha stadsbana/automatbana.

Vasakronan är positiva till spårväg.

Privatperson (3) framför att en spårväg som går sporadiskt inte kommer att räcka till i förhållande till reseunderlaget.

En privatperson (20) är positiv till spårväg i reserverat utrymme på grund av hög säkerhet, framkomlighet samt att gräsunderlag ger en trivsam miljö samtidigt som det är bra för dagvatten och dämpar buller.

En privatperson (21) ifrågasätter varför kommunen föreslår spårväg som kollektivtrafiklösning och anser att det är en gammeldags transportlösning som resulterar i stora ingrepp i miljön. Privatpersonen anser att det finns bättre och flexibla lösningar.

Två privatpersoner (29, 30) påtalar att ett genomförande av en spårväg förutsätter att den sydöstra staden byggs ut. Privatpersonen anser att det är bättre att välja ett annat trafikeringskoncept som är mer flexibelt vad det gäller kapacitet och sträckning, för vara anpassningsbart ifall till exempel befolkningsökningen inte blir så stor som SCB uppskattat.

En privatperson (32) är emot bygget av spårvägen, men lämnar inga motiv.

En privatperson (35) tycker inte att det är lämpligt att transportera trafikanter från Gottsunda och Ultuna till Bergsbrunna genom ett skyddat område utan bebyggelse. Istället föreslår privatpersonen att bussar, med egen fil, ska köra från till exempel Gottsunda och Sunnersta och vidare in till centrala Uppsala och centralstationen. Privatpersonen anser att trafikanter kan transporteras med buss från den östra sidan

till stationen vid Bergsbrunna, eller ta sig dit på egen hand. Hen anser att det inte behövs någon spårväg eller väg mellan Ultuna och Bergsbrunna, eftersom det blir en alltför stor negativ inverkan på naturen.

Två privatpersoner (37, 38) anser att spårväg är en föråldrad teknik och att regionen och kommunen istället bör använda kollektivtrafik med förarlösa fordon eller ett system som kan omvandlas till ett förarlöst system inom några årtionden. De förordar främst automatbana på grund av att driftskostnaden blir lägre alternativt BRT. De påpekar att spårväg (och BRT) kräver mer pålning vid exempelvis Studenternas och Bäverns gränd. Dessutom anser de att spårväg till Uppsala Södra blir mindre attraktivt på grund av de stora höjdskillnaderna. BRT eller automatbana bedömer de kunna klara höjden bättre. De framför också att spårvägen på grund av de stora höjdskillnaderna inte kan fortsätta vidare till Sävjustadens arbetsområden. BRT och automatbana bedömer de skulle klara detta.

Två privatpersoner (37, 38) redovisar historiska kommunala utredningar och beslut angående kollektivtrafiken. De redovisar resultatet av en utredning som gjordes 1997/98 där slutsatsen var att automatbana var det bästa alternativet. Men de menar att förändrat politiskt styre gjorde att detta lades på is. De framför att automatbanor är olycksfria medan spårväg är olycksdrabbat på grund av de långa bromssträckorna. Att fastna med cykel i spårvägsspåret lyfts också fram som ett problem. De anser att kommunen bör låta experter för BRT respektive automatbana granska och planera om innan vidare beslut fattas.

Två privatpersoner (37, 38) bedömer att BRT tar mindre utrymme än spårväg och att gatorna därmed kan göras smalare vilket påverkar kostnaden.

En privatperson (45) gillar idén med spårvagn, men ifrågasätter om den inte lades ner i många städer av en anledning? En privatperson (45) undrar om man inte kunnat testa införa gratis/kraftigt rabatterad kollektivtrafik (buss) för att se om det är en lösning framåt i tiden?

En privatperson (59) skriver att av alla konstigheter kommunen har hittat på så tar nog detta med spårvagn priset. Privatpersonen menar att alternativ har utretts dåligt. Hen skriver att i första hand bör befintliga bussar ses över om det går att göra linjerna mer attraktiva. Fler bussar skulle kunna drivas på biogas om det är där skon klämmer eller i andra hand avvakta tills det kommer elektrifierade bussar.

Flera privatpersoner (67, 154, 184) anser att spårväg är omodernt. En privatperson (104) anser att spårvagn är omodernt och att BRT är att föredra. En privatperson (184) beskriver att spårvägar byggdes på 1800-talet på grund av att bättre alternativ saknades och att det därför inte är ett lämpligt alternativ idag.

Flera privatpersoner (67, 184, 232) menar att det är dyrt att bygga och underhålla spårväg.

Flera privatpersoner (67, 150, 154, 183, 184, 232) anser att spårväg är oflexibelt och störningskänsligt. Händer det något med spåret eller spårvagnen så är det inte möjligt att ta en annan väg, det kan en buss. Spårvägen är också svårare att anpassa efter framtida behov.

En privatperson (67) lyfter även fram problem med nivåskillnader, att spårväg är tungt, tar stor plats, och att man förstör oåterkalleligt mer natur med ett sådant bygge som dessutom har ett inslag av skryt över sig. Privatpersonen menar att det händer så mycket på bussområdet nu med el, biobränslen, självkörning med mera.

En privatperson (125) tycker att planförslaget talar för att BRT är en bättre lösning, fränsett kapaciteten. Hen ställer sig frågande till varför kommunen ändå väljer att föreslå spårväg.

En privatperson (125) påtalar att det i alla utredningarna antas att BRT och buss går med förbränningsmotor, som resulterar i föroreningar och buller. Hen anser att jämförelsen borde göras med bussar med elfordon, som inte ger utsläpp eller buller. Privatpersonen anser även att jämförelsen mellan spårväg och BRT i WSP:s vattenutredning inte borde behandla BRT med drift av fossila bränslen, utan som lägst fossilfritt eller eldrift då det kommer att vara aktuellt när kollektivtrafiken tas i drift.

En privatperson (125) framför att en spårväg består av känsligare teknik än BRT och att ett kraftigt regn kan göra att växlar slås ut och att trafiken stannar av. Mycket vatten på spåret eller vägen kan stänka upp på motorerna och riskera att påverka eller slå ut dem. Hen anser att föreslagna lösningar med dränerande ytskikt ofta bara är effektiva de första åren. Underhållet riskerar att bli eftersatt och de infiltrerande ytorna kan bli täta, vilket innebär att vatten inte rinner undan. Hen beskriver att Flottsundsbron är ett exempel då dräneringsrännan i bron var igensatt kort efter att den stod klar.

En privatperson (125) framför att bussar, elbussar och BRT skulle innebära en besparing, eftersom ingen ny depå behövs och inte heller några infrastruktursatsningar vid ändhållplatser eller resecentrum. Ett BRT-system kräver möjligen bara en bussuppställningsplats. Privatpersonen föreslår att en bussuppställningsplats byggs i Östra Fyrislund i anslutning till Uppsala bussdepå, för att samutnyttja depåbyggnaderna.

En privatperson (135) framför att det pågår en elektrifiering av fordonstyper och att ett alternativ med till exempel eldrivna bussar inte har utretts tillräckligt. Privatpersonen anser att bostadsområden behöver planeras så att boende har möjlighet att parkera sina elbilar vid sin bostad.

En privatperson (156) föreslår att det istället ska byggas bra vägar för elektriska bussar.

En privatperson (173) anser att bygget av spårväg är idiotiskt, dels eftersom det dras över känsliga områden, dels eftersom det lades ner på 1950-talet.

En privatperson (183) är generellt positiv till satsningar på kollektivtrafik. Hen anser dock att kollektivtrafiken till Sävja har försämrats de senaste åren, med indragna busslinjer och destinationer som inte har kompensats. Detta har enligt hen försämrat privatpersonens möjlighet att använda kollektivtrafiken i vardagen och möjligheten att nå service, vilket innebär att det är svårt att vara utan bil.

En privatperson (183) hänvisar till nyheter om teknisk innovation och däribland elvägssystem. Hen beskriver också att Trafikverket utreder tekniker för vägtransport och att de driver flera pilotprojekt som ska utvecklas för elektrifiering av det statliga vägnätet. Privatpersonen tycker att Uppsala borde bidra till den tekniska utvecklingen genom att undersöka alternativa transportsystem. Hen tycker inte att spårvägen är innovativ och tror inte att den kommer att bidra till teknik- eller kompetensutveckling eller ökad konkurrenskraft.

En privatperson (183) tycker att bilister och transportsektorn ska tas med i den hållbara samhällsutvecklingen och strävan efter en omställning till grönare kollektivtrafik. Hen tror att det vore en ekonomisk vinst att satsa på ett elnätssystem och elbussar istället för en spårväg.

En privatperson (183) upplever att främst BRT med luftledning nämns som alternativ till spårväg och att det sägs att det skulle vara lika kostsamma och låsta som spårvägen, samt ett sämre val. Hen ser nackdelar med spårvägen eftersom det innebär en stor kostnad för byggnation och ingrepp, samt risker kopplat till ny bro över Fyrisån.

En privatperson (184) motsätter sig planerna på en spårväg i Uppsala och anser att det är en lösning som är dyr, krånglig, oflexibel och som dessutom innebär stora ingrepp i såväl natur som stadsmiljö. Privatpersonen framför att tågstopp ofta innebär att ingen kommer förbi. Privatpersonen tror att det kommer finnas elbussar, eventuellt förarlösa, inom en mycket snar framtid. Dessa skulle erbjuda en mycket större flexibilitet till en avsevärt lägre kostnad, enligt privatpersonen. Privatpersonen beskriver att den nödvändiga infrastrukturen för bussar redan finns på plats.

En privatperson (187) anser att det känns mycket gammalmodigt att anlägga en spårväg, med tanke på den enorma kostnaden det innebär och dras över känslig mark.

En privatperson (220) anser att det finns andra bättre kollektivtrafiklösningar, till exempel förarlösa fordon. Hen upplever att politiker i media och dialoger förmedlar att spårväg är den enda och mest självklara kollektivtrafiklösningen, vilket privatpersonen inte håller med om.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

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. Vidare gäller att en kollektivtrafikförbindelse mellan den södra staden och de sydöstra stadsdelarna också är en förutsättning för att möjliggöra en utbyggnad av de sydöstra stadsdelarna.

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

Uppsala kommun har tillsammans med Region Uppsala utfört en systemvalsstudie där alternativen spårväg och BRT (snabbuss) utreddes. Slutsatsen i studien visar att det krävs ett spårvägssystem för att möjliggöra den förväntade resemängden vid år 2050. Det är behovet av kapacitet som avgör valet av huvudinriktningen spårväg.

Genomförda studier visar även att det går att öka kapaciteten på spårvägen långt efter prognosen för år 2050 både genom en ökad turtäthet och/eller med längre fordon. Däremot ser stadsbyggnadsförvaltningen inte att det ens på mycket lång sikt finns behov av den kapacitet som en tunnelbana skulle innebära varför vidare utredning kring ett sådant alternativ inte genomförts.

Det är sant att spårväg funnits länge som trafikslag. Detta är en fördel eftersom det innebär både större vetskap och trygghet i vad slutprodukten erbjuder. Däremot har tekniken, komforten och olägenheterna förändrats, utvecklats respektive minskat över tid. Detaljplanen tar dessutom höjd för att ytterligare modernare teknik kan införas

såsom autonoma spårvagnar och elförsörjning utan kablar. Hela tiden tills projektet är byggt kommer marknadens erbjudande av ytterligare digitala och smarta lösningar för spårvägar eller BRT att utredas och analyseras.

Termen kapacitetsstark kollektivtrafik används för att täcka in både spårväg och Bus Rapid Transit (BRT). Båda kan gå i blandtrafik på kortare sträckor vid låga trafikmängder, men för att uppnå hög kapacitet och framkomlighet behöver de i första hand gå i reserverat utrymme. Det här innebär att gatubredder i princip är lika oavsett trafikslag BRT eller spårväg. Inte heller olika störningar från de olika trafikslagen medför ändrad gatubredd. Buller och vibrationer från en spårväg kan hanteras i anläggning och föranleder därför inte något behov av ett skyddsavstånd. Vid ändhållplatser kräver BRT ett större utrymme för att vända bussarna på medan spårvagnarna är dubbelriktade och kan därför byta riktning endast genom att föraren går från den ena änden av vagnen till den andra.

Flera yttranden tar upp frågan om det inte vore bättre med en mer flexibel lösning. Både BRT och spårväg innebär stora investeringar och en fast linjesträckning. Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattning om att vanliga busslinjer är enklare att dra om och det är också ett av skälen till att spårväg har lättare att både locka till sig nya resenärer och att företag samt privatpersoner vågar genomföra större investeringar längst sträckningen. Många städer väljer att satsa på just spårväg för att visa på en långsiktighet och skapa en trygghet hos både företagen och invånarna.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen att Sveriges olika årstider måste beaktas i planeringen. Stadsbyggnadsförvaltningen ser dock att den påverkan som höst- och vinterväder innebär kan hanteras oavsett trafikslag och kommer att säkerställas i fortsatt arbete framåt.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen att ett tilltalande trafikeringsupplägg är viktigt för att öka andelen kollektivtrafikresenärer. Förslaget är att ha ett trafikeringsupplägg med god turtäthet till 2029 som sedan succesivt kan öka i takt med ökat resandeunderlag.

Stadsbyggnadsförvaltningen ser över de antaganden om BRT som legat till grund för olika utredningar. Huvudfokus i till exempel vattenutredningen har inte varit att jämföra utsläpp från spårväg respektive BRT utan att ta reda på vilka reningsåtgärder som krävs för respektive trafikslag. Stadsbyggnadsförvaltningen vill återigen påtala att huvudinriktningen om spårväg beror på den större kapaciteten som spårväg möjliggör.

Ultunabron/ny bro över Fyrisån och eventuell fortsättning vidare till Sävjustadens arbetsområden ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Linjesträckningen

Länsstyrelsen vill förslagsvis lyfta frågan om inte också en sträckning längs Kungsgatan med passage över Fyrisån i förlängningen av Kungsängsesplanaden (nya Tullgarnsbron) och vidare längs Sjukhusvägen skulle vara möjlig. Fördelen med en sådan dragning skulle vara att även bostäder längs med Kungsgatan och Industristaden skulle ingå i resandeunderlaget. Sjukhusområdet skulle ändå betjänas av kollektivstråket genom att det passerar i dess södra ände och inga hållplatser ändå är planerade längs Sjukhusvägen på grund av buller och vibrationer.

Länsstyrelsen anser att även andra brolägen inom ett större geografiskt område bör utredas eftersom föreslagna alternativ ligger inom en relativt smal korridor med en

ytterst känslig miljö där många olika intressen kommer att påverkas negativt. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att det är svårt att hitta en sträckning som inte kommer i konflikt med olika värden och som påverkar olika intressen negativt. De anser att de alternativ som redovisats i alternativbeskrivningen inte är tillräckligt väl utredda för att kunna avfärdas. Det kan således inte avgöras om huvudalternativet, den kortaste vägen över ån i höjd med Ultuna, är den lokalisering som bäst uppfyller syftet med projektet. Länsstyrelsen anser sammanfattningsvis att beskrivningen av de nya alternativens påverkan på miljön och olika intressen behöver kompletteras och fördjupas för att man ska kunna göra den bedömning och avvägning som krävs enligt 17 § punkt 2 i miljöbedömningsförordningen (2017:966) ovan. Åtminstone gällande det eller de alternativ som har minst negativ påverkan på restid och kostnader.

YIMBY är generellt positiva till linjesträckningen, men påpekar att det är viktigt att det finns en tanke om hur spårvägen skulle kunna fortsätta norrut och österut från sin nuvarande sträckning.

YIMBY lyfter fram att det i tidigare förslag kring spårvägen funnits tankar på en genare sträckning från Ångströmlaboratoriet till Studenternas via Ruddammsdalen, och anser att det är synd att den valts bort.

YIMBY ser för- och nackdelar med båda broalternativen, men förordar broalternativ A. De menar att den på flera sätt blir en bättre integration i omkringliggande miljö, samt blir en mindre synlig barriär.

Nåntuna Backe Samfällighetsförening framför att den utvärdering som gjorts av olika transportlösningar inte stödjer kommunens förslag att bygga en spårväg mellan Bergsbrunna och Gottsunda. De anser att underlaget för en sådan transportlösning är svagt och skulle innebära förstörelse av stora natur- och miljövärden. De anser att behovet av en tvärlinje mellan Gottsunda och Uppsala Södra, för att möjliggöra anslutning till pendeltåg, kan ifrågasättas eftersom många pendlare reser via regionaltåg som inte kommer att trafikera Uppsala Södra. De tror att förslaget skulle innebära oförsvarligt höga kostnader i projekterings-, konstruktions- och driftsfasen. Vidare påtalar föreningen att bron, spårvägen och stationen är nödvändiga krav för att fullfölja avtalet om fyrspåret och utbyggnaden av sydöstra stadsdelarna. De anser att frågan kring bron vid Fyrisån bör vara löst innan beslut fattas om detaljplanen.

Centerpartiet anser att alternativa linjedragningar bör utredas inom delsträcka A och att kapacitetsbristen inom delsträcka A bör studeras vidare. För delsträcka B (Rosendal – Gottsunda) anser Centerpartiet att det är angeläget att sträckningen görs efter god dialog med dem som bor i området, att den bidrar till den omvandling och förstärkning som planeras av Gottsunda, samt att Gottsunda centrum roll som stadsdelscentrum beaktas och förstärks.

Utvecklingspartiet demokraterna påpekar att planens linjesträckning är gjord för spårväg. De vill låta experter på snabbbussystemet BRT (Bus Rapid Transit) och automatbanor granska linjesträckningen.

Vasakronan menar att det finns risk för att den föreslagna linjesträckningen kan skapa en barriäreffekt på Dag Hammarskjölds väg och Sjukhusvägen vilket kan begränsa rörligheten mellan Uppsala Science Park, Biomedicinskt centrum och Akademiska sjukhuset.

Akademiska hus vill ha kvar möjligheten att kunna expandera Ångströmlaboratoriet österut, vilket är den enda möjligheten att bygga ut lokalerna på området. Kollektivtrafikstråkets sträckning endast 7 meter från byggnaden omöjliggör detta.

Även likrikstarstationens placering menar de gör det omöjligt. Akademiska hus vill därför att en alternativ placering av kollektivtrafikstråket utreds.

Uppsala universitet är positiva till införandet av kapacitetsstark kollektivtrafik som förbättrar och knyter samman stadens södra områden med den kommande tågstationen Uppsala Södra. Besökare söderifrån får därmed en kortare, snabbare och enklare åtkomstväg till flera av universitetets verksamhetslokaler. Längs delsträcka A och C har universitetet flera campusområden vilka kommer ha stor nytta av den nya kollektivtrafiken. Fortsatt och utökad samverkan mellan de båda universiteten i Uppsala bör också gynnas av kollektivtrafikstråket. De menar att den tänkta sträckningen förbi Ångströmlaboratoriet stör infrastrukturen vid laboratoriet, vilket innebär risker. De lyfter att en sträckning öster om officersvillorna skulle vara mer optimal för universitetets verksamhet, samtidigt som fördelarna med ny kollektivtrafik med hållplats i området bibehålls.

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) lyfter att de haft omfattande dialog med kommunens spårvägsprojekt där de fått möjlighet att ta del av preliminära planer samt haft möjlighet att lyfta de farhågor avseende störningar som de har. I nuläget bedömer SLU att de underlag och förslag som presenteras i samrådet är så bristfälliga att förslaget till dragning borde inbegripa en ytterligare lösning om det i det vidare utredningsarbetet framkommer fakta som gör det omöjligt ur verksamhetssynpunkt att dra spårvägen via Ulls väg. Den lösningen innebär att dragningen inte går igenom campus via Ulls väg utan väster om campus nära Dag Hammarskjölds väg.

Bostadsrättsföreningarna Blåsippan, Slottsgränden och Brynhild anser att de problem som kan uppstå vid Bäckens gränd är så pass stora och med så pass stora investeringar som följd att en alternativ sträckning för spårvägen från centralstationen till Sjukhusvägen bör övervägas. Bostadsrättsföreningarna föreslår en sträckning på Strandbodgatan, över en ny bro över Fyrisån och vidare genom Stadsträdgården strax norr om Studenternas. De lyfter den alternativa sträckning som har utretts av kommunen inför valet av linjesträkning och att den avfärdats på grund av att det blir utrymmesbrist för bussar på Fjalars gränd och Sidenvärgatan. Bostadsrättsföreningarna föreslår en enkelriktad spårslinga som lösning på det problemet. Alternativt dubbla spår Kungsgatan fram till Strandbodgatan om biltrafiken ska begränsas på Kungsgatan.

Cykelfrämjandet påpekar att förslaget försämrar Gottsundabornas resmöjligheter till Gränby sportfält, eftersom de tvingas kliva av och byta vid Uppsala centralstation.

Cykelfrämjandet anser att spårvägen inte bör gå genom Rosendal, på grund av att det sinkar för Gottsundaborna, innebär överdriven mobilitet för Rosendalsborna och kräver absurt nog trafikljus inne i bostadsområdet. Trafikljusens främsta uppgift är enligt Cykelfrämjandet att skapa högsta möjliga flödes hastighet för motorfordon, vilket inte passar inne i ett bostadsområde.

Cykelfrämjandet och flera privatpersoner (29, 30, 87) påpekar att ingen kommer att åka spårvägen hela vägen mellan Uppsala centralstation och Bergsbrunna. Flera privatpersoner (29, 30, 34) tror att de boende i Sävja, Nántuna, Bergsbrunna och Vilan inte kommer att ta spårvägen via Gottsunda till centrala Uppsala, eftersom det går fortare med buss. Däremot kan de som arbetar i Stockholm och bor i Norby, Eriksberg, Valsätra eller Gottsunda ha nytta av den nya stationen i Bergsbrunna. En privatperson (166) undrar ifall det finns någon förutom några politiker som skulle nyttja spårvägen från centralstationen till Bergsbrunna via Gottsunda. Privatpersonen tror inte att boende i de sydöstra stadsdelarna kommer att använda spårvägen via Gottsunda till centrum. Hen understryker att inte alla resor handlar om pendling till Stockholm.

Flera privatpersoner är positiva till spårväg, men har synpunkter på linjesträckningen. En privatperson (22) önskar en ringlinje, en privatperson (23) en nord/sydöstlig axel genom staden.

En privatperson (3) anser att det vore lämpligare att förlägga kollektivtrafikförbindelsen mellan Ultuna och Sävja under jord, för att undvika en dragning genom ett naturskyddsområde och behovet av en bro som behöver öppnas och stängas.

En privatperson (7) anser att Bäverns gränd är för smal och för glesbefolkad och att spårvägen snarare bör gå på Kungsgatan och Östra Ågatan. En privatperson (16) som oroas över skador på den byggnaden hen bor i önskar att spårvägen inte förläggs på Bäverns gränd. Två privatpersoner (37, 38) påpekar att linjesträckningen är gjord för spårvagn och befaras missgynna BRT eller automatbana. Exempelvis nämns att visa gator kan vara olämpliga för planskilda lösningar på pelare som föreslås för en automatbana.

Två privatpersoner (15, 17) anser att dragningen längs Vårdsättravägen bör ses över. De föreslår en alternativ dragning vid Slädvägen där utrymmet är större. De menar att det bör undersökas då nuvarande förslag dras över mark med begränsat utrymme över befintliga byggnationer och tomtmark.

Två privatpersoner (29, 30) anser att kollektivtrafikstråkets föreslagna sträckning mellan Ultuna och de sydöstra stadsdelarna är ologisk och konstruerat för att skapa ett resandeunderlag för Uppsala Södra. Privatpersonen hänvisar till hållbarhetsbedömningen kopplat till den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna. Privatpersonerna tror inte att det kommer vara något reseflöde mellan Gottsunda och den sydöstra staden eftersom stora arbetsgivare finns i Fyrislund/Boländerna och i centrum. Privatpersonerna ifrågasätter sträckningen och bedömt resandebehov, samt påtalar att behovet av den nya stationen även är beräknat på resebehovet från den västra staden. Vidare är privatpersonen tveksam till att resandet kommer att motsvara prognoserna och tror att det är svårt att ändra sträckningen eftersom det redan lagts ned pengar i projektet.

Två privatpersoner (37, 38) anser att Ultunabron inte bör byggas på grund av riskerna för grundvattnet. De föreslår istället att Kungsängsleden breddas med filer för spårvagn eller BRT som kan föra sydvästra stadens invånare till Boländerna och Fyrislund. De föreslår även en BRT-linje eller automatbana längs med järnvägen med hållplats på Kungsängsleden som skulle föra människor till Uppsala centralstation eller Uppsala Södra. De påpekar att Stockholmsresenärer med spårväg och eller BRT till Bergsbrunna blir mycket färre när de boende föredrar att ta direkttågen vid Uppsala centralstation istället för lokaltåget vid Bergsbrunna.

Istället för sträckningen via Munkgatan och Bäverns gränd föreslår två privatpersoner (37, 38) automatbana med hållplats i en av sjukhusets kulvertar som sedan kan gå på pelare genom Stadsträdgården och vidare in på Strandbodgatan till Uppsala centralstation.

En privatperson (53) informerar om att det finns åkermark runt Falks byggvaror som skulle kunna användas till spårväg och nybyggnationer.

En privatperson (87) anser att dra en bro över Åriket med de naturvärden detta område besitter är helt vansinnigt. Varför inte fullt ut använda Flottsundsbron. Detta skulle givetvis innebära att spårvagnsalternativet läggs i malpåse.

En privatperson (104) anser att föreslagen dragning inte är acceptabel ur miljösynpunkt.

En privatperson (127) tycker inte det behövs en ny bro över Fyrisån och tror att det skulle innebära ökade avgaser, buller och ett ingrepp i det skyddsvärda landskapet. Privatpersonen föreslår istället en satsning på en modernisering av busstrafiken.

En privatperson (140) anser att planförslaget ska omarbetas eftersom ett genomförande av planen skulle innebära att södra Uppsala blir en sovstad till Stockholm. Privatpersonen hävdar att det redan finns snabb förbindelse till den nya pendeltågstationen i Bergsbrunna, men att snabba förbindelser saknas till alla områden med ett betydande antal arbetsplatser i Uppsala – exempelvis Boländerna, Librobäck och Gränby. Vidare hävdar privatpersonen att Uppsala kommun inte verkar vara beredd att planera för ett sammanhängande och snabbt kollektivtrafiksystem genom staden som gynnar just Uppsala och dess invånare, utan att fokus är på förbindelse till Stockholm. Privatpersonen beskriver att framtida boende i de sydöstra stadsdelarna inte kommer att få en direkt koppling till den centrala staden och Uppsala centralstation med fjärrtåg, och att det innebär att de kommer få det krångligast att ta sig till centrum.

En privatperson (147) ifrågasätter behovet av spårväg för att underlätta pendling mellan Gottsunda och omkringliggande stadsdelar, främst Stockholmsområdet. Hen påtalar att pendlingen mot Stockholm förutsätts ske från Uppsala Södra. Hen föreslår istället att pendlingen kan ske mot centrala Uppsala. Hen ställer sig kritisk till behovet av en kollektivtrafikförbindelse mellan Sävja och Gottsunda för distanspendling. Privatpersonen anser att det inte finns ett så starkt samhällsintresse av delsträcka D så att det går att bortse från alla negativa effekter på miljön och riskerna för grundvattnet. Hen anser att trafiken behöver lösas på ett annat sätt.

En privatperson (150) anser att planerad sträckning med största sannolikhet inte är överensstämmande med resenärernas behov.

En privatperson (166) tycker att spårvägen ska omfatta hela Uppsala och inte bara nuvarande sträckning. Privatpersonen tror att sträckan Uppsala Södra-Gottsunda kommer att användas betydligt mindre än beräknat.

Två privatpersoner (166, 221) tror inte att det är lämpligt att bygga en spårväg mellan Bergsbrunna och Gottsunda, utan att resebehovet troligtvis främst kommer vara mellan bostäder och handels- och arbetsområdena Boländerna/Fyrislund. Privatperson 221 anser att boende i Sävja och i de sydöstra stadsdelarna inte har något behov av den föreslagna kollektivtrafikdragningen.

En privatperson (163) framför att kommunens genomförda utredningar gällande resandebehov inte är trovärdig och att det mer liknar ett önskescenario. Hen anser att den planerade sträckningen mellan Gottsunda och Uppsala Södra ska tas bort från detaljplanen eftersom det är en onödig och olönsam tvärförbindelse. Privatpersonen anser att det finns många skäl till att inte planera för en spårväg/snabbuss med en sträckning, inklusive broförbindelse, från Gottsunda till Uppsala Södra.

En privatperson (181, 252) anser att det föreslagna kollektivtrafikstråkets linjesträckning innebär begränsningar i resandet och tror att buss kommer vara att föredra för boenden i Sävja och Nántuna. Privatperson (181) tror inte att nyttan av en spårväg skulle uppväga de stora kostnaderna för genomförandet. Hen anser att det handlar om väldigt stora summor för kollektivtrafik som en begränsad andel invånare i Uppsala har nytta av, och som dessutom påverkar naturreservatet vid Fyrisån. Hen

framför att projektet genomförs för att berättiga den föreslagna exploateringen i de sydöstra stadsdelarna och Ultuna.

Privatperson (183) motsätter sig broförbindelsen och anser att andra broalternativ vore att föredra. Hen undrar varför inte Kungsängsbron breddas och förstärks för att bättre hantera trafikbehoven.

En privatperson (183) önskar en direktlinje från Sävja till Boländerna, vilket fanns tidigare. Hen föredrar att åka till Boländerna för service. Hen är inte intresserad av förslagen om att bygga butiker och köpcentrum i Sävja, och inte heller av att åka till Gottsunda centrum. Privatperson (183) framför att borttagandet av direktlinjen Sävja-Boländerna har begränsat hens möjlighet att utnyttja service och styrt urvalet av service. Hen har fått använda hemleverans och hyrbil för att klara vissa behov, vilket inte hade krävts om linjen Sävja-Boländerna fanns.

En privatperson (183) framför att alla har olika behov och att det därför inte kan förväntas att alla ska ta en spårväg via Ultuna och Dag Hammarskjölds väg till Uppsala centrum för att komma till jobb, skola, service och fritidsaktiviteter. Hen förespråkar möjligheten till fler val längs flera kollektivtrafiklinjer i olika riktningar. Privatperson (183) är negativ till förslaget om spårväg som innebär att människor ska färdas mellan Uppsalas västra delar och tåget till Arlanda eller Stockholm. Hen tolkar det som att boende i Sävja ska åka till Gottsunda, Uppsala centrum eller Arlanda/Stockholm.

En privatperson (194) bedömer att få personer kommer att använda spårvägen till den tilltänkta stationen i Bergsbrunna, eftersom pendlingstiden till Stockholm tar 30–40 min längre tid därifrån i jämförelse med från Uppsala centralstation. Privatpersonen tror därför att pendlare från Gottsunda och Sunnersta kommer att ta tåget från Uppsala centralstation istället för från den nya stationen i Bergsbrunna. Hen ser således ingen nytta med en spårväg över Fyrisån och genom de sydöstra stadsdelarna.

En privatperson (223) tycker att kommunen ska utreda andra transportmedel och en annan linjesträckning. Privatpersonen tror inte att boende i Sävja kommer att åka spårväg till centrala Uppsala.

Privatperson (255) undrar om det gjorts någon utredning om reseunderlaget på sträckan där hen menar att de som bor på västra sidan kommer åka direkt till Uppsala centralstation för tåg vidare. Möjligen att pendling till Knivsta sker med spårvägen. Boende i de nya stadsdelarna kommer inte ta omvägen via Gottsunda/Ultuna då detta innebär en tidsförlust.

En privatperson (256) anser att delsträcka B absolut inte bör byggas eftersom det redan idag finns utmärkta bussförbindelser som istället kan utvecklas.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Linjesträckningen är noga studerad för att uppnå så många fördelar som möjligt med så få olägenheter som möjligt. Kommunstyrelsen fattade beslut om linjesträckningen i mars 2020. Motiven till vald linjesträckning framgår av beslutsunderlaget till detta beslut samt i miljökonsekvensbeskrivningen. Dialog har förts gällande sträckningen förbi Ångströmlaboratoriet med Akademiska hus och Uppsala universitet under flera år. Alternativet att dra kollektivtrafikstråket längre österut i höjd med Ångströmlaboratoriet är studerat. Valet att lägga det i föreslaget läge beror på flera faktorer, bland annat det gena läget som medför snabbare restid och bättre möjlighet att länka samman Polacksbacken med Ulleråker, hänsyn till grundvattens känslighet, samt för att undvika intrång i byggnadsminnet (underofficiersvillorna).

Kollektivtrafikens dragning och bronns placering var en viktig parameter i planprogrammet för Ulleråker. Föreslaget läge ger en axialitet och siktlinje mot en märkesbyggnad i Ulleråker. Vidare vill stadsbyggnadsförvaltningen påtala att linjesträckningens placering i exempelvis Gottsunda motsvarar läget i planprogrammet och varit ett stort fokus i den dialog som genomförts.

Stadsbyggnadsförvaltningen ställer sig frågande till länsstyrelsens påstående om avsaknad av hållplatser längst Sjukhusvägen eftersom det i underlaget framgår att tre hållplatser planeras längs just Sjukhusvägen.

Stadsbyggnadsförvaltningen arbetar aktivt med frågan om att angöra Uppsala centralstation på ett sådant sätt att en framtida förlängning av linjen inte omöjliggörs.

Frågan kring vilka tåg som kommer att trafikera framtida Uppsala Södra är något som det arbetas med. Det är i dagsläget inte avgjort om exempelvis regionaltåg 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 regionaltåg. Uppehåll med den typen av tåg kommer att öka resandet via Uppsala Södra, men även med endast pendeltågsuppehåll visar trafikanalyser på ett stort resande med spårvägen.

Det är av yttersta vikt att befintliga verksamheter kan fortsätta sin verksamhet. Stadsbyggnadsförvaltningen fortsätter att arbeta aktivt med frågan men vill också påtala att det finns spårväg på många platser med samma närhet till verksamheter med känslig utrustning. Tekniska lösningar finns för att hantera spårvägens störningar och just nu pågår arbete för att avgöra vilken/vilka som är bäst att genomföra i Uppsala. Likrikstarstationen öster om Ångströmlaboratoriet utgår eftersom bedömningen att förstärkningskablar till de anslutande stationerna är tillräckliga för att förse spårvagnssystemet med ström. Vidare delar stadsbyggnadsförvaltningen uppfattning att det är viktigt att anlägga spårvägen inte bara så att verksamheterna kan vara kvar utan också som en integrerad och trafiksäker del av miljön samtidigt som det är viktigt att undvika eventuell upplevelse av spårvägen som en barriär. Korsningar planeras med trafikljus, vars främsta uppgift är att skapa en trafiksäker miljö för samtliga trafikanter.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen om att det troligen är få personer som åker från ändhållplats till ändhållplats. Detta är sant för i princip alla kollektivtrafiklinjer, men kollektivtrafiken fyller ändå det resandebehov som finns längs sträckningen. Eftersom olika invånare har olika behov behöver kollektivtrafiksystemet ses i sin helhet. Kommunen har ett nära samarbete med Region Uppsala som är fullt medveten om att den kapacitetsstarka kollektivtrafiken också behöver ett angränsande busslinjesystem som komplement. Även i befintliga spårvägsstäder är bussar ett viktigt komplement till spårvägen. Linjesträckningen i kombination med stationen i Uppsala Södra ger nya och snabbare resvägar mellan Stockholmsregionen och Uppsala

Ultunabron/ny bro över Fyrisån och Uppsala Södra ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Hållplatser

Region Uppsala påpekar vikten av att möjliggöra snabba byten mellan trafikslag.

Region Uppsala förespråkar ett hållplatsläge på Munkgatan istället för norra änden av Sjukhusvägen. De anser att de ger flera mervärden och att hållplatsen bättre kan komplettera hållplatsen vid Studenternas.

Region Uppsala är positiva till att det föreslås en ändhållplats för bussar norr om Ångströmlaboratoriet eftersom det möjliggör att bussar kompletterar spårvägen snarare än att de kör parallellt med spårvägen. Region Uppsala förordar att spårväghållplatsen placeras på Lägerhyddsvägen istället placeras på Regementsvägen för att möjliggöra reserverat utrymme på Lägerhyddsvägen och möjliggöra snabbare byte mellan buss och spårvagn.

Region Uppsala ser positivt på att det planeras för 60 meter långa plattformar där det är möjligt. Region Uppsala påpekar att det finns en viss begreppsförvirring avseende hållplatslägen och hållplatser i planbeskrivningen. Regionen önskar att en karta med föreslagna hållplatslägen i planbeskrivningen.

Cykelfrämjandet anser att inga bussfickor bör finnas för att prioritera kollektivtrafik mot centrum före biltrafik. Ett stopp ska ta högst 25 sekunder.

Synskadades Riksförbund påpekar att kollektivtrafiksystemet behöver göras användbart för människor med synnedsättning av olika slag. Extra viktigt är det med bra utformning vid centralstationen, Uppsala Södra och större hållplatser som till exempel Akademiska sjukhuset och Gottsunda centrum.

Statens fastighetsverk anser att placering och utformning av hållplatser blir viktigt för att främja och tillgängliggöra de kulturmiljövärden som finns i området, både i form av stadsbilden och specifika byggnader och miljöer.

Vasakronan är positiva till de spårvagnshållplatser som är planerade längs Dag Hammarskjölds väg.

Uppsalahem påpekar att uppställningsplatser för cyklar och sparkcyklar, där behov finns, ordnas på ett sådant vis att det fungerar med skötsel och drift av intilliggande fastigheter samt att rörelsestråk till och från hållplatser ses över så att oönskade rörelser över bostadsgårdar minimeras. Uppsalahem är positiva till att gestaltningen ska medverka till att skapa en attraktiv kollektivtrafik som bidrar till en hållbar utveckling i både befintliga och nya områden.

En privatperson (14) anser att hållplatser bäst placeras i höjd med Slädvägen.

En privatperson (31) påtalar att det i detaljplanen beskrivs att flertalet av de sydöstra stadsdelarna ska utvecklas, till exempel Nántuna och Vilan, men att föreslagna hållplatser i de sydöstra stadsdelarna främst är placerade i Sävja. Kollektivtrafiken föreslås passera Hemslöjdsvägen utan att stanna. Privatpersonen undrar varför ingen station är placerad i närheten av Nántuna och Vilan och tror att det skulle innebära att spårvägen inte blir användbar för de boende i Nántuna och Vilan. Även privatperson (63) föreslår en ytterligare hållplats vid Hemslöjdsvägen, för att möjliggöra att de närboende i området att ta använda kollektivtrafiken. Vidare föreslår privatpersonen att en cykelväg byggs utmed Hemslöjdsvägen, söder om kollektivtrafikstråket, så att boende i Lugnet och Pustnäs på ett säkert sätt kan ta sig till hållplatsen.

En privatperson (125) anser att hållplatser är glest placerade och att det kommer att påverka hur många funktionshindrade som åker med spårvagnen. Hen beskriver att de

kommer vara tvungna att ta en buss till hållplatsen och sen byta, men att det då är troligare att de tar en buss direkt dit de ska istället. Detta tror hen gör spårvägen ineffektiv för den typen av resenärer.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen styr inte placeringen av hållplatser, men på vissa sträckor krävs ett ökat markintrång för att möjliggöra hållplatser, vilket indirekt styr placeringen av hållplatserna. Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer gällande vikten av att möjliggöra snabba byten mellan trafikslag, vilket eftersträvats i förslaget.

Utrymme saknas för att placera plattformar för båda riktningarna på Mungatan. En placering av plattformen för norrgående spårvagnar på Mungatan har studerats. Placeringen bedöms möjlig förutsatt att träden längs Mungatan kan bevaras. Träden skyddas med en planbestämmelse. Placeringen av hållplatsen styrs inte av detaljplanen.

Placering av spårvagnshållplatsläget norr om Ångström har studerats. För att minimera intrånget i Exercisfältet krävs ett relativt stort markintrång inom Ångströmlaboratoriets mark, vilket inte bedömts möjligt. Spårvagnshållplatsen ligger därför kvar på Lägerhyddsvägen i motsvarande läge som i samrådet.

Ett beslut har tagits i projektet Uppsala spårväg att 45 meters plattformar ses som en tillräcklig storlek för planerad kollektivtrafik. I förprojekteringarna som ligger till grund för granskningsförslaget föreslås därmed endast 45 meters långa plattformar.

Användningen av begreppen *hållplats* och *hållplatsläge* i planbeskrivningen har setts över och reviderats.

Planbeskrivningen har kompletterats med en övergripande karta med föreslagna hållplatser.

Utformningen av och placering av bussfickor situationsanpassas utifrån en samlad bedömning av trafiksituation och utrymme och kan därför bli olika från hållplats till hållplats. På viktiga utryckningsvägar, som exempelvis Sjukhusvägen, krävs bussfickor, för att underlätta räddningstjänstens framkomlighet.

Hållplatsernas placering styrs av en mängd faktorer där upptagningsområde och spårvägens grundfunktion att transportera människor så effektivt som möjligt är den tyngst vägande faktorn. Placering mer i detalj och utformning av hållplatser görs också med beaktande av en mängd faktorer där kulturmiljön är en av flera viktiga utgångspunkter.

Utformningen för att underlätta för synskadade blir en viktig fråga i samband med kommande detaljprojektering, men hanteras inte i detaljplaneprocessen.

Placeringen av hållplatslägena på Dag Hammarskjölds väg har justerats något sedan samrådet.

Behovet av cykelparkeringar studeras inom ramen för projektet Uppsala spårväg. En mer detaljerad utformning av cykelparkeringarna kommer att göras för varje hållplats i ett senare skede. Gång- och cykelstråken till och från hållplatserna studeras i detaljplaneskedet längs kollektivtrafikstråket med utgångspunkt från Uppsala kommuns *Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik* och *Uppsala kommuns Teknisk handbok*. Ett program för mobilitet, *Program för mobilitet och trafik fram till 2050*, antogs av kommunfullmäktige i början på 2022. Till programmet hör också en trafik-

och mobilitetsplan. I handlingsplanen ingår bland annat att stärka gång och cykel som trafikslag samt stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bil. I detta ingår ett särskilt fokus på högkvalitativ infrastruktur för gena och trafiksäkra cykelstråk.

I förprojekteringarna som ligger till grund för granskningsförslaget föreslås en hållplats i höjd med Slädvägen.

De sydöstra stadsdelarna och Uppsala Södra ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Gällande placering av hållplatser så har hänsyn tagits till central placering i sitt område, relativt jämnt avstånd och antalet resenärer. Vidare har möjligheten till relativt korta körtider påverkat antalet hållplatser - ju fler hållplatser desto längre blir restiderna.

Gång och cykel

Omsorgsnämnden och Äldrenämnden påpekar att det är viktigt att separera gång- och cykelvägar från övrig trafik, men även från varandra. De ska vara säkert upplysta och med övriga anpassningar som gör dem trygga och säkra för de personer som har funktionsnedsättningar i olika åldrar. Utformningen av gång- och cykelstråk i anslutning till kollektivtrafikstråket kan enligt nämnderna med rätt insatser underlätta orienteringen i förhållande till kollektivtrafikstråket. Nämnderna vill särskilt lyfta vikten av att utformning av gång- och cykelstråk i anslutning till kollektivtrafikstråket och dess hållplatser, görs trafiksäkert med hänsyn till behov hos personer med syn- eller hörselnedsättning.

Region Uppsala påpekar vikten av att planera ett kollektivtrafiksystem tillsammans med gång- och cykelnätet, möjliggöra god tillgänglighet till hållplatser, men att gång- och cykelnätet inte nödvändigtvis måste gå parallellt med kollektivtrafikstråket på alla sträckor.

Hyresgästföreningen Uppsala-Knivsta anser att det är bra med de nya cykelbanorna som planeras som en del av planen eftersom det är viktigt att folk kan använda cykel till och från kollektivtrafiken och längs med kollektivtrafiken.

Cykelfrämjandet anser att detaljplanen helt prioriterar bort cykel och gående och bygger därför ett mindre transporteffektivt samhälle vilket leder till ökade klimatutsläpp och försämrade folkhälsa.

Cykelfrämjandet anser att det aktuella förslaget innebär många försämringar för cyklister och gående. De är förvånade och djupt oroade över den genomgående låga kvaliteten på utformningen av gång- och cykelinfrastruktur i det nuvarande förslaget. Cykelfrämjandet ser en röd tråd genom planen där övrig motortrafik ges högsta prioritet att ta sig fram i den nya spårvagnsmiljön medan cyklister och gående får lägsta prioritet och får trängas i det gatuutrymme som blir över. Detta märks genom smala gång- och cykelbanor som utformats med ett stort antal tvära svängar och korsningar som resulterar i många nya konfliktpunkter och sänkt hastighet.

Cykelfrämjandet påpekar att ett stort antal nya trafikljus föreslås vilket försämrar framkomligheten på snabbcykelbanorna även i längsled. Samtidigt som man tar bort cykelbanor på Bävrens gränd och Sjukhusvägen.

Cykelfrämjandet anser att ingen stad som siktar på en levande stadskärna eller har prioriterat aktiva trafikanter före motorfordon har separerat biltrafik på gator i centrum. Istället har man begränsat biltrafikvolymen, skapat cykelfartsgator och därmed fått större bredder för fotgängare och vistelse. Innerstadsstrategin talar om bil på de gåendes villkor. Cykelfrämjandet har bifogat tabeller som visar uppskattad restid med cykel genom planförslaget jämfört med nuvarande situation. Sammantaget beräknar cykelfrämjandet att restiden för cykel ökar inom i stort sett hela området där det byggs spårvagn.

Cykelfrämjandet anser att detaljplanen bör ta ett helhetsgrepp på hur cykeltrafiken kommer flöda genom hela det förändrade området precis som man gjort för spårvägen samt tydligt beskriva hur restiden mellan relevanta resmål kommer att förändras. Detaljplanen bör enligt cykelfrämjandet arbetas om för att garantera gående och cyklister snabba resvägar genom planområdet. Målsättningar bör vara att förbättra framkomlighet, säkerhet och restider jämfört med idag.

Cykelfrämjandet anser att detaljplanen ska anpassas för att möjliggöra för resande med lastcykel samt cykel anpassade till funktionshindrade att färdas tryggt genom området genom att erbjuda infrastruktur med mindre snäva kurvor, bredare cykelbanor samt mindre konfliktpunkter. Detaljplanen bör utformas så att ett barn ska kunna cykla igenom området utan risk för att dö eller skadas.

Cykelfrämjandet anser att en total genomlysning av cyklisters och gåendes intressen bör göras. Cykelfrämjandets försök är enligt dem inte tillräckligt.

YIMBY föreslår att cykelbanan vid Svandammen bör ha egen markbeläggning och eventuellt vara nedsänkt mot övriga torgytor, för att tydligt separera cyklar från gående. YIMBY menar att eftersom cykling inte bör ske på Bäckens gränd så finns det ingen poäng med de komplexa korsningar som krävs för att ha enkelriktade cykelbanor på bron.

Funktionsrådet anser att separata gång- och cykelvägar ska byggas.

Synskadades Riksförbund påpekar att gångpassager, särskild när spårvägen läggs i reserverat utrymme, görs säkra och orienterbara. I förprojekteringarna förekommer övergångsställen som utgår ifrån snedställd kantsten eller kantsten i kurva, vilket Synskadades Riksförbund påpekar är emot Boverkets föreskrifter eftersom de inte ger synskadade möjlighet att orientera sig i rätt riktning över gatan.

Vasakronan oroas över att cykelbanan på den västra sidan av Sjukhusvägen tas bort, vilket ökar belastningen på den östra sidan av Sjukhusvägen. De anser att riskerna med detta inte är tillräckligt utredda.

Akademiska hus lyfter att kollektivtrafikstråket i Ultuna riskerar att begränsa tillgängligheten till verksamheterna där samt minska studenternas möjlighet att röra sig fritt på campus. De menar att Ulls väg redan idag utgör en barriär i området, vilken riskerar att förstärkas med införandet av kollektivtrafikstråket vilket skulle få negativa konsekvenser för verksamheten och campusutvecklingen.

En privatperson (20) påpekar att sektionsskisserna på cykelvägarna är smalare än det Trafikverket rekommenderar för huvudcykelleder.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Gång- och cykelstråken till och från hållplatserna studeras i förprojekteringarna längs kollektivtrafikstråket med utgångspunkt från Uppsala kommuns *Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik* och Uppsala kommuns *Teknisk handbok*. Förprojekteringarna går i linje med handlingsplanen och *Teknisk handbok* som bland annat anger att gång- och cykelbanor bör vara separerade vid nybyggnation, men undantag kan göras i de centrala delarna där tillräckligt utrymme inte alltid finns.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar inte Cykelfrämjandets uppfattning om att gång och cykel bortprioriteras och att övrig motorfordonstrafik genomgående prioriteras före gång och cykel. Det planerade kollektivtrafikstråket syftar till att åstadkomma kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik, vilket innebär att det behöver utrymme i gatunätet och har prioritet vid vägkorsningar. Det får till följd att alla andra trafikslag påverkas eftersom det finns ett begränsat utrymme, och där så sker eftersträvas att i första hand prioritera gång och cykel. Dock behöver även biltrafik fungera, så därför blir det ofta kompromisser i trafiklösningar.

Det östra gång- och cykelstråket längs Sjukhusvägen ingår i kommunens huvudcykelnät och utgör också en snabbcykelled. Bredden på gång- och cykelbanan följer kommunens rekommendationer kring bredd på gång- och cykelbana. Möjligheten att öka bredden på gång- och cykelbanan längs sträckan är inte möjligt då totalbredden är begränsad för att samtliga av Sjukhusets funktioner fortsatt ska fungera. På grund av begränsningar i utrymme ryms endast en cykelbana utmed Sjukhusvägen.

Revideringar som gjorts i förprojekteringarna inför granskningsskedet som ligger till grund för planförslaget innebär att cykelmöjligheten har förbättrats på södra sidan av Islandsbron i förhållande till samrådsförslaget. Kollektivtrafikstråket ska ha prioritet och då bidrar trafikljusen till ökad trafiksäkerhet.

Efter samrådet har det på ett flertal platser studerats om och hur framkomligheten för cyklister och gående och trafiksäkerheten kan förbättras, vilket kan innebära fler trafiksignalreglerade korsningar. Det har gjorts en genomlysning av cykelperspektivet utmed kollektivtrafiksträckningen, vilket varit en utgångspunkt i det fortsatta arbetet och revideringen av förprojekteringarna inför granskningsskedet. Hänsyn har dock inte tagits till lastcyklar som, för god framkomlighet, skulle innebära andra dimensioner. Detta på grund av att den totala sektionsbredden annars blir mycket bred.

Detaljplanen reglerar inte vilken markbeläggning cykelbanor ska ha, det är en fråga som hanteras under genomförandeskedet. I förprojekteringarna som ligger till grund för granskningsförslaget föreslås kollektivtrafikstråket gå rakt över Islandsbron, vilket minskar komplexiteten i korsningarna.

Stadsbyggnadsförvaltningen eftersträvar vinkelräta gångpassager, men det regleras inte i detaljplanen. Utformningen av gångpassager kommer att studeras i kommande detaljprojektering under genomförandeskedet av detaljplanen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är att kollektivtrafikstråket inte förstärker den beskrivna barriäreffekt som Ulls väg utgör i campusområdet i Ultuna. Den planerade kollektivtrafiken planeras att köra med samma hastighet som biltrafiken och bidrar till reducerad buss- och biltrafik.

Kommunens riktlinjer kring vägbredder kan skilja sig från Trafikverkets rekommendationer. Stadsbyggnadsförvaltningen följer i så stor utsträckning som möjligt kommunens riktlinjer gällande rekommenderad bredd för cykelvägar, men på

vissa platser finns begränsat utrymme som innebära att rekommenderade mått inte går att uppnå.

Bil och transporter

Vasakronan oroas över köbildning vid Dag Hammarskjölds väg vid infarterna in till Uppsala Science Park och att transporterna till och från området kan påverkas.

Akademiska hus kräver att Uppsala kommun genomför åtgärder så att trafiksituationen i korsningen Gottsunda allé, Ultunaallén och Dag Hammarskjölds väg blir hållbar i framtiden. De menar att den redan idag är underdimensionerad. Det är även viktigt att Ultunaallén förblir en gata som möjliggör transporter till verksamheterna i Ultuna även när det innebär ett ökat antal fordon. Akademiska hus anser att trafik över Ultunabron, utöver kollektivtrafik, av trafiksäkerhetsskäl inte bör ledas genom campus.

Statens veterinärmedicinska anstalt framför vikten av väl framkomliga transportvägar för tunga transporter till och från verksamheten vilka inte får försämrats till följd av utbyggnad av kollektivtrafikstråk eller bostäder. Det gäller framför allt Dag Hammarskjölds väg, Veterinärvägen, Travvägen och Ulls väg. Om dessa vägar försämrats till följd av kollektivtrafikstråket behöver motsvarande vägförbindelser som klarar tunga transporter tillgodoseas på annat sätt.

Cykelfrämjandet anser att innerstaden måste befrias från genomfartstrafik innan eventuell spårväg införs. En redovisning av vilka bilresor som försvinner som en konsekvens av detaljplanen önskas.

Statens fastighetsverk påpekar att spårväg i reserverat utrymme innebär en minskad framkomlighet för biltrafik längs med kollektivtrafikstråket. Även vid blandtrafik minskas framkomligheten för bil. Dessutom påpekar Statens fastighetsverk att Mungatan enkelriktas och att ingen allmän trafik tillåts på Islandsbron.

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) lyfter att om bron över Fyrisån tillåter annat än kollektivtrafik och blåljustrafik längs Ultunaallén kommer detta att störa huvudinfarten till Universitetsdjursjukhusets häst- och smådjursklinik. Utökad privatbilism i och omkring djursjukhuset skulle påverka verksamheten. De hänvisar till markavtalet som slutits mellan SLU och Uppsala kommun där det står att trafiken på Ultunaallén inte skulle intensifieras från dagens nivå. I de diskussioner som varit kring avtalet har framgått att bron bara skulle innebära kapacitetsstark kollektivtrafik och blåljustrafik. Men såvitt SLU förstår finns en politisk uppgörelse som i framtiden kan komma att tillåta fossilfri biltrafik på bron. En biltrafikled som dras i den sträckningen, genom Ultunaallén och förbi djursjukhuset skulle ändra på en grundläggande förutsättning för intentionsavtalet och bli ett allvarligt störningsmoment på SLU:s campus. SLU förespråkar därför en separering av trafikslag där en eventuell biltrafikled dras söder om Ultuna campus och norr om Sunnersta i redan befintligt vägreservat.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är att trafiksituationen vid Dag Hammarskjölds väg, till exempel vid Uppsala Science Park, är förbättrad i granskningsförslaget eftersom kollektivtrafikstråket nu föreslås vara mittförlagt. Därmed förbättras situationen för in- och utfarter till fastigheterna.

Stadsbyggnadsförvaltningen förstår betydelsen av att ha fungerande transporter under byggtiden och därefter under driften av spårvägen. Utgångspunkten är att bibehålla tillgängligheten för transporterna på stadens huvudgatunät och i anslutning till verksamheten. Kommunen kommer att arbeta aktivt för det i den fortsatta planeringen och genomförande av projektet.

Stadsbyggnadsförvaltningen har uppmärksammat behovet av att säkerställa transporter till Statens veterinärmedicinska anstalt både under byggtid och vidare därefter. Arbetet med att säkerställa detta pågår och kontakt kommer att tas med verksamheterna för att säkerställa att tänkt planering kommer att fungera på ett tillfredställande sätt.

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer med Statens fastighetsverk gällande att spårväg i reserverat utrymme innebär en minskad framkomlighet för biltrafik längs med kollektivtrafikstråket, samt att blandtrafik minskar framkomligheten för biltrafik. Vid införandet av ett nytt kapacitetsstark kollektivtrafik är det därför viktigt att bland annat begränsa genomfartstrafik på vissa gator. Detta är dock ingenting som styrs av detaljplanen. Det är exempelvis korrekt att Munkgatan föreslås att enkelriktas och att ingen allmän trafik föreslås på Islandsbron. En annan aktuell åtgärd är att Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutade 22 juni 2021 om att på Kungsgatan i både norr- och södergående färdriktning i korsningen med Vaksalagatan införa trafikreglering gällande påbjuden körriktning öster ut till Vaksalagatan. För att verkställa ett sådant beslut behöver en ny trafikföreskrift upprättas, vilken antogs i gatu- och samhällsmiljönämnden i november. Trafikföreskriften infördes i januari 2022. Syftet med regleringen är att reducera den totala trafikmängden på Kungsgatan. Baserat på utförda trafikmätningar bedöms motortrafiken på Kungsgatan minska med cirka 37 % med denna reglering, därutöver kommer även viss omfördelning att ske.

Effekten av trafikregleringen förväntas bli bättre framkomlighet för bussar. Kungsgatan är en av Uppsala kommuns viktigaste kollektivtrafikgator och som sådan har gatan kapacitetsproblem som behöver hanteras. Införandet av påbjuden körriktning i korsningen med Vaksalagatan kommer att öka kollektivtrafikens attraktionskraft då dess restider förbättras. Trafiksäkerheten bedöms öka i och med att biltrafiken på Kungsgatan minskar.

Korsningen Gottsunda allé, Ultunaallén och Dag Hammarskjölds väg och Ultunabron ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Inlastning/stora fordon/angöring/parkering

Omsorgsnämnden och Äldrenämnden påpekar att planförslaget innebär att antalet angörings- och parkeringsfickor reduceras till det som utgör lagkrav som till exempel handikapplatser med mera. Enligt planförslaget bör övriga parkeringsplatser hänvisas till de omgivande gatorna. Nämnderna vill därför tydliggöra vikten av att beakta hela-resan-perspektivet - det är viktigt att hållplatser, parkeringsfickor och angöringsplatser inte blir tillgänglighetsöar, som inte är möjliga för att nyttja. Nämnderna påpekar att utifrån målsättning i programmet för full delaktighet bör antalet handikapplatser för bilar ökas i Uppsala. Det kan enligt nämnderna med fördel planeras på ett sådant sätt att det underlättar angöring till kollektivtrafikstråket.

Bostadsrättsföreningarna Blåsippan, Slottsgränden och Brynhild påpekar att på Bävern's gränd 14 finns två butiker varav en hjälpmedelsbutik. De menar att distribution till butikerna inte kan ske från lastplatser på intilliggande gator och hoppas

på att eftersom Bäverns gränd är lite bredare just vid Bäverns gränd 14 kan inlastning lösas på motsvarande sätt som idag.

Sunnersta egnahemsförening förordar en utökning av antalet parkeringar i Södra staden, centrala Uppsala, centralstationen och i hela kommunen i övrigt. De önskar att parkeringsavgifter tas bort i kommunen.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd anser det helt nödvändigt att utöka områdena intill tågstationer speciellt centralstationen och att det bör vara gott om olika typer av parkeringar vid stationerna.

Funktionsrådet anser att parkeringsplatser för rörelsehindrade ska regleras i plankartan.

Statens fastighetsverk framför att det är positivt med en utveckling av ny kollektivtrafik som gör att fler kan besöka Uppsala och även för boende resa inom staden, utan att använda bilen. Det bidrar till en bättre levnadsmiljö i centrala Uppsala och på sikt ett lägre behov av parkeringar.

Privatperson (9) jobbar med en hjälpmedelsbutik på Bäverns gränd påpekar att de har ett stort behov av inlastning till butiken, och skickar skrymmande varor från butiken. Dess kunder med handikapptillstånd och som kommer med färdtjänst måste kunna stanna och stå en stund här utanför eftersom orsaken till att de fått sådana tillstånd är att de har svårt att gå längre än 30 meter.

Bostadsrättsföreningen Islandsgården som äger fastigheten Uppsala Kungsängen 6:8 i norra hörnet av korsningen mellan Östra Ågatan och Bäverns gränd uttrycker oro för hur spårvägen påverkar angöringen och trafiksituationen kring deras fastighet. Föreningen har en smal infart till innergården från Bäverns gränd. Där finns fem parkeringsplatser för bilar, cykelställ och avfallskärl. Föreningen vill framhålla vikten av att spårvägsdragningen och de planerade ändringarna av trafikflödena längs Östra Ågatan och Munkgatan/Islandsbron inte försvårar tillgängligheten för behörig biltrafik i anslutning till fastigheten. Föreningen påpekar att det redan i dagsläget är svårt att med bil ta sig ut och in från innergården, särskilt i rusningstrafik. Infarten är så smal att om man kommer österifrån på Bäverns gränd krävs att man svänger ut i vänster körbana för att kunna vinkla bilen så att man kan ta sig genom infarten till innergården. Bostadsrättsföreningen påpekar också att sopbilar och bilburna leveranser till Bryggeriet Ångkvarn stannar på Bäverns gränd och menar att denna möjlighet måste finnas kvar. Föreningen undrar hur bilburna leveranser till lokalerna (en reklambyrå och en pub) längs Östra Ågatan ska ombesörjas, om Östra Ågatan enkelriktas i sydlig riktning. De undrar även om begränsningen av biltrafik på Islandsbron/Munkgatan även innefattar trafik till och från deras fastighet och om nuvarande förbud mot att från Bäverns gränd svänga in på Östra Ågatan i sydlig riktning kommer finnas kvar.

Uppsala universitet lyfter att de är en stor arbets- och studieplats i Uppsala med många tillresande som kommer med bil varför det är viktigt att den framtida trafiksituationen inklusive parkeringsmöjligheter tillåter detta. Även Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) påpekar att fastigheterna i området är beroende av god angöring för transporter av utrustning och material för att på ett fullgott sätt kunna driva verksamheten. Infarter som riskerar att begränsas är till bland annat parkering och godsmottagning vid Biocentrum, Mark- Vatten- Miljöcentrum (MVM) och godsmottagningen vid Ulls hus. I fortsatt arbete för det säkerställas att angöringsmöjligheterna förblir bra.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer kring att det är viktigt att underlätta angöring intill kollektivtrafikstråket. Placering av parkeringsplatser hanteras i detaljprojektering och regleras inte i detaljplanen. Ytkrav för kollektivtrafikstråket och andra funktioner i gaturummet innebär ibland att det inte är möjligt att tillgodose fler parkeringsplatser än det lagstadgade behovet.

Parkeringsplatsers lokaliseringar vid stationsområdena och andra viktiga bytespunkter regleras inte av detaljplanen. Inte heller parkeringsavgifter.

Gällande distribution till butiker på Bäverns gränd 14 så finns det en angöringsplats på östra sidan i höjd med Bäverns gränd 14 som kan utnyttjas.

Om en verksamhet påverkas av störningar i form av begränsad eller förhindrad tillgänglighet, tillfälligt så väl som permanent, på ett sådant vis att det uppstår en ersättningsgill ekonomisk skada ska kommunen betala ut ersättning. Det åligger i sådana fall den skadelidande att visa att en ersättningsgill skada har uppkommit.

Islandsbron planeras att stängas av för allmän trafik när Tullgarnsbron byggts klart. Trafikeringen av Östra Ågatan planeras inte förändras till följd av detaljplanen. Enda sättet att angöra fastigheten Uppsala Kungsängen 6:8 är från Bäverns gränd österut/österifrån. Bäverns gränd planeras fortsatt vara dubbelriktad, men trafiken till och från innergården i fastigheten Kungsängen 6:8 kommer endast kunna ske i riktning österut/österifrån. Det kommer inte vara möjligt att köra till/från Bäverns gränd i riktning Östra Ågatan eller Islandsbron. På södra sidan av Bäverns gränd, mellan Kungsängsgatan och Dragarbrunnsgatan, planeras för en angöringsplats. Det är enda platsen där det går att stanna (angöra) på den aktuella delen av Bäverns gränd. Angöring i övrigt kan till exempel ske från Östra Ågatan.

I förprojekteringarna som ligger till grund för detaljplanen har möjligheten till angöring, i och med mittförlagt spår, i norra Ultuna förbättras jämfört med samrådshandlingen. Bra angöringsmöjligheter eftersträvas genomgående i planförslaget. Stadsbyggnadsförvaltningen har fört en dialog med bland annat Uppsala universitet och SLU för att hitta bra trafiklösningar.

Båttrafik

Svenska Kryssarklubbens Uppsala-Roslagskrets, Upsala Segelsällskap, Ekolns Segelklubb, Uppsala Motorbåtssällskap och Fyris Segelsällskap har lämnat ett gemensamt yttrande där de beskriver båtlivet i södra Uppsala och hur det riskerar att påverkas av planförslaget. Föreningarna påtalar att det i samrådshandlingarna saknas en beskrivning av rekreationsverksamheterna i Fyrisån. De informerar om att det utöver den egna verksamheten finns klubbar såsom kanotklubben Ägir och kommersiell verksamhet som hyr ut kanoter med mera, samt privat användning av kanoter och båtar. Verksamheten saknar en beskrivning av dessa verksamheter i konsekvensbeskrivningen för rekreations- och friluftslivet. De påtalar att endast gång- och cykeltrafiken beskrivs i handlingarna. Vidare ifrågasätts beskrivningen av båttrafiken i handlingarna. Antalet och frekvensen av broöppningar handlar enligt roddarsällskapet om de större båtarnas rörelse. På så vis anser verksamheten att över 90% av båttrafiken som finns i Fyrisån idag förbises.

Föreningarna anser att en bro till på sträckan Flottsund-Vindbron starkt riskerar att påverka de friluftslivs- och rekreationsaktiviteter som bedrivs på Fyrisån idag. En bro med smal vattenpassage skulle ge störst negativ effekt.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen har tagit del av inkomna synpunkter. Den påverkan på båtlivet som redovisas gäller främst delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Mobilitetsplan

Cykelfrämjandet anser att en eventuell spårväg måste integreras i en total mobilitetsplan, som också bör omfattas av en social och kulturell plan. Detaljplanen måste ingå en total översyn av trafikplaneringen. De anser att spårvägen måste integreras med en genomfartsfri innerstad, trafiklösningar på sjukhusområdet och andra transportbehov. Cykelfrämjandet anser att planen har tydliga inslag av överdriven mobilitet på bekostnad av bristande mobilitet för andra resor. Kommunen bör enligt Cykelfrämjandet redovisa att reseandelen för cykel och gång inte påverkas negativt.

Akademiska hus skriver att det är olyckligt att inte handlingsplanen för mobilitet och trafik, som kommunen arbetar med att ta fram, inte var färdig till samrådet. Det gör planförslaget svårt att bedöma som helhet för mobilitet och trafik i Uppsala. Vidare skriver de att planhandlingarna lyfter vikten av att kollektivtrafik kopplar samman Uppsala, men menar att även andra kopplingar och stråk är centrala för att knyta ihop, och skapa en levande, stad. Stadens olika universitetsområden behöver sammanföras med tydliga, gena och tillgängliga stråk som minskar barriärer och möjliggör säker mobilitet.

En privatperson (19) anser att kollektivtrafik är bra om den bidrar till minskad bilism. Det finns dock undersökningar som visar att de som byter till kollektivtrafik ofta är cyklister, snarare än bilister. Även privatperson (20) påpekar att internationella erfarenheter visar att förbättrad kollektivtrafik attraherar cyklister, snarare än bilister.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen delar inte Cykelfrämjandets uppfattning om överdriven mobilitet. Planförslaget ska inte leda till en minskning av cyklister till följd av kollektivtrafikutbyggnaden. Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen om att det är viktigt att säkerställa mobilitet för gång- och cykel och har därför jobbat aktivt med att säkerställa framkomligheten för dessa trafikslag. Stadsbyggnadsförvaltningen har som mål att reseandelen för gång- och cykel inte påverkas negativt. I Uppsala kommun ska cykeln ska vara det främsta transportmedlet och det ska vara enkelt samt riskfritt att cykla i Uppsala kommun. I kommunens dokument *Handlingsplan för mobilitet och trafik* presenteras lösningar och en kombination av hårda och mjuka åtgärder har potential att göra det möjligt. Planförslaget går i linje med intentionerna i handlingsplanen. Handlingsplanen antogs i kommunfullmäktige i början av 2022.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen om vikten av mobilitet och gena stråk mellan stadens olika universitetsområden. De är en fråga som diskuteras aktivt med både fastighetsägare och verksamhetsutövare.

Det kapacitetsstarka kollektivtrafikstråket förväntas bidra till att knyta ihop bland annat de olika universitetsområdena.

Stadsbyggnadsförvaltningen är medveten både om behovet och nödvändigheten av att locka bilister till kollektivtrafiken. För att lyckas med det är det viktigt att planera för

ett system som är enkelt, snabbt och säkert. Det måste vara lätt att ta sig till kollektivtrafiken, det måste vara en bra turtäthet och det måste gå fort att åka till sin målpunkt.

Räddningstjänst

Bostadsrättsföreningarna Blåsippan, Slottsgränden och Brynhild oroas över det som framkommit angående räddningstjänstens framkomlighet med höjdfordon kopplat till kontaktledningar på Bäckens gränd i PM Risk och Säkerhet. De kräver att de farhågor som påvisats angående svårigheter att utrymma vissa bostäder längs Bäckens gränd beaktas och att en säker lösning är klar innan spårvägen dras genom Bäckens gränd.

Region Uppsala framför att planförslaget i kombination med övrig stadsutveckling en oro för framkomligheten för ambulanser, särskilt vid korsningarna Sjukhusvägen-Ulleråkersvägen och Sjukhusvägen-Dag Hammarskjölds väg samt vid in- och utfarten till sjukhusområdets parkeringsgarage, där trafikbelastningen är hög under vissa tider på dygnet. Region Uppsala önskar en mer detaljerad trafiksimulering som underlag till att säkerställa ambulansens framkomlighet även vid större trafikmängder än vad som antas i planförslaget. Region Uppsala önskar också att detaljplanen, och genomförandet av detaljplanen, inte förhindrar att ambulanser kan nyttja spårområdet för in- och utryckning vid ett eventuellt framtida behov. Även Cykelfrämjandet ser gärna att utryckningstrafik kan utnyttja spårvägarna där det är lämpligt.

Brandförsvaret ser inte att marken är lämplig för föreslagen markanvändning där konsekvenserna på räddningstjänstens möjlighet att utrymma intilliggande fastigheter inte är fullständigt utredd eftersom konsekvenserna av en icke-fungerande lösning kan bli att delar av byggnaderna längs spårvägen inte kan nyttjas eller kräver större ombyggnation. Brandförsvaret anser att den inledande utredningen i PM Risk och Säkerhet behöver fördjupas längs samtliga sträckningar som passerar befintlig bebyggelse för att säkerställa de antaganden som gjorts gällande bebyggelsen.

Brandförsvaret påpekar att dessa frågor även behöver utredas längs redan planlagda sträckningar då dessa detaljplaner i dagsläget inte reglerar utrymningsstrategier i de byggnader som gränsar till spårvägen.

Brandförsvaret påpekar att deras och övriga blåljusmyndigheters framkomlighet behöver fortsatt utredas och tillgodoses under planarbetet och efterkommande projekt och byggtid. Det är av största vikt att dessa aktörer är delaktiga när trafiklösningarna tas fram för att skapa lösningar som är långsiktigt hållbara. De påpekar att flera av de föreslagna utformningarna av vägvägnitt kommer att innebära framkomlighetsproblem för utryckningstrafik.

Brandförsvaret påpekar att om befintliga brandposter längs sträckningen påverkas så behöver de återplaceras i samråd med Brandförsvaret. Konsekvenserna av att spårvägen vid en räddningsinsats kan behöva stängas av för att koppla upp mot brandposter i anslutning till eller på andra sidan spårvägen bör beaktas.

Uppsalahem påpekar att påverkan på tillgängligheten för räddningstjänst inte är fullt ut utredd, vilket innebär att flera frågetecken om planens konsekvenser kvarstår. Uppsalahem anser att sådana betydande frågor normalt bör utredas innan detaljplaneförslag samråds. Uppsalahem förutsätter att det utreds och tydliggörs inför granskningen. Vidare förutsätts att även om det kommer att bli en påverkan så

kommer eventuella justeringar inte försämra befintlig situation sett till både tillgänglighet och insatstider.

En privatperson (59) anser att projektet medför en fara för liv då den nya spårvägen drastiskt begränsar för räddningstjänstens fordon och utrustning.

En privatperson (125) befarar att det finns olycksrisker med strömförande ledningar ifall en kontaktledning rivs ned. Hen tror att olycksrisken är stor eftersom kontaktledningarnas höjd är begränsad och då kan slitas ned av fordon med varierande höjd.

En privatperson (125) anser att en bro inte bör byggas över Fyrisån på grund av eventuella släckningsarbeten av spårvagnar, bussar eller teknikhus. I det fall en bro ändå ska byggas så förespråkar privatpersonen broalternativ B, eftersom den inte kräver ett tekniskt maskinrum för en öppningsbar brodel.

En privatperson (125) undrar hur Räddningstjänsten ställer sig till att gatusektionen för trängre gator, exempelvis Bäverns gränd, där luftledningar hänger mellan fasader. Hen framför att kontaktledningar och hänglinor kommer att påverka deras räddningsinsats och säkerhet. Privatpersonen anser att enfiliga gatumiljöer, utan möjlighet till omkörning vid olyckor, inte är optimalt. Vid ett spårvagnshaveri befarar privatpersonen att Uppsala kan bli igensatt med spårvagnar som är svåra att ta bort, vilket kan bli kostsamt. Hen anser att BRT-bussar lättare kan bogseras bort och möjliggör omkörning vid ett haveri.

En privatperson (147) ställer sig undrande till hur utryckningsfordon ska kunna ta sig över Islandsbron och Bäverns gränd ska kunna komma förbi när en spårvagn och annat angörande fordon befinner sig där. Hen anser att det är en oklarhet som behöver redovisas innan planen antas.

En privatperson (196) påtalar att Brandförsvaret har invändningar mot spårvägen och att de inte kommer att godkänna nuvarande planförslag på grund av bristande åtkomlighet. Hen undrar hur det ska lösas.

En privatperson (220) framför att spårvägen kommer att gå genom områden där det inte föreslås några hållplatser och att det kommer kräva extra vägar för att nå fram till spårvägen vid behov, till exempel vid brand. Privatpersonerna ifrågasätter ifall det är ett försvarbart sätt att bygga på ur säkerhetsaspekt.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen har upprättat en risk- och säkerhetsutredning som bland annat behandlar räddningstjänstens tillgänglighet och möjlighet till utrymning. En fördjupad utredning av berörda fastigheter längs Bäverns gränd har tagits fram inför granskning. Utredningen visar på behov av ytterligare åtgärder för att säkerställa säker utrymning i händelse av brand på sträckan. Då behov av åtgärder bedöms omfattande finns alternativet att spårvägen på delar av sträckningen utformas med batteridrift och att luftledningar inte tillåts utmed Bäverns gränd. Detaljplanen har justerats och styr att luftburna kontaktledningar inte får finnas på Bäverns gränd.

Stadsbyggnadsförvaltningen har regelbunden kommunikation med brandförsvaret och övriga blåljusmyndigheter angående deras framkomlighet utmed kollektivtrafikstråket. Eventuell påverkan på befintliga brandposter har inte studerats inför granskningsskedet. Detaljplanen reglerar inte placeringen av brandposter. Detta löses i samband med detaljprojektering.

I PM risk och säkerhet beskrivs framkomlighetsproblematiken generellt och specifikt på ett antal platser, bland annat på Bäverns gränd och Sjukhusvägen. Byggskedet har inte analyserats i detta skede. Vad gäller risken för köbildning i spårvägssystemet är det sällsynt i befintliga jämförbara spårvägssystem. Just denna risk gör att man generellt har högre krav på fordonsunderhåll än i busstrafik. Risken för köbildning bedöms därför som liten.

Detaljplanen reglerar inte kontaktledningarnas höjd. Gällande olycksrisk med strömförande ledningar ifall en kontaktledning rivs ned så är en normal höjd för spårväg cirka 5,5 meter. En kontaktledning kan i vissa fall placeras lägre men får inte placeras lägre än 5 meter utan varningsanordningar. Eftersom fordon normalt inte får vara högre än 4,5 meter i det allmänna vägnätet är risken liten att ett fordon oavsiktligt drar ned en kontaktledning. Strömförsörjningen kommer utformas i enlighet med de regelverk som finns kring detta, vilket tillsammans med höjden på kontaktledningen minimerar olycksrisken. Dock finns alltid risken att något oförutsett leder till en nedriven kontaktledning.

Angående utryckningsfordons framkomlighet över Islandsbron och via Bäverns gränd så ska angörande fordon endast stanna på särskild angöringsplats på Bäverns gränd. I övrigt kan omkörning ske via andra körfältet.

Det finns hållplatser där det finns målpunkter. Längs i princip hela kollektivtrafikstråkets sträcka planeras för gång- och cykelväg som byggs så att räddningstjänsten kan köra på dessa. Det vill säga cykelvägen är även räddningsväg vilket är en förutsättning för att räddningsfordon ska kunna komma fram till varje punkt.

Grönstruktur, natur och rekreation

Länsstyrelsen anser att nödvändiga anpassningar och prövningar ska vara utredda och genomförda helst innan granskningskedet. Vidare vill länsstyrelsen påminna om att det är viktigt att arbetet påbörjas snarast då inventeringar behöver göras under viss period på året och förstärkningsåtgärder för bibehållen ekologisk funktion kan behöva vara på plats innan området exploateras.

Länsstyrelsen påpekar att ianspråktagande av sådana ytor, som inte kan hanteras inom ramen för detaljplaneprocessen, och som kan innebära väsentlig ändring av naturmiljön ska föregås av samråd enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken med länsstyrelsen. Denna fråga är särskilt viktig vid arbete i nära anslutning till skyddade områden.

Norr om Lunsen passerar detaljplanen genom oexploaterad naturmiljö med höga naturvärden och förekomst av skyddade arter. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redovisa vilka konsekvenser som kan förväntas i området under anläggningsskedet. Eftersom detaljplanen endast utgörs av en smal korridor behöver det framgå om, och i så fall vilka, ytterligare ytanspråk i naturmiljön som kan vara aktuella. Exempelvis hur brett arbetsområde som kommer att krävas, om det behövs upplagsytor, transportvägar, om ledningar behöver dras etcetera. Även om sådana ytor avses exploateras på sikt inom vill länsstyrelsen påminna om att flera utredningar vad gäller naturmiljö kvarstår. I sträckningen finns flera mindre våtmarker och detaljplanens effekter på områdets hydrologi behöver bedömas.

Länsstyrelsen anser att de grönstråk som redovisas i ÖP och FÖP är viktiga ur flera olika aspekter. De anser att de ska redovisas i MKB:n och att detaljplanens konsekvenser för dessa stråk behöver beskrivas, liksom vilka åtgärder som kan vidtas för att undvika

eller minimera försämring för både den biologiska mångfalden och för människors möjlighet till rekreation och upplevelse av grönområden. Bevarandet av ekologiskt funktionella gröna stråk kommer att vara av stor betydelse för den biologiska mångfalden i och med den pågående utvecklingen av staden. Gröna stråk för människor att röra sig, och vistas i är också av stor betydelse för folkhälsan. Länsstyrelsen anser att den ekologiska funktionen i samtliga gröna stråk behöver säkerställas på ett tydligt sätt i detaljplanen och att det behöver framgå hur de ska bevaras och skyddas under anläggningskedet.

Statens fastighetsverk förordar blandtrafik på Sjukhusvägen förbi Stadsträdgården för att undvika intrång i Stadsträdgården.

Statens fastighetsverk anser att Tornérparken bör nämnas under rubriken Parker och rekreation och att tillgängligheten till parken bör vägas in i bedömningen av planunderlaget.

Akademiska hus ser ett behov av att se över tillgängligheten till befintliga rekreationsområden så att de inte begränsas av införandet av kollektivtrafikstråket, utan utformas för att vara tillgängliga och trygga för alla människor.

Akademiska hus anser att kollektivtrafikstråkets sträckning vid Ångströmlaboratoriet begränsar de sociala rum som finns vid Polacksbacken. Dels eftersom grönytan med tillhörande volleybollplan försvinner med nuvarande sträckning. Men också för att de angränsande ytorna riskerar att bli mindre attraktiva på grund av kommande störningar.

Akademiska hus skriver att det på Campus Ultuna finns många naturvärden som är centrala för rekreation för verksamma och boenden i området. Naturmiljön är särskilt viktigt för SLU:s verksamhet, där universitetet har utvecklade odlingsstudier i området, samt att där finns rödlistade och skyddade arter. Kollektivtrafikstråket riskerar att påverka de långtgående forskningsstudier som bedrivs där, samt rekreativområdet, på ett negativt sätt.

Norra Gottsundas egnahems och fruktodlarförening är överlag positiva till förbättrad kollektivtrafik och har inga synpunkter på val av transportslag. Däremot är de starkt kritiska till exploatering av det gröna stråk som löper längs Hugo Alfvéns väg, från Vårdsätravägen till Lina Sandells park då det är ett av få större grönområdet i norra delen av Gottsunda. De förordnar en så liten påverkan som möjligt på Lina Sandells park och det gröna stråket längs Hugo Alfvéns väg. De lyfter att de delar kommunens bedömning att skogsområdet utgör en betydande andel av skogen i Gottsunda och Valsätratrakten där de menar att det märkts tydligt under pandemin att skogen uppskattas för rekreation.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd påpekar att för några år sedan genomfördes en enkät om varför man bor i södra staden och att svaret blev att man älskar naturen.

Föreningen Sydöstra Uppsala och totalt cirka 180 privatpersoner har lämnat in liknande yttranden. De motsätter sig förslaget om att bygga en spårväg mellan Bergsbrunna och Gottsunda. De anser att underlaget är otillräckligt och att kollektivtrafikstråket skulle resultera i förstörelse av stora natur- och miljövärden.

Orienteringsklubbarna OK Linné, IF Thor och Rasbo IK orientering önskar att skogsområdet Norra Lunsen helt fredas från framtida ytterligare exploatering. De anser att Uppsala inte har råd att förstöra det unika skogsområdet.

Några privatpersoner (2) är bekymrade över utbyggnaden i området kring Hugo Alfvéns väg och Vårdsätravägen med tanke på försämrade boendemiljö. Gatorna kommer att behöva breddas väsentligen för att ge plats för spårväg/BRT-bussar, biltrafik, gång och cykel. Det betyder att det som idag är grönområden behöver tas i anspråk. Med tanke på klimatkrisen och den allt större risken för höga temperaturer sommartid, ser dem det som ett synnerligen oklokt beslut.

Privatperson (3) beskriver att djurlivet och växtligheten i Åriket har försvunnit till minst 50% och att det kommer dö ut helt till slut när marken exploateras i olika projekt. Privatpersonen ifrågasätter planförslaget och undrar vem som skulle vilja bosätta sig i ett område med 50 000 invånare och all trafik det medför.

En privatperson (18) hänvisar till planprogrammet för Gottsundaområdet där kommunen skriver om de unika värdena som finns i skogen i Gottsunda och menar att om planprogrammets planer med tillhörande spårväg genomförs kommer dessa naturvärden ersättas av asfalt och betong. Hen skriver att spårväg gärna får byggas om det anses mest lönsamt och hållbart, men inte på bekostnad av Gottsundas fantastiska natur. Vidare skriver hen att kommunen bör välja den dragning genom Gottsunda som har minst åverkan på naturen och befintliga berg. Hen anser att dessa platser bör utvecklas så att de utnyttjas av människor i högre grad. Under pandemin har det blivit än tydligare att människor uppskattar den gröna infrastrukturen längs Hugo Alfvéns väg. Vidare lyfter han vikten av att ha skogen nära. Det gör att människor, särskilt från andra kulturer, vågar sig längre ut i Sveriges fantastiska natur. Byggandet av bioekonomi vilar till stor del på skogen, därför bör vi enligt privatpersonen behålla så mycket vi kan. Hen önskar att mer skog än det kommunen föreslår i planprogrammet för Gottsundaområdet bevaras. Hen bifogar en kartsnitt på hur det befintliga elljusspåret i Norbyskogen kan bindas ihop med Gottsunda. Genom att behålla skogen på södra sidan om Hugo Alfvéns väg kan ett fint promenad- och motionsspår gå från Gottsunda centrum ut till Hågadalen.

En privatperson (19) uppmanar kommunen att bygga ut kollektivtrafiken så att den inte sätter miljö- och rekreationsvärden på spel i en del av Uppsala där de är en så viktig del av att främja folkhälsa, integration och livskvalitet för de närboende. Privatpersonen ber kommunen bevara det gröna stråket längs med Hugo Alfvéns väg som förbinder Gottsunda centrum med Hågadalen. Skogsremsan längs med södra sidan av Hugo Alfvéns väg består av blandskog med gamla tallar som ger struktur och väl uppvuxna lövträd, blandat med en del granar. Just den typ av skog som i undersökningar uppfattas av allmänheten ha de högsta rekreationsvärdena. Privatpersonen menar uppvuxen skog kan inte ersättas av parkmiljöer. Genom att bevara skogsstråket från Lina Sandells park till Hågadalen inspirerar man till att börja naturupplevelsen alldeles utanför huset. I det här skogsområdet finns såväl fladdermöss som igelkott, rådjur och räv samt en mångfald av fåglar och insekter. Även tallticka, som är en signal för höga naturvärden i skog. Privatpersonen menar att många har valt att flytta till Gottsunda på grund av dessa miljöer som är mycket uppskattade av de boende som använder dessa flitigt. Finns forskning som visar att naturupplevelser är lugnande och stärkande. Hen menar att det bidrar även till ökad integration där människor kan mötas över kulturgränser. Vidare uppmanas att välja en sträckning som gör att Lina Sandells park bevaras.

En privatperson (20) är negativ till att skövla skog längs Hugo Alfvéns väg då det genererar en naturnärlighet för många människor samt är en entré till Nåstens naturreservat. Med tanke på hur lite plats skogskilen tar och hur många den kommer till gagn är det dumt att ta bort den.

En privatperson (24) anser att områdena runt Åsen, Årike Fyris och Lunsen ska bevaras och inte exploateras på grund av naturmiljövärdena och risk för att påverka vattenförsörjningen.

En privatperson (33) beskriver att den genomförda naturinventeringen och miljökonsekvensbeskrivningen främst utgår från uppgifter om artförekomster i kommunens ekodatabas och bara i undantagsfall baseras på uppgifter i Artportalen. Privatpersonen påtalar att uppgifterna i Artportalen ofta är mer aktuella än de i Ekodatabasen och att informationen i Artportalen är viktig för att skapa ett fullständigt underlag till bedömningarna.

Vidare beskriver privatperson (33) att den rödlistade kungsfiskaren finns utmed hela Fyrisån. Enligt privatpersonen finns kända häckplatser längre norrut och söderut, men hen beskriver också att det observerats möjliga häckningsförsök i direkt närhet av de föreslagna brolägena samt att det finns lämpliga åbrinkar i planområdet. Privatpersonen framför att planeringen och byggarbetet ska ske med största försiktighet för att inte försämra framtida häckmöjligheter och undvika störningar. Privatpersonen ser det som önskvärt att fler åbrinkar anläggs för att höja värdet för kungsfiskaren i Årike Fyris, och uppmanar kommunen att ta kontakt med en fågelkunnig för att få mer kunskap om vad som utgör en lämplig åbrink för Kungsfiskare.

En privatperson (42) anser att vi ska vara rädda om miljön runt priset och Lunsen och anser det helt galet att ens tänka att man ska bygga där.

En privatperson (61) är starkt emot spårväg eftersom det påverkar närmiljön och naturen för mycket.

En privatperson (92) vänder sig emot bygget av en spårväg och menar att en utveckling av befintlig kollektivtrafik är bättre. Hen anser att detta förstör Uppsalas naturvärden. Vidare påpekar hen att det pågår en fruktansvärd klimatkris och att vi måste med alla medel se till att inte exploatera naturen mer nu. Hen anser att kommunen bör förvalta och förbättra det som redan finns istället.

En privatperson (93) besöker ofta i skogsmiljön i Sävja och värnar om att miljön ska finnas kvar, till exempel som utflyktsmål för skolbarn.

En privatperson (111) anser att en ny bro över Fyrisån vid Årike Fyris inte är lämpligt bland annat på grund av att naturmiljöerna vid ån skulle försämrans både för människor och djur.

En privatperson (117) är positiv till spårväg i Uppsala och anser att en kapacitetsstark kollektivtrafik är väldigt viktig för en mer hållbar samhällsutveckling som är i linje med klimatmålen i Parisavtalet. Privatpersonen stödjer dock inte förslaget om spårväg för delsträcka D mellan Bäcklösa och Bergsbrunna, eftersom det enligt miljökonsekvensbeskrivningen kommer att innebära stora negativa konsekvenser för naturmiljön. Hen anser att delsträckan inte är försvarbar på grund av de enorma konsekvenserna på framförallt naturmiljön, men även för boenden i området. Privatpersonen föreslår därför en spårvägssträckning enbart för delsträckorna A-C.

En privatperson (117) påtalar även att områdena kring Bäcklösa och norr om Lunsen har höga naturvärden och är klassade som Natura 2000. Vidare framför privatpersonen att sträckningen även berör riksintressen samt rödlistade och fridlysta arter, vilket ytterligare motiverar att spårväg inte är lämpligt i delsträckan. Privatpersonen beskriver att många ytterligare studier krävs för att kunna göra en tillräcklig bedömning av alla miljökonsekvenser på Natura 2000-området i Lunsen och naturreservatet Årike Fyris,

vilket enligt hen innebär att bedömningen i MKB:n kan vara värre än vad som presenteras. Hen anser också att det är svårt att göra en rättvis bedömning av förslaget eftersom det inte finns någon prövning gjord av vatten- och miljödömsstolen.

En privatperson (122) stödjer inte förslaget om att bygga en spårväg mellan Bergsbrunna och Gottsunda. Privatpersonen anser att underlaget för valet av transportlösningen är otillräckligt och skulle påverka natur- och miljövärden negativt.

En privatperson (127) framför att en spårväg skulle innebära ett för stort ingrepp i en känslig miljö och påtalar att det kräver att ej ianspråktagen mark exploateras. Privatpersonen anser att det resulterar i en förstörelse av naturmiljön.

En privatperson (140) beskriver att planförslaget påverkar naturreservatet Årike Fyris och det potentiella världskulturarvet negativt och att det, tillsammans med bostadsplanerna, är ett betydligt ingrepp i Lunsen. Hen påtalar att Lunsen är ett av få kvarvarande större skogsområden som har höga värden för Uppsalas invånare, och som kommer att få ökad beläggning.

En privatperson (150) tycker inte att det ska byggas spårväg i Uppsala bland annat på grund av att miljön runt Årike Fyris påverkas negativt.

En privatperson (154) anser att bygget över ån och österut förstör natur- och miljövärden på ån, åkermarken och skogen. Privatpersonen ifrågasätter om sakkunniga sagt sitt om grundvatten, natur- och djurliv.

En privatperson (156) beskriver att ovärderlig naturmiljö kommer att förstöras.

En privatperson (171) anser att den föreslagna kollektivtrafiksträckningen öster om Ultuna kommer att innebära stora ingrepp i de värdefulla natur- och kulturmiljöerna vid Uppsalaåsen, Årike Fyris och norra Lunsen. Privatpersonen påtalar att det kommer att krävas omfattande sprängningar och schaktningar på grund av nivåskillnaderna i området, vilket kräver stora ingrepp i miljön. Privatpersonen hänvisar till att det i miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs att planförslaget bedöms leda till stora negativa konsekvenser för naturmiljön i delsträcka D.

En privatperson (183) uttrycker en oro över hur naturmiljön ska påverkas av de 60 000 invånare som planeras att inrymmas inom de sydöstra stadsdelarna. Privatperson (183) tror att en ökad frekventering av naturreservatet Norra Lunsen kan riskera att leda till slitage och överbelastning av området. Hen tror inte att den tilltänkta buffertzonen mellan Norra Lunsen och den nya utbyggnaden i de sydöstra stadsdelarna kommer att räcka för att skydda området. Hen anser också att skyddsavståndet till Årike Fyris och Sävjaåns Natura 2000-område är för litet. Hen ifrågasätter hur den planerade exploateringen och förtätningen i området stämmer överens med påstådd hänsyn till naturen och miljön.

En privatperson (183) betonar betydelsen av omgivande naturskog, lugn och stigar runt Stordammen. Hen beskriver vikten av Stordammen som rekreativt område för olika åldrar och rekreation miljön möjliggör. Hen framför att miljön kring Stordammen, enligt förslaget, kommer att förändras totalt om kollektivtrafikstråket och utvecklingen enligt den fördjupade översiktsplanen blir verklighet. Hen ifrågasätter att Stordammen och dess skyddsvärda naturmiljö och artbestånd skulle förbli helt opåverkad om planerna fullföljs. Hen bevarar att området kommer att omvandlas till ett naturstråk som blir otillgängligt på grund av dess känsliga miljö. Hen beskriver också vikten av skogsmiljöerna och de öppna fälten (inklusive "kullarna") mellan nuvarande bostadsområden, vilka är omtyckta av många och utgör centrala delar i närmiljön.

En privatperson (183) beskriver att de befintliga bostadsområdena planerades och byggdes med naturen i åtanke, att ha öppna bostadsområden i direkt anslutning till skogsmiljön. Hen sätter ett stort värde i den befintliga strukturen med närheten till naturen. Hen framför att naturen, luftkvalitén, lugnet och natur- och kulturarvet är en stor anledning till att hen och många andra bosatt sig i området.

En privatperson (184) anser att den föreslagna bron över Fyrisån skär igenom ett ömtåligt och skyddat naturlandskap, men stora värden för flora, fauna och rekreation. Privatpersonen befarar att ett genomförande av projektet skulle påverka kommande generationer för all framtid.

Privatperson (210) befarar att stora naturvärden kommer att förstöras och rekreativvärdena i befintliga naturområden kommer att försvinna. Privatpersonen beskriver även att fågellivet kan påverkas eftersom åkrarna och våtmiljöerna förändras till följd av kollektivtrafikstråket.

En privatperson (211) lyfter att den biologiska mångfalden är starkt hotad. Summan av alla små intrång är enorm och anser att vi måste dra i handbromsen nu. Dessutom anser privatpersonen att spårförbindelse mellan två sovstäder är onödigt, särskilt på bekostnad av naturen.

En privatperson (213) som syftar på den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna tycker det är fel i tiden att ordna en ”betongsovstad” för att försörja storstaden med arbetskraft. Många kommer att arbeta hemifrån och önskar då att ha möjlighet att komma ut och njuta av natur och grönområden. Vidare anser hen att dra en järnväg rakt genom Årike Fyris och förstöra miljön är dumt.

En privatperson (220) anser att en utbyggnad av en spårväg skulle innebära stora miljökonsekvenser och påverka den känsliga miljön i Lunsen, Fyrisån och Sävjaån negativt. Privatpersonen påtalar att det i miljökonsekvensbeskrivningen står att vattnet i Fyrisån och Sävjaån bedöms bli negativt påverkat av utbyggnaden av spårvägen. Privatpersonerna framför att det blir stor miljöpåverkan i Lunsen där en utbyggnad skulle förstöra skog, biologisk mångfald och hållar.

En privatperson (220) oroas för hur en spårväg skulle påverka djurs åtkomst till Lunsen, som är en viktig dricksvattenresurs och viloplats för djur. Privatpersonerna tror att vilda djur skulle få svårt att nå fram till Lunsen på grund av spårvägen och de nya bostäderna, trots föreslagna kilar och passager. De anser att miljön inte är lämplig för en spårväg, eftersom det kommer att krävas pålning, sprängning och innebära negativ miljöpåverkan på många platser.

En privatperson (222) påtalar att spårvägen föreslås att dras genom naturreservatet Årike Fyris, som möjliggör rekreation för boende i Uppsala. Hen befarar att spårvägen kommer att resultera i oönskat ljud i området och att det kommer att störa naturupplevelsen samt påverka boendemiljön.

En privatperson (241) framför att boende i Sävja bor där på grund av naturmiljön och närheten till centrala Uppsala. Hen framför att de boende inte vill att Sävja ska bli en storstad med konstgjorda parker och tätt byggda ”betongbyggnader”. Privatpersonen är emot att bygga järnväg, både med hänsyn till naturen i området och boendemiljön.

Två privatpersoner (254) är emot planen på att bygga ut spårväg och järnväg i samband med nybyggnation i södra Uppsala. Privatpersonerna framför att naturvärden riskerar att förstöras.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

lanspråktagande av ytor, som inte kan hanteras inom ramen för detaljplaneprocessen, och som kan innebära väsentlig ändring av naturmiljön kommer att föregås av samråd enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken.

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i länsstyrelsens bedömning om grönstrukturens betydelse. Förutom påverkan på naturvärdesobjekt bedöms kollektivtrafikstråkets påverkan på skyddade områden och riksintressen, däribland Natura 2000-områden, naturreservat, landskapsbildsskydd, strandskydd. Konsekvenserna för biotopskydd och arter som berörs av artskyddsförordningen bedöms utifrån planens genomförbarhet och förenlighet med 8 kapitlet miljöbalken. Arbetet med skyddade arter har fördjupats inför granskningskedet och beskrivs mer ingående i planbeskrivningen och artskyddsutredningen.

Åtgärder behöver vidtas för att öka det totala saldot av individer av exempelvis cinnoberbagge i Uppland. Detta behöver göras genom upprättande av allmän strategi för bevarandet av arten, en åtgärdsplan eller motsvarande. Denna behöver innehålla en beskrivning av förstärkningsåtgärder som behöver vidtas för att säkerställa gynnsam bevarandestatus för arten. Uppsala kommun utvecklar en långsiktig strategi för arbete med skyddade arter. Strategin avser att behandla cinnoberbaggen för flera av de större stadsutvecklingsprojekten och dess målkonflikter. Därutöver kommer arbetet även omfatta andra för kommunen relevanta arter upptagna i artskyddsförordningen.

Kollektivtrafikstråkets sträckning korsar ett antal grönstråk som är utpekade i översiktsplanen. På samtliga ställen följer kollektivtrafikstråket de stadsstråk som är utpekade i översiktsplanen. Enligt översiktsplanen ska kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras där stadsstråk korsar grönstråk, men en kontinuitet i både stadsstråk och grönstråk ska eftersträvas. Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats.

Det kommer behöva ske viss breddning längs Vårdsätravägen och Hugo Alfvéns väg för att möjliggöra kapacitetsstark kollektivtrafik. Grönremsan längs Hugo Alfvéns väg berörs i begränsad omfattning. Ett visst intrång kommer dock att krävas för att få plats med kollektivtrafikstråket. Grönremsan berörs även av kommande planering inom ramen för planprogram för Gottsundaområdet. I höjd med Lina Sandells park smalnas stråket av för att minimera intrång i parken.

Gällande synpunkten kring att den genomförda naturinventeringen och miljökonsekvensbeskrivningen främst utgår från uppgifter om artförekomster i kommunens ekodatabas, och bara i undantagsfall baseras på uppgifter i Artportalen, så gjordes inför samrådskedet kompletterande utsök från Artportalen i vissa fall, till exempel i områden med geografiskt omfattande naturvärdesobjekt. Artportalens information används också bland annat inför utredningar kring påverkan på fridlysta arter.

Vid val av sträckning genom Gottsunda har påverkan på befintliga berg och naturvärden inte haft största fokus. Påverkan bedöms dock begränsad.

Motiven till vald sträckning förbi Ångströmlaboratoriet besvaras under avsnittet *Linjesträckningen*. Dialog pågår med Akademiska hus om hur vissa av de sociala rummen kan kompenseras.

I granskningsförslaget föreslås en bearbetad lösning på Sjukhusvägen på sträckan mellan Svandammen och Ulleråkersvägen för att minimera intrånget i Stadsträdgården.

Tornérparken bedöms inte påverkas av planförslaget. På grund av avståndet från planområdet tas den inte med i planbeskrivningen.

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer med synpunkten kring att det är viktigt att rekreationsområden inte begränsas av införandet av kollektivtrafikstråket. Det är tvärtom av stor vikt att tillgängligheten förstärks till rekreationsområdena. Tillgänglighet till rekreationsområden vägs in vid exempelvis placering av passager över kollektivtrafikstråket och hållplatser.

De största områdena med skyddsvärd natur, Årike Fyris, Natura 2000 Bäcklösa, SLU:s viktigaste försöksodlingar, de sydöstra stadsdelarna och området norr om Lunsen ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Träd

Länsstyrelsen påpekar att detaljplanen berör flera biotopskyddsobjekt. Framförallt kommer alléträd att beröras. 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. De hänvisar till ett domfall och påpekar att det generella biotopskyddet är en förbudslagstiftning och det behövs särskilda skäl för en dispens.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att beakta de kumulativa effekterna när flera alléer med vuxna träd avses avverkas och vad de innebär för den ekologiska funktion de bidrar med i stadsmiljön liksom hur sådana effekter kan minimeras. Länsstyrelsen tillägger att alléträd och stora, gamla träd också kan ha ett kulturhistoriskt värde.

Vidare anser länsstyrelsen att frågan om var och när återskapande av borttagna objekt (exempelvis plantering av nya alléträd) ska utredas i detalj och att tidsperioden mellan borttagandet och återskapandet ska minimeras. Skadeförebyggande åtgärder för eventuella kvarvarande biotopskyddsobjekt behöver också utredas och framgå tydligt av genomförandebeskrivningen.

Länsstyrelsen påpekar att grova, gamla eller ihåliga träd har en mycket stor betydelse för olika djur- och växtarter och tar lång tid att ersätta. Förekomsten av sådana träd är i många fall avgörande för många hotade arters överlevnad. Länsstyrelsen anser att särskilt skyddsvärda träd, rödlistade trädarter samt träd med känd förekomst av rödlistade arter i första hand ska bevaras.

Om särskilt skyddsvärda träd eller andra träd med höga naturvärden behöver avverkas anser länsstyrelsen att de ska tas tillvara på sådant sätt att förekommande arter får en fortsatt tillgång till lämplig livsmiljö. Hur detta görs ska enligt länsstyrelsen framgå av detaljplanen. Länsstyrelsen anser att kompensationsåtgärder ska vidtas vid avverkning av värdefulla träd. Vid förekomst av fridlysta arter, exempelvis cinnoberbagge, behöver åtgärdens förenlighet med artskyddsförordningen utredas.

Miljö- och hälsoskydds nämnden önskar att hänsyn tas till att bevara skyddade arter och att behålla befintliga träd i så stor utsträckning som möjligt. Hänsyn ska också tas till de alléer som omfattas av biotopskyddet. Nämnden ser positivt på att

planbeskrivningen anger att nya trädrader kommer att planteras på flera platser för att kompensera för de träd som kommer behövas tas bort. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att nya planteringar bör knyta an till omgivande natur- och kulturlandskap.

Funktionsrätt anser att kommunen bör säkerställa att de växter och träd som planteras inom området är doftfria och inte sådana som ger pollenallergi.

Föreningen Sydöstra Uppsala framför att det inte framgår inte hur de 250-åriga träden vid Stordammen ska skyddas.

Statens fastighetsverk bedömer att en trädrad vid Svandammen skulle behöva tas ned, att trädrader på västra sidan av Sjukhusvägen tas bort, samt att den presenterade lösningen får konsekvenser för befintliga alléträd utmed Dag Hammarskjölds väg i som huvudsak måste fällas.

Region Uppsala anser att de träd som behöver tas bort längs Sjukhusvägen som ett genomförande av detaljplanen inte ska kompenseras inom Region Uppsalas fastighet. Installationer under mark, att markintranget redan är stort, samt att det begränsar framtida expansion anges som skäl.

Några privatpersoner (2) menar att träd behövs bostadsnära, för att rena luften och hjälpa till att hålla nere temperaturen i området. Trädplanteringar i stor skala världen över vara det som räddar vår planet. Att då avverka stora uppvuxna träd går helt på tvärs mot klimatmålsättningarna. Dessutom innebär mer asfalt och höga hus i stället för träd (vilket är planerat efter Hugo Alfvéns väg) att temperaturen lokalt i området kommer att stiga ytterligare. De hoppas att kommunen tänker ett steg längre och sparar de bostadsnära skogsområden som ännu finns kvar i Uppsala med tanke både på bostadsmiljö och klimatkris.

En privatperson (14) ser gärna att trädallén i höjd med fotbollsplanen på Vårdsätravägen sparas. Bokträden som står där idag är fina och borde kunna bevaras. Hen är dock orolig att dessa försvinner under byggfasen. Privatpersonen tycker att gång- och cykelbanan på södra sidan är bra och menar att flest personer använder den sidan av gatan. För bokarnas skull borde gångbanan på norra sidan kunna smaltas av eftersom den sidan inte används i samma utsträckning.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen delar länsstyrelsens bedömning och målsättningen är således att länsstyrelsen innan antagandebeslutet ska ha meddelat erforderliga dispenser gällande biotopskydd. Det kommer att utredas hur kompensation kan genomföras i samband med biotopskyddsdispenserna. Som underlag till biotopskyddsdispenserna har en trädplan tagits fram, i syfte att ta ett helhetsgrepp angående träd längs kollektivtrafikstråket. Det ska vara ett välfrankrat och underbyggt dokument för kommunen i stort och underlag till kravställning i en kommande upphandling.

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer med länsstyrelsen gällande att skyddsvärda träd, rödlistade trädarter samt träd med känd förekomst av rödlistade arter i första hand ska bevaras. Det förekommer träd längs sträckningen som inte kan bevaras. Där ses möjligheten till flytt av träd över. De särskilt skyddsvärda träd som identifierats påverkas längs med sträckningen hanteras genom 12:6 samråd.

Stadsbyggnadsförvaltningen anser att det är viktigt att beakta de kumulativa effekterna och den ekologiska funktionen när flera alléer med vuxna träd avses avverkas. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer också trädens kulturhistoriska värde.

Frågor om vilka växtarter som ska användas behandlas inte i detaljplanen. Frågan om arter behandlas översiktligt i gestaltungsprogrammet men val av arter görs i genomförandeskedet. Trädplanen ska hantera samtliga träd inom planområdet och vara underlag till de biotopskyddsdispenser som ska sökas. Förslag på skadelindrade åtgärder och kompensationsåtgärder vid avverkning av värdefulla träd tas fram i samband med trädplanen. Även skadeförebyggande åtgärder för eventuella kvarvarande biotopskyddsobjekt kommer att utredas vidare.

Trädraden längs Svandammen skyddas med planbestämmelser. Delar av allén längs Sjukhusvägen kan bevaras eller återplanteras. Övriga träd ersätts i första hand inom Sjukhusets fastighet. Träden längs Dag Hammarskjölds väg tas ned och ersätts med fler och mer sammanhängande trädtrader.

Träd bidrar till klimatanpassning genom exempelvis fördröjning och minskning av dagvatten, skugga och temperaturutjämning. Träd kan filtrera partiklar, ta upp gasformiga föroreningar samt rena vatten i marken. På en plats kan träd fungera identitetsskapande och påverka människors hälsa positivt. Utmed delar av kollektivtrafikstråket planeras för grönska i form av exempelvis grön tracé, planteringar och nya alléer, samt ett bevarande av befintliga alléer i den mån det är möjligt.

Gång- och cykelbanan i höjd med Valsätra IP är tänkt att finnas kvar. På den norra sidan blir ryms endast gångbana. För att undvika fastighetsintrång har sektionen smalnats av på den här delen av Vårdsätravägen. Det innebär att vissa av träden bedöms kunna bevaras. Just befintliga bokträd kommer dock troligen inte kunna bevaras.

Området kring Stordammen ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Skyddade arter, Naturresevat och Natura 2000

Länsstyrelsen redogör för att användning av mark och vatten som kan påverka ett Natura 2000-område kräver tillstånd och vad som krävs för att kunna få tillstånd. Länsstyrelsen anser att konsekvenserna för Natura 2000-områdena behöver utredas i detalj.

Länsstyrelsen påpekar att kollektivtrafikstråket passerar mycket nära Natura 2000-området Bäcklösa, främst på delsträcka D, men även på delsträcka B och gör bedömningen att en tillståndsprövning krävs.

Länsstyrelsen anser att breddningen av vägen vid Bäcklösa kan innebära att markbundna djur får svårare att röra sig mellan Natura 2000-områdets olika delar och att det är motiverat med en faunapassage av något slag.

Länsstyrelsen anser att osäkerheter i bedömningen behöver vara klargjord innan detaljplanen kan antas. Länsstyrelsen anser att även de kumulativa effekterna av pågående detaljplanering i Gottsunda behöver beaktas. Länsstyrelsen anser att kommunen noggrant behöver redovisa förväntade konsekvenser för ingående naturtyper och arter samt hur det ska säkerställas att inga ingrepp sker innanför Natura 2000-områdets gräns under anläggningstiden. Anläggningstekniska ytbehov liksom behovet av trädsäkra ytor behöver utredas och konsekvenser bedömas.

Länsstyrelsen påpekar att detaljplanens konsekvenser för Natura 2000-området Lunsens ingående arter behöver redovisas i samtliga detaljplaner som tas fram inom området för den fördjupade översiktsplanen.

Länsstyrelsen påpekar att planen inte direkt berör Natura 2000-områden Sävjaån-Funbosjön utan indirekt genom att förorenar dagvatten kan spridas till ytvattendraget. Som hotbild för Natura 2000-området Sävjaån-Funbosjön anges i bevarandeplanen bland annat försämrade vattenkvalitet till följd av utsläpp av försurande, syretärande och gödande ämnen och exploatering i avrinningsområdet som ökar andelen hårdgjorda ytor som riskerar att medföra flödesförändringar och grumling. Länsstyrelsen hänvisar till deras yttrande vid granskningen av FÖP sydöstra stadsdelarnas då de klargjorde att för att riksintresset ska anses vara tillgodosett behöver flödesförändringar och lågflödessituationer samt utsläpp till vattendraget vara utredda och nödvändiga tekniska anläggningar finnas på plats innan området bebyggs. Länsstyrelsen anser att varje detaljplan inom FÖP området kan bidra till kumulativa effekter och att det därför måste säkerställas inom ramen för varje detaljplan att försämring inte uppstår. Länsstyrelsen anser att kommunen ska redovisa hur det säkerställs att planen inte bidrar till negativa konsekvenser. Tillstånd enligt miljöbalken av detaljplanen kan komma att krävas om kommunen inte på ett tydligt sätt visar hur försämring ska undvikas.

Länsstyrelsen påpekar att enligt utredningar som gjorts inom ramen för FÖP sydöstra stadsdelarna riskerar Natura 2000-området Lunsen att påverkas av schakter för grundläggningar, ledningar etcetera vid utbyggnad av de sydöstra stadsdelarna. Detta kan medföra dränerande effekter på uppströms liggande vatten och en förändring av vattennivåer, områdets hydrologi. Länsstyrelsen anser att denna fråga behöver utredas inom ramen för den aktuella detaljplanen. Tillståndsprövning enligt 7 kap 28 a § miljöbalken krävs om det finns risk för hydrologiska förändringar i Lunsen till följd av anläggningsarbetet.

Länsstyrelsen trycker på att passagerna under spårvägen som planerats i de gröna stråk som pekats ut i den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna måste utformas med sådana kvalitéer att de fungerar för avsedda arter. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver utreda noggrant om en lösning med marknära broar kan uppfylla avsedd funktion med de gröna stråken. Anläggandet behöver föregås av våtmarksinventering och konsekvensbeskrivning för områdets hydrologi liksom hur detta påverkar stråkens ekologiska funktion. Förekomst av groddjur behöver utredas under fortplantningsperioden.

Länsstyrelsen anser att kommunen ska föreslå åtgärder och områden för ekologisk kompensation. Detta kommer att bli viktigt också i arbetet med en ny översiktsplan för Uppsala kommun.

Länsstyrelsen redogör för vad som krävs av fortsatta utredningar av fridlysta arter i eller i anslutning till planområdet. De påpekar att möjligheterna för länsstyrelsen att medge dispens från fridlysningsbestämmelserna är begränsade till vad som framgår av 14–15 §§ artskyddsförordningen. Det får bland annat inte finnas någon annan lämplig lösning. Anpassningar och andra skadeförebyggande åtgärder ska alltid vidtas i första hand.

Länsstyrelsen anser att rödlistade arter kan påverkas av detaljplanens genomförande då de förekommer i eller i anslutning till planområdet. Den menar att livsmiljöer för dessa arter ska uppmärksammas under planprocessen och i möjligaste mån sparas eller återskapas.

Länsstyrelsen påpekar att vad det gäller den ingående arten cinnoberbagge behövs det en övergripande bedömning av detaljplanens konsekvenser för arten eftersom det finns risk för kumulativa effekter till följd av ny och planerad bebyggelse i stora delar av området. Bland annat Gottsunda, Rosendal och Ulleråker.

Länsstyrelsen framför att utredningar gällande hur projektet ska kunna genomföras utan risk för påtaglig skada på riksintresset för naturvård, Ultuna källa och eventuella skyddsåtgärder behöver säkerställas innan detaljplanen kan antas.

Länsstyrelsen anser att den föreslagna detaljplanen har en negativ påverkan på området av riksintresse för friluftsliv. Den föreslagna anläggningen, oavsett alternativ, bedöms dock inte medföra en påtaglig skada på området av riksintresse om den nyttjas för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik inklusive eventuella räddningsfordon. Länsstyrelsen föreslår att planen tydligare preciserar trafikeringen med planbestämmelser.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden saknar en analys av olika målkonflikter och en tydligare beskrivning av hur behovet av exploatering och förändrade transportlösningar kan motivera så stor påverkan av natur och miljö. Nämnden anser att det behöver förtydligas i planförslaget hur de olika broalternativen minimerar intrång- eller barriäreffekter i naturmiljön vid naturreservatet Årike Fyris.

Norra Gottsundas egnahems och fruktodlarförening delar de inte kommunens uppfattning om trädålder och trädslagsblandning i skogen i Gottsunda- och Valsätratrakten. De menar att det finns ett antal grova träd. De åldrar och dimensioner i området är ofta livsmiljöer för hotade arter, bland annat den rödlistade tallticken samt fladdermöss. Tallticken är en så kallad signalart vilket betyder att förekomst av arten indikerar att miljön med stor sannolikhet även innehåller andra skyddsvärda arter. Vidare uppmanar föreningen kommunen att göra en ordentlig naturvärdesinventering av oberoende part för att få fram ett ordentligt underlag över de naturvärden som finns i området.

Föreningen Sydöstra Uppsala och totalt cirka 180 privatpersoner beskriver stora negativa konsekvenserna för naturmiljön i delsträcka D. I textutdraget från miljökonsekvensbeskrivningen nämns bland annat bedömd påverkan på jordbruksmark, naturvärden i högsta naturvärdesklass, naturreservat, strandskyddsområde, vattenskyddsområde, landskapsbildsskydd och riksintressen, samt rödlistade och fridlysta arter. Vidare beskrivs Natura 2000-områden och naturvärdesobjekt med högt naturvärde närheten av planområdet.

Föreningen framför att naturmiljön kring Stordammen är en av de viktigaste natur- och friluftsmiljöerna i kommunen. De anser att fler naturvärden ska bevaras i området och att närheten Lunsen och Årike Fyris är ovärderlig. De boendes naturnära och tysta miljö får inte förstöras.

Föreningen sydöstra Uppsala framför att flera ingående naturtyper i Lunsens Natura 2000-område är beroende av oförändrad hydrologi och att risk för påverkan kan uppstå vid markarbeten som orsakar dränerande effekter uppströms. De påtalar att ett genomförande av den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna skulle innebära en stor exploatering och förändring av markanvändningen i området, där spårvägen endast utgör en liten del. De beskriver att det enligt den preliminära konsekvensbedömningen anges att åtgärder för att förhindra dränering sannolikt behöver vidtas. Föreningen kräver att dessa åtgärder är utredda, dokumenterade och redovisade innan någon byggnation i området sker.

Föreningen kräver att det innan byggnation garanteras att inga markarbeten kommer att påverka vattenförhållandena i Lunsen.

En privatperson (19) uppmanar Uppsala kommun att göra en oberoende inventering av naturvärden längs Hugo Alfvéns väg. Samt att redogöra för hur utbyggnaden av spårbunden kollektivtrafik och vägbanor längs med Hugo Alfvéns väg bidrar till uppfyllande av FN:s mål för hållbar utveckling. Hen lyfter även att ökad integration är ett viktigt mål för Gottsundaområdet där skogen är viktig. Hen uppmanar även kommunen att noga studera gräsbelagda spår som dämpar ljud, bromsar ytvatten och ser trevligt ut.

En privatperson (34) är emot spårvägssträckningen bland annat för att sträckningen går igenom Årike Fyris med unikt fågelliv och att kollektivtrafikstråket föreslås över de mest skyddsvärda naturmarkerna i Lunsen. Privatpersonen befarar att våtmarken riskerar att dräneras och påtalar att miljökonsekvenserna inte går att förutspå.

En privatperson (35) anser att den planerade byggnationen och spårvägen starkt kommer att reducera möjligheten till att ta del av områdets växt- och djurliv från Sävja södra ner till och längs Fyrisån. Hen framför att det är ett fantastiskt rekreationsområde och att förslaget skulle innebära slitage på de naturområden som människor hänvisas till. Privatperson (35) framför att en bro mellan Ultuna och Sävja innebär ett ingrepp i miljön som påverkar området starkt. Hen anser att det inte är förenligt med att området är ett naturreservat och att det skulle påverka fågellivet negativt.

En privatperson (36) anser att det inte är lämpligt att bygga en spårväg inom delsträcka D bland annat på grund av närheten till naturreservatet, samt att kollektivtrafikstråket passerar genom områden med rödlistade arter.

Några privatpersoner (121), (123) och (144) framför att det är viktigt att bevara naturmiljön som livsmiljö för djur och människor. De beskriver att de boende sett fladdermöss kvällstid mellan väg 255 och Bergslagsresan. Privatpersonerna anser att det inte framgår hur fladdermössen ska skyddas.

En privatperson (125) informerar om att det norr och omkring Nåntuna Backe är vanligt förekommande med fridlysta djur såsom snok och huggorm, samt även paddor, groddjur och rävar som byggt gryt i den gamla deponin.

En privatperson (163) anser att det är oklart ifall det är möjligt att kompensera för de skadorna på naturmiljö och biodiversitet som kommer uppstå vid planerad exploatering.

En privatperson (183) påtalar de många fridlysta, hotade och utpekade arter, såväl växter som djur, som finns i naturreservaten i området. Hen beskriver att bron och kollektivtrafikstråkets föreslagna dragning öster om Fyrisån kommer att påverka åtskilliga skyddsvärda miljöer och innebära negativa konsekvenser. Hen undrar hur det kan vara försvarbart. Privatperson (183) anser att kollektivtrafikstråket skulle förstöra miljön och totalt ändra områdets karaktär.

En privatperson (183) tror att den planerade faunapassagen vid Stordammen kommer att påverkas av buller och vibrationer, eftersom den kommer att korsas av boulevarden för kapacitetsstark kollektivtrafik.

En privatperson (183) undrar om det kommer att finnas något ställe utanför naturreservaten där man inte kommer att se och höra ljud från trafik och människor.

En privatperson (183) beskriver närheten till Natura 2000-området Norra Lunsen, Årike Fyris, Natura 2000-området Sävjaån och till jordbruksmark av högsta kvalitet i väst, norr och öst.

En privatperson (194) är emot detaljplanen bland annat på grund av risk för påverkan på naturreservatet med fågelliv. Privatpersonen påpekar att Kungsängsbron angränsar till reningsverket med få bostäder i närheten och inget naturreservat.

En privatperson (220) ställer sig frågande till att politiker väljer ett förslag igenom naturreservat inklusive Natura 2000 och artskydd. De framför att fridlysta djur som exempelvis ål, asp, nissöga och utter kommer att bli mycket negativt påverkade av miljögifter och att även ovanliga växter kommer att påverkas. Privatpersonerna undrar hur det ska miljökompenseras.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Befintlig passage för Gula stigen under Gottsunda allé, Ultunabron och de sydöstra stadsdelarna ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse. Berörda Natura 2000-områden ligger främst inom delsträcka D och intill den del av delsträcka B som hanteras i detaljplanen för Gottsunda stadsstråk. Kommunen bedriver fördjupat utredningsarbete och kommer att se till att erforderliga tillstånd söks.

En artskyddsutredning har tagits fram som redovisar vilka skyddsåtgärder som kan krävas för att inte utlösa förbud mot artskyddsförordningen. Det utförs ett omfattande inventeringsarbete inom ett analysområde som är tillräckligt stort för att beskriva en typisk populationsutbredning för en art. Inventeringarna görs för att kunna ta reda på konsekvenserna av att genomföra detaljplanerna, föreslå skyddsåtgärder och säkerställa att detaljplanerna är förenliga med 8 kapitlet miljöbalken. För cinnoberbaggen har det dessutom gjorts en populationsmodellering, för att kollektivtrafikstråkets påverkan och bedöma kumulativa effekter. Enligt genomförda populationsmodelleringar finns det risk för stor negativ påverkan på cinnoberbaggens bevarandestatus och habitatens ekologiska funktion om samtliga exploateringsplaner i kommunen genomförs i kombination med att kollektivtrafikstråket genomförs. Endast kollektivtrafikstråket bedöms dock få en försumbar påverkan på populationen.

Resultatet från populationsmodelleringen kommer att arbetas vidare med i två steg, dels genom att hitta ytor som kommunen genomföra förstärkningsåtgärder på, dels genom att se över befintliga exploateringsplaner och genomföra anpassningar. Målet är att kunna genomföra detaljplaner på en nivå som inte påverkar gynnsam bevarande status för cinnoberbaggen.

Åtgärder behöver vidtas för att öka det totala saldot av individer av exempelvis cinnoberbagge i Uppland. Detta behöver göras genom upprättande av allmän strategi för bevarandet av arten. Denna behöver innehålla en beskrivning av förstärkningsåtgärder som behöver vidtas för att säkerställa gynnsam bevarandestatus för arten. Stadsbyggnadsförvaltningen utvecklar en långsiktig strategi för arbete med cinnoberbaggen.

För de fynd av cinnoberbagge som finns inom planområdet bedöms dispens skäl finnas för att flytta lågor med fynd. Detta utvecklas i planbeskrivningen.

Stadsbyggnadsförvaltningen anser att det av både av miljökonsekvensbeskrivningen i samrådsskedet och av miljökonsekvensbeskrivningen i granskningsskedet framgår de överväganden som kommunen gör vad gäller behovet av samhällsutveckling (spårväg,

bostäder) och den påverkan på natur- och kulturvärden som därmed bedöms uppkomma, liksom de anpassningar som kommunen gör för att minska sådan påverkan.

Samtliga fladdermössarter är skyddade enligt artskyddsförordningen och ingår i artskyddsutredningen. Åtgärder enligt skadelindringshierakin utreds. Det rör sig mest om åtgärder kopplat till belysning, vilket är något som inte kan styras i detaljplan.

Skogsytorna närmast Gottsunda centrum har inventerats under hösten 2020. Detta då det parallellt med denna detaljplan pågår ett planeringsarbete kring Gottsunda centrum. Inventeringen visar att två objekt närmast Gottsunda centrum bedöms ha naturvärdesklass 2, däribland Lina Sandells park. Längs skogsytorna intill Hugo Alfvéns väg, närmare Vårdsätravägen, finns ingen naturvärdesinventering gjord.

Fåglar är skyddade enligt artskyddsförordningen och ingår i artskyddsutredningen. Risk för att förbud enligt artskyddsförordningen utlöses bedöms som låg inom delsträcka A-C, men det krävs att hänsyn till tidpunkten på året när det gäller vissa åtgärder.

Grundvatten och dricksvatten

Länsstyrelsen påpekar att grundvatten är en del av riksintresset för dricksvattenanläggningar, att miljö kvalitetsnormerna för grundvatten ska följas och rent grundvattnet är en förutsättning för Uppsala stads dricksvattenförsörjning. Länsstyrelsen saknar en fullständig redogörelse för hur riksintresset för dricksvattenanläggningar ska tillgodoseas både den berörda vattentäkten samt anläggningarna av riksintresset.

Länsstyrelsen påpekar att de lyft grundvattenproblematiken i både granskningsyttrande för den fördjupade översiktsplanen för Södra staden och i översiktsplanen från 2016 och att tekniska lösningar inte alltid kan säkerställa tillräckligt skydd i de mest känsliga lägena.

Länsstyrelsen konstaterar att delar av kollektivtrafikstråket är känsliga med avseende på grundvattnet och delar kommunens princip att anlägga stråket på så låg känslighetsklass som möjligt. Sträckningen berör dock områden med extremt hög och hög känslighet exempelvis längs Sjukhusvägen, vid Polacksbacken/Ångström, via bron mot Ulleråker och vid den tänkta nya bron över Fyrisån. De påpekar att lämplig lokalisering är den grundläggande principen för all fysisk planering. Länsstyrelsen instämmer i att spårfordon och hjulfordon i första hand inte ska dela eller korsa körfält i områden med hög och extrem känslighet. Om detta ändå måste ske krävs betydande skyddsåtgärder. Trafikflödena och riskerna i trafiken måste kunna hanteras för lång tid framöver nya områden som inte belastats tidigare kommuner på grund av kollektivtrafikstråket att utsättas för risk för spridning av föroreningar. Länsstyrelsen menar att tekniska lösningar har en livslängd och behöver skötas på rätt sätt för att fungera, vilket är viktigt att beakta redan i planeringen. Skötselplaner för anläggningarna rekommenderas.

Länsstyrelsen påpekar att det finns en ökad risk för spridning av föroreningar från flera olika platser längs stråket och en potentiell negativ påverkan på miljö kvalitetsnormerna. De anser att det är av stor vikt att samtliga föroreningar saneras i samband med exploateringen. Områden med extremt hög och hög känslighet finns längs med sträckan och Länsstyrelsen ser även stora risker med grundvatten vid grundläggning av en ny bro vid Fyrisån. De påpekar att de redan i

samband med översiktsplanen påpekat att det krävs dagvattenrening och haveriskydd för Ultunabron.

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver genomföra kompensationsåtgärder både för den planerade kollektivtrafiken och den ökade exploateringen i övrigt för att minska belastningen på grundvattnet. Det behövs alltså ytterligare rening av dagvatten från till exempel väg inom speciellt områden där känsligheten ur grundvattensynpunkt är hög.

Länsstyrelsen menar att planen möjliggör trafikflöden i stor mängd där det inte är lämpligt och där stora trafikflöden inte tidigare funnits, alternativt funnits i mycket liten omfattning. Byggnationen utgör en stor risk för vattentäkten under en begränsad tid, och konsekvenserna av byggnationen bland annat med de ökade trafikflödena utgör en stor risk under lång tid framåt för vattentäkten, riksintresset för dricksvatten och miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomsten Uppsalaåsen-Uppsala. Länsstyrelsen menar att planhandlingarna inte har visat att lokaliseringen vid Ultuna är lämplig. Fler utredningar behövs för att utreda risken för spridningar av föroreningar från förorenade områden, hur riksintresset Ultuna källa kan tillgodoses samt om de lösningar som föreslås för att skydda grundvatten är tillräckliga. Länsstyrelsen påpekar att man i sitt granskningsyttrande översiktsplanen, med stöd av Statens geologiska undersökning, påpekat att endast kollektivtrafik, gång- och cykel kan bli aktuellt på Ultunabron.

Länsstyrelsen ser positivt på den provtagning av schaktmassor som föreslås längsmed samtliga delsträckor, med utökad analysomfattning utifrån branschspecifika föreningar. Längs delsträcka A kan det vara motiverat med en undersökning av grundvattnet med anledning av att flera av de riskobjekt som undersökts tillhör riskklasser som hanterat klorerade lösningsmedel. De spridningsvägar som kan öppnas upp i byggskedet såsom påverkan på grundvatten bör enligt länsstyrelsen även undersökas längs delsträcka A och även längs delsträcka D. Hänsyn till spridningsvägar behöver också tas vid till exempel kontaktledningsstolpar och pålning.

Länsstyrelsen påpekar att beroende på eventuella förekomster av föroreningar, som påträffas vid provtagning av grundvatten, kan det vara aktuellt att provtagning och analyser utförs i det fall länshållningsvatten blir aktuellt under byggskedet. Hur ovanstående undersökningar ska utformas för att få ett så tillförlitligt resultat som möjligt bör stämmas av med Uppsala kommuns miljöförvaltning. I kommande utredningar föreslås också provtagning av perfluorerade ämnen (PFAS) och bekämpningsmedel.

Länsstyrelsen påpekar att flera områden kräver tillstånd för vattenverksamhet och redovisar var det kan bli aktuellt samt hur detaljplanen måste kompletteras. Länsstyrelsen bedömer att tillstånd för vattenverksamhet krävs oavsett broalternativ.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det är av stor vikt att det i det fortsatta planarbetet tas stor hänsyn till skyddet av grundvatten och att lämpliga riskminimerande åtgärder vidtas under genomförandet.

Centerpartiet oroas över schaktning till följd av spårvägen inom de delar av delsträcka A som går genom inre skyddszon för vattenskyddsområde. De anser att kommunen bör följa rekommendationen om att undvika större byggarbete inom den inre skyddszonen för vattenskyddsområde.

Uppsala vatten och avfall AB anser att risk och skyddsåtgärder vad gäller grundvatten har fångats upp på ett bra sätt i miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen. Övriga underlagshandlingar bör följa samma grundprinciper. Grundvattenbortledning får inte ske från åsens grundvattenmagasin och grundvattenkvaliteten får inte heller påverkas negativt.

Uppsala vatten och avfall AB beskriver att det behöver förtydligas i planbeskrivningen att det ska vara tätskikt under spårvägen då den passerar hög och extremt känslig zon så att dagvatten och eventuellt släckvatten inte kan infiltrera. Plankartan behöver förses med planbestämmelsen m_1 ”Skyddsåtgärd för att förhindra infiltration av dagvatten ska anläggas”. Det behöver tydliggöras i både planbeskrivningen och Översiktlig Vattenutredning hur dagvattenhanteringen ska ske i respektive känslighetszon.

Uppsala vatten och avfall AB anser att det behöver utredas ytterligare vad pålning för brostöd innebär med avseende på artesiska förhållanden (uppträngande grundvatten). Det är framförallt för alternativ B som detta behöver klargöras. Dessutom behöver det tydliggöras vilka föroreningsrisker byggskedet medför. För att ta ställning till vilket broalternativ som är mest lämpligt ur grundvattensynpunkt behöver bland annat geotekniska undersökningar utföras. Efter att dessa är utförda kan bolaget lättare ta ställning till broalternativen.

I samband med pålning kan det på grund av artesiska förhållanden medföra risk för förändrade strömningsvägar för grundvattnet och grundvattenbortledning, vilket inte är tillåtet inom vattenskyddsområde. Uttagmöjligheterna för dricksvattenförsörjningen från åsen kommer antagligen inte att påverkas i någon stor grad. Pålningen kan skapa nya strömningsvägar för vatten vilket däremot medför en risk för hydrologisk påverkan på den närliggande Ultuna källa.

Uppsala vatten och avfall AB påpekar att det finns risk för negativ påverkan på miljökvalitetsnormen kemisk status för Ultuna källa men även för grundvattnet i åsen, på grund av pålning nära eller i deponiområden och anser därför att grundvattnet i åsen och inte bara Ultuna källa behöver ingå i riskbedömning för de olika broalternativen.

Avseende risker och bedömd påverkan från spårvägen/BRT på grundvattnet bör fokus enligt Uppsala vatten och avfall AB ligga på områdets känslighetsklass enligt riktlinjer för markanvändning inom Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde ur grundvattensynpunkt. Det behöver tydliggöras vilka skyddsåtgärder som krävs och dessa behöver planeras in i bygg- och driftskede. Detta blir enligt bolaget särskilt viktigt för delsträcka A (Uppsala centralstation-Exercisfältet), delsträcka C (Ångström-Ultuna) samt för bro över Fyrisån som till stor del planeras inom områden med extremt hög eller hög känslighet.

Uppsala vatten och avfall AB ser positivt på att sträckningen av spårväg/BRT inte passerar över Exercisfältet och att den nu föreslås gå längs Regementsvägen och Dag Hammarskjölds väg, eftersom marken på fältet är känsligare ur grundvattensynpunkt.

Uppsala vatten och avfall AB påpekar att spårväg/BRT planeras inom ett urbant område och helt eller delvis inom Uppsala- och Vattholmaåsarna yttre och inre vattenskyddsområde samt inom naturområden med högt skyddsvärde. Bolaget anser därför att vattenverksamhet (till exempel grundvattenbortledning) kopplad till spårvägen/BRT innebär en uppenbar risk för att allmänna och enskilda intressen kan påverkas. Uppsala Vatten och avfall AB vill betona att vattenverksamhet kopplad till byggnationen av spårvägen/BRT därmed kommer vara tillståndspliktig i de flesta fall.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd påpekar att båda broalternativen riskerar att förorena yt- och grundvatten. De undrar om omhändertagandet av dagvattnet längs med sträckan leder till förbättringar för yt- och grundvatten och tillräckligt kompenserar för de risker som finns vid pålning för den nya bron.

Utvecklingspartiet demokraterna påpekar att det kan hända att ingen bro får byggas och att dricksvattnet är viktigare.

Föreningen Sydöstra Uppsala och totalt cirka 180 privatpersoner påtalar att bron över Fyrisån i princip är omöjlig att genomföra utan stor risk för påverkan på grundvattenmagasinet Uppsalaåsen, enligt tillfrågade instanser såsom Sveriges geologiska undersökning och länsstyrelsen. De hänvisar till undersökningen *Uppsalaåsen Uppsala och Uppsalaåsen Fredrikslund* genomförd av Sveriges geologiska undersökning (SGU). De beskriver att det inte finns något rimligt sätt att bygga en bro för spårtrafik genom området utan att förstöra Uppsalas dricksvatten. De befarar även att följderna av en kontamination kan bli stora, eftersom grundvattenmagasinet Uppsalaåsen samverkar med andra stora grundvattenmagasin i området. De påtalar att båda broalternativen går igenom den primära inre skyddszonen samt den sekundära yttre skyddszonen för grundvattenmagasinet.

Föreningen beskriver att det krävs tillstånd från miljöförvaltningen för att möjliggöra en bro över Fyrisån, på grund av det mycket känsliga området ur grundvattensynpunkt. Föreningen framför att högbroalternativet innebär stora risker gällande konstruktionen, eftersom grundvattnet riskeras att påverkas.

Föreningen anser att miljöförvaltningen ska ta fram en opartisk miljökonsekvensbeskrivning, utförd av oberoende experter, innan tillstånd eventuellt utfärdas för broförbindelsen. De framför att broar och depåer kräver pålning, vilket kan innebära risker för grundvattnet. Det är en särskilt stor risk om det sker på en plats med skyddande lerlager över grundvattenmagasinet, till exempel i Ultuna.

Föreningen påtalar att det nämns i underlaget att det finns mycket liten dokumenterad kunskap om avrinningsområden från spårområden, men att tungmetaller och näringsämnen avges. För BRT avges även partiklar.

Nätverket för Lillskogens & Lunsens bevarande anser att en bro över Fyrisån punkterar delar av stadens dricksvattenreservoar.

En privatperson (25) anser att en utbyggnad av kollektivtrafikstråket skulle innebära stora konsekvenser för befintlig miljö, exempelvis ur grundvattensynpunkt.

Två privatpersoner (29, 30) påtalar att den nya bron kan riskera att påverka Uppsalas dricksvattenförsörjningen enligt framtagna utredningar. Privatpersonen undrar vad som händer ifall dricksvatten skadas och vad det skulle resultera i för kostnader. Även två privatpersoner (254) oroas över att vattenförsörjningen kan äventyras på grund av att Uppsalas dricksvatten riskerar att kontamineras och privatperson (36) lyfter att båda det föreslagna broalternativen riskerar att skada grundvattnet i åsen.

En privatperson (34) är emot spårvägssträckningen bland annat för att sträckningen går igenom värdefulla vattentäkter. Hen anser att det inte finns någon garanti för att Uppsalas dricksvatten inte påverkas.

En privatperson (35) undrar hur dricksvattenförsörjningen kommer att påverkas om en bro byggs vid Ultuna och i närheten av riksintresset Ultuna källa. Hen framför att det har visat sig att städers dricksvattenförsörjning är beroende av naturområden som

renar regnvatten och att det inte behövs några högteknologiska reningsverk. Privatpersonen hänvisar till en artikel i Dagens Nyheter.

En privatperson (111) anser att en ny bro över Fyrisån vid Årike Fyris inte är lämpligt bland annat på grund av vattenförhållandena i åsen kan påverkas negativt.

En privatperson (117) drar slutsatsen att bron över Fyrisån i princip är omöjlig att genomföra utan stor risk för påverkan på grundvattenmagasinet Uppsalaåsen, enligt tillfrågade instanser såsom Sveriges geologiska undersökning och länsstyrelsen. Privatpersonen befarar även att följderna av en kontamination kan bli stora, eftersom grundvattenmagasinet Uppsalaåsen samverkar med andra stora grundvattenmagasin i området. Hen påtalar att båda broalternativen går igenom den primära inre skyddszonen samt den sekundära yttre skyddszonen för grundvattenmagasinet.

En privatperson (125) framför att grundvattentäkterna ska skyddas. Hen tror att pålning kan skada grundvattnet och därmed påverka Uppsalas dricksvatten. Hen framför att pålning i känsliga områden kan riskera att förorena grundvattnet och punktera lerlager som gör att grundvattnet läcker ut. Privatpersonen påtalar att snabbussystemet BRT (Bus Rapid Transit) inte innebär samma risker för grundvattnet som en spårväg.

Privatperson (125) framför att Fyrisån Ekoln-Sävjaån anses ha dålig status gällande flera parametrar som rör åns utformning. Hen befarar att byggandet av en bro, speciellt en lågbro, kommer påverka ån mer negativt och därmed försämra åns kvalitet ytterligare.

En privatperson (147) framför att planförslaget innebär stora risker för grundvattnet och hänvisar till de risker som båda broalternativen medför, som nämns i utförda utredningar gällande grundvattnet. Privatpersonen påtalar att dispens från föreskrifter för vattenskyddsområde kommer att behöva sökas. Hen anser att det inte är lämpligt att söka dispens från skyddsbestämmelser, eftersom de är upprättade för medborgarnas bästa. Hen anser att det inte är lämpligt med en bro ur vattenskyddssynpunkt.

En privatperson (156) anser att spårvägen inte bör byggas, framförallt för att det inte finns några garantier för att föreslagen bro över Fyrisån kan uppföras utan att riskera hela Uppsalas dricksvatten. Privatpersonen är kritisk till att processen fortskridit trots att osäkerheten kring påverkan på grundvattnet.

En privatperson (163) påtalar att planförslaget innebär en ökad risk för att föroreningar når grundvattnet, både under byggtid och i driftskedet. Hen anser att de utförda utredningarna inte har kunnat påvisa hur den risken ska hanteras, vilket innebär att det fortfarande kvarstår en risk för kraftig påverkan på Uppsalaåsen.

En privatperson (171) befarar att grundvattenförhållandena kan påverkas och riskerar att kontamineras, samt att kollektivtrafikstråket kan skapa barriärer för människor och djur.

En privatperson (183) anser att den föreslagna broförbindelsen över Fyrisån är en enormt stor risk för grundvattentäkten. Privatpersonen hänvisar till och citerar Sveriges geologiska undersökning (SGU) yttrande angående den fördjupade översiktsplanen för Södra staden, som behandlar eventuella konsekvenser för Uppsala- och Vattholmaåsarnas vattenskyddsområde och grundvatten till följd av byggnation inklusive den planerade bron över Fyrisån. I citaten står bland annat att SGU anser att ”den planerade exploateringen som föreslås i översiktsplanen innebär oacceptabla risker för grundvattnet i åsen och att det främst gäller byggnation som

planeras på och i närheten av åskärnan, liksom oklarheter kring placering och utförande av broförbindelsen över Fyrisån”. I citatet understryks vidare de problem som kan uppstå i området kring den planerade bron i Ultuna gällande påverkan på vattenförsörjningen och de geotekniska risker som kan uppstå vid grundläggningen. Det beskrivs finnas risk för både föroreningar och kvantitativa vattenförluster från vattenmagasinet. I citatet står beskrivet att SGU bedömer att problem kan uppstå både på den västra och östra sidan av Fyrisån när grundläggningen av bron sker, samt när vägen på den östra sidan om bron uppförs.

Privatperson (183) anser att detta är oacceptabla risker ur grundvattensynpunkt och kan inte se hur kommunen ska kunna hantera problematiken och riskerna.

Privatperson (184) anser att den föreslagna bron över Fyrisån, mellan Ultuna och de sydöstra stadsdelarna, inte kan genomföras utan att Uppsalas dricksvattenreservoarer skadas på ett oåterkalleligt sätt. Detta på grund av den pålning som en bro kräver. Ytterligare en privatperson (194) påtalar att förslaget kan leda till risk för förstörelse av Uppsalas dricksvatten.

En privatperson (199) tycker inte att det ska byggas någon bro över Fyrisån, på grund av risker ur grundvattensynpunkt. Privatpersonen anser att det finns stora risker med att bygga en spårvägsbro över Fyrisån mellan Ultuna och de sydöstra stadsdelarna, till exempel på grund av att pålning kan påverka Uppsalas grundvatten negativt. Privatpersonen befarar även att befintliga deponiområden väster om Fyrisån kan riskera att läcka vid ett eventuellt brobyggande. Privatpersonen anser att konkreta lösningar ska redovisas innan projektet påbörjas, i det fall bron ska byggas.

En privatperson (220) understryker att planen skulle resultera i stora miljökonsekvenser inom många områden, däribland negativ påverkan på grundvattnet och dricksvattnet.

En privatperson (223) anser att Uppsala kommun ska avvakta med detaljplanen till efter valet och att påverkan på dricksvattnet ska utredas först.

En privatperson (232) anser att det inte bör byggas en spårväg i Uppsala eftersom det kan skada miljön i Årike Fyris och kan riskera att skada dricksvattnet på grund av en linjesträckning genom känsliga områden i Uppsala.

Privatperson (255) anser att den planerade spårvägen kommer vara en stor fara för Uppsalas vattenförsörjning och hänvisar till ett citat från MP (2014) som skriver att rullstensåsen är en viktig resurs för Uppsala eftersom det är grundvatten från åsen som är stadens dricksvatten, och där en trafikförbindelse kan påverka åsen negativt. Hen menar att det inte spelar någon roll vilket transportmedel det blir, utan det är bron som är problemet.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Gällande riksintresset för dricksvattenanläggningar så är stadsbyggnadsförvaltningen medveten om betydelsen av dessa intressen och påverkan på dem. Vattenutredningen har fördjupats sedan samrådet, med mer detaljerad beskrivning av skyddsåtgärder. Redovisning kommer även att ske i samband med kommande vattenrättsliga prövningar.

Föroreningssituationen i mark och grundvatten kommer, inför entreprenaden, behöva undersökas genom provtagning och laboratorieanalyser. Detta med syfte att, under entreprenaden, säkerställa att massorna hanteras korrekt (återanvändning

inom projektet där det är möjligt, alternativt borttransport till godkänd mottagningsanläggning) samt att säkerställa att föroreningar inte sprids.

Miljökonsekvensbeskrivning och planbeskrivning har uppdaterats gällande fortsatt arbete kring hantering av markföroreningar utmed kollektivtrafikstråket. En förutsättning för projektet är att områden med markföroreningar saneras och pålningen sker från en ren yta för att säkra att inga föroreningar transporteras ner till grundvatten och dricksvattentäkten.

Kollektivtrafikstråket sträcker sig över stora delar av södra Uppsala där behoven för skydd av grundvatten varierar. I projekteringsarbetet tas hänsyn till viktiga anläggningar för dricksvattenförsörjningen. För att skydda grundvattnet och dricksvattentäkten har principlösningar för grundvattenskydd och dagvattenhantering tagits fram. Exempelvis tillåts inte lokal dagvattenhantering i zoner med extremt hög känslighet. I dessa zoner ska dagvattnet ledas vidare i täta ledningar för hantering i ett mindre känsligt område. Grundvattenskyddet består även av ett grävskydd med underliggande tätskikt.

Samtliga ledningar kommer att placeras ovan tätskiktet. I zoner med hög känslighet får dagvatten inte infiltrera utan hanteras i täta växtbäddar och leds vidare i täta ledningar. I zoner med måttlig och låg känslighet ska dagvatten ledas till växtbäddar för rening och därefter infiltreras, i enlighet med riktlinjerna för markanvändning. Fortsatt arbete med förprojekteringen samt täta lösningar och konstruktioner har gjorts inför granskningsskedet. Stadsbyggnadsförvaltningen kommer att ta fram skötselplaner för skötsel och underhåll av anläggningarna.

Provtagning vid anläggningsarbetet kommer genomföras då förorenade objekt har påträffats längs kollektivtrafikstråket. Ökad omfattning av analys kommer göras vid specifika riskobjekt. Utifrån resultatet av provtagningen kommer åtgärder vidtas för att hindra att föroreningar sprids i omgivningen eller till grundvattnet, speciellt i området med högre känslighetsklass. Även provtagning av grundvatten och länshållningsvatten kan bli aktuellt för att kontrollera förekomst av eventuella föroreningar. Sanering och andra skyddsåtgärder kommer vidtas så att grundvattnet och dricksvattentäkten inte påverkas.

Att ta hänsyn till grundvattnets känslighet vid lokalisering är av största vikt. Att anlägga stråket på så låg känslighetsklass ur grundvattensynpunkt eftersträvas. På grund av andra viktiga avvägningar berör dock kollektivtrafikstråket områden med extremt hög och hög känslighet, se avsnittet *Linjesträckningen*.

Spårfordon och hjulfordon kommer dela eller korsa körfält även i områden med hög och extrem känslighet. Där kollektivtrafiken går i blandtrafik och vid korsningspunkter med övrig trafik inom hög och extrem känslighet krävs skyddsåtgärder i form av täta lösningar och konstruktioner.

Uppsala kommun och Uppsala vatten arbetar ständigt med att förbättra dagvattenhanteringen i Uppsala. Ett dagvattenprogram och en dagvattenplan har tagits fram för staden. Flera åtgärder för dagvattenhantering är planerade för att förbättra situationen i de delar av stan som idag saknar dagvattenhantering. Vid ny exploatering ställs idag krav på dagvattenhantering. Inom planens gatuområden kommer avvattning och dagvattenhantering samordnas i gemensamma anläggningar/system. Vidare utredningar kommer göras i kommande detaljprojektering. Kommunen kommer att omhänderta de krav på dagvattenhantering som framkommer i dagvattenutredningens rekommendationer i den övergripande kravhanteringsdatabasen.

Stadsbyggnadsförvaltningen är medveten om de krav som Uppsala vatten och avfall AB redovisar och kommer att se till att anläggande och drift efterlever dessa krav.

Planbestämmelsen m₁ ”Skyddsåtgärd för att förhindra infiltration av dagvatten ska anläggas” kan endast användas på kvartersmark. Den har införts på plankartan för den likrikstarstation som ligger inom hög känslighet.

Ny bro över Fyrisån, Ultunabron, ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse. Ytterligare hydrogeologiska och geotekniska utredningar behöver utföras för att klargöra frågan om artesiskt vatten inom delsträcka D.

Ytvatten och dagvatten

Länsstyrelsen anser att det är svårt att bedöma planens påverkan på miljö kvalitetsnormer för ytvatten. Länsstyrelsen poängterar att nollalternativet underskattar effekten av framtida dagvattenlösningar eftersom kommunen redan nu behöver genomföra dagvattenåtgärder för att nå miljö kvalitetsnormen, både inom områden med ny exploatering och sådana med befintlig bebyggelse. Sammantaget anser länsstyrelsen att kommunen behöver förtydliga omhändertagandet av dagvatten för att länsstyrelsen ska kunna göra en bedömning om miljö kvalitetsnormerna kan följas eller inte.

Länsstyrelsen påpekar att när det gäller vattenförekomster där statusen inte är god finns det inte bara ett icke-försämringskrav utan att även krav på förslag till förbättringar. Länsstyrelsen instämmer i att anläggandet av spårväg kan innebära en möjlighet att förbättra dagvattensituationen, men länsstyrelsen anser att nollalternativet underskattar effekten av framtida dagvattenlösningar, vilket har betydelse för planförslagets påverkan på ytvatten.

Länsstyrelsen påpekar att flera områden kräver tillstånd för vattenverksamhet och redovisar var det kan bli aktuellt samt hur detaljplanen måste kompletteras. Länsstyrelsen bedömer att tillstånd för vattenverksamhet krävs oavsett broalternativ.

Enligt planhandlingen bör brokonstruktionen konstrueras så att dagvatten som avrinner broytan inte rinner direkt till vattendraget, utan först leds mot intilliggande diken. Länsstyrelsen anser att orenat vatten varken ska nå Fyrisån eller grundvattnet och att skyddsåtgärder ska vidtas. Kommunen ska komplettera med en detaljerad plan för omhändertagande av föroreningar till vatten från båda föreslagna broalternativen. Det finns annars risk för ökade metallhalter. Det finns också en icke försumbar risk att föroreningar sprids från förorenade mark i samband med byggnadsfasen både till yt- och grundvatten, vilket måste hanteras.

Länsstyrelsen instämmer i den analys som gjorts med avseende på de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna, att ingen av kvalitetsfaktorerna riskerar sänkt status och sannolikt inte kommer att påverkas negativt av den planerade byggnationen. Detta beror dock på att kvalitetsfaktorerna redan idag har dålig status. Länsstyrelsen anser att kommunen ska beskriva vilka åtgärder, kompensatoriska eller andra, som planeras för att förbättra ekologisk status för de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna.

Länsstyrelsen påpekar att dagvatten från delar av delsträcka D kommer att belasta Sävjaån. I handlingarna anges att Sävjaån sannolikt kommer att få ökad belastning

av förorenande ämnen, trots dagvattenhantering eftersom spåret kommer anläggas i naturmark som idag har mycket låg avrinning. Kommunen behöver förtydliga vilka åtgärder som kommer vidtas för inte riskera försämring av kvalitetsfaktorerna prioämnen och särskilt förorenande ämnen samt enskilda parametrar för Sävjaån.

Länsstyrelsen påpekar att broalternativ A och B berör ett markavvattningsföretag i Ultuna och att åtgärder inte får utföras så att syftet och funktionen av markavvattningsföretagen påverkas negativt. Samråd med markavvattningsföretagets kan behövas och kommunen kan behöva gå in som delägare i företaget för att fördela framtida underhållskostnader. Det kan även bli aktuellt att ompröva markavvattningsföretagen och kostnadsfördelningslängden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det är av största vikt att de föreslagna lösningarna genomförs så att risken för att förorena grundvattnet minimeras i så stor utsträckning som möjligt. Reningsåtgärderna behövs även för att planen ska bidra till att miljö kvalitetsnormerna uppnås.

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) beskriver att det i planbeskrivningen nämns en ökad avledning av dagvatten från Hugo Alfvéns väg till Bäcklösadiket. De menar att redan med nuvarande flöde är det problem med erosion i avsnitt som saknar kulvertledningar. Det ökade flödet kommer ge problem i befintliga diket. Man måste också säkerställa att recipienten kan ta emot det ökade flödet av vatten och eventuella miljögifter. Redan i dagsläget är det regelbundet problem med översvämningar av recipientområdet. I detta sammanhang ser Sveriges lantbruksuniversitet fram emot att tillsammans med kommunen projektera för en optimal och hållbar lösning.

Uppsala vatten och avfall AB påpekar att i den översiktliga vattenutredningen beskrivs att föroreningsbelastningen till Sävjaån ökar vid utbyggnad av kollektivtrafiken (oavsett vilket av spårväg eller BRT som väljs). Föroreningstransporten till Sävjaån måste hanteras som en helhet tillsammans med utvecklingen av bebyggelsen som planeras i den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna för att visa att miljö kvalitetsnormerna inte påverkas negativt. Uppsala vatten och avfall AB påpekar att det längs vissa delsträckor (Bäverns gränd, Islandsbron, nedre Sjukhusvägen, Gottsunda allé, vändslungan i Bergsbrunna) inte finns tillräckliga ytor avsatta för omhändertagande av dagvatten från planen.

Uppsala vatten och avfall AB ser positivt på att rening av dagvatten från bro sker i den gräsbeklädda spårytan på bron. Om gräsbeklädda spår inte anläggs på bron behöver alternativ rening säkerställas. Bolaget vill poängtera 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.

Uppsala vatten och avfall AB ser positivt på föreslagna dagvattenlösningar. Dessa lösningar kommer att vara kommunala anläggningar och drift och skötsel är kommunens ansvar. Uppsala vatten och avfall AB påpekar att i Rosendal ligger befintliga växtbäddar längs med planerad spårsträckning och menar att det måste redovisas i denna plan att dagvattenanläggningarna fortsatt får plats. Dagvatten från förestående plan måste säkerställa rening från planområdet för spårväg/BRT. Det är viktigt eftersom de efterföljande dagvattendammarna i till exempel södra staden och de sydöstra stadsdelarna och Ulleråker som anläggs i angränsande detaljplaner kan komma i ett senare skede. Bilaga 2 till den översiktliga vattenutredningen är otydlig. Förklaring behövs gällande vad som avses med ”symbol anläggning”.

En privatperson (125) anser att WSP:s undersökningar om föroreningar borde göras om enligt WSP:s rekommendation, med ändringen att nollalternativet för kollektivtrafik ska spegla den gatubild och den rening som kommer ske i gatan. Hen anser att utredningen är bristfällig då den jämför ett värsta scenario i nollalternativet mot en utförbar lösning för spårväg. Privatpersonen framför att en spårväg innebär högre föroreningar av tungmetaller i närmiljön, vilka kan läcka ut i miljön och vattendrag, samt komma i kontakt med människor.

Privatpersonen (125) framför att det i princip saknas studier kring spårvägens utsläpp och dess påverkan på dagvattnet. Hen anser att en spårväg inte bör dras genom områden med hög eller extrem känslighet om inte tillräckligt noga studier gjorts för att påvisa vilken påverkan spårvägen kommer ha på Uppsalas grundvattenförsörjning.

En privatperson (220) framför att en pålning i Fyrisån riskerar att påverka människors, vattenorganismers och fiskars dricksvatten. Privatpersonen ställer sig frågande till att politiker väljer ett förslag som förstör vattendrag.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Tillstånd samt anmälan för vattenverksamhet kommer sökas för de platser där detta är aktuellt. Även arbeten med förstärkning eller byte av Islandsbron kan komma att kräva anmälan eller tillstånd för vattenverksamhet. Arbeta med lämplig lösning vid Islandsbron pågår. Tillstånd för vattenverksamhet för bortledning av grundvatten kan bli aktuellt. I tillståndsprocessen kommer vidare utredning av att göras. Samordning krävs även med intilliggande stadsutvecklingsprojekt i sträckningen.

Omhändertagandet av dagvattnet har förtydligats i vattenutredningen. På delar av sträckan föreslås rening i skelettjordar/växtbäddar och dammar. På övriga delar av sträckan föreslås en alternativ lösning, exempelvis magasin alternativt bortledning för hantering i mindre känslig zon, med en rening som minst motsvarar skelettjord.

Nollalternativet i vattenutredningen har reviderats. För att utvärdera nollalternativet (framskrivet nulägesalternativ) används antagna detalj- och översiktsplaner som underlag. Program eller ännu ej antagna detaljplaner har inte tagits med. För att ta hänsyn till det dagvattenarbete som Uppsala kommun och Uppsala Vatten utför, för befintlig och planerad bebyggelse, har Uppsala Vattens investeringsplan för samlade allmänna dagvattenanläggningar använts som underlag. På så sätt blir nollalternativet mer representativt och kan jämföras med nulägesalternativet och utbyggnad av spårväg respektive BRT.

Föreslagen dagvattenhantering innebär att gator som idag leds orenat till recipienten istället kommer genomgå rening, vilket medför en förbättring jämfört med nuläget. Föreningstransporten till recipienten minskar. Dagvattenutredningen visar på att delar av sträckningen kan vattnet ledas till dammar för rening innan de släpps ut i Fyrisån. Det finns delar längs sträckan där ett lokalt omhändertagande av dagvatten inte är möjligt eller lämpligt på grund av grundvattnets känslighet. Ett separat PM med beräkningar visar att det även utan rening av dagvatten på dessa sträckor totalt sett sker en utökad rening av dagvatten till följd av övriga åtgärder som planeras längs kollektivtrafikstråkets sträckning. PM:et är framtaget för att visa att åtgärder inom planområdet är tillräckliga för att uppnå miljö kvalitetsnormerna. Kommunen har dock ambitionen att rena även vatten från dessa sträckor i dammar utanför planområdet.

Tekniska lösningar för dagvattenhantering kommer att detaljeras i samband med detaljprojekteringen. Om öppna dagvattenanläggningar inte ryms i gatusektionen,

finns underjordiska lösningar som kan bidra till fördröjning och viss rening av dagvatten.

Skyddsåtgärder kommer vidtas där kollektivtrafikstråskorridoren passerar zoner med extrem och hög känslighet. Inget dagvatten ska hanteras lokalt i zoner med extrem känslighet. Principlösningar för dagvattenhantering i respektive känslighetszon är framtagna i samband med förprojekteringen. Ett separat PM (White arkitekter) har tagits fram innehållande principsektioner och tillhörande riktlinjer kopplade till dagvattenhantering. Översiktlig vattenutredning har uppdaterats med underlaget från förprojekteringen. Längs Vårdsätravägen där det delvis saknas utrymme för träd och växtbäddar i gaturummet inrymmer planområdet ett parkområde⁰ där extra fördröjning kan hanteras.

Föreslagen bro över Fyrisån, Lunsenområdet och de sydöstra stadsdelarna ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Strandskydd

Länsstyrelsen instämmer med kommunen att det särskilda skälet i 7 kapitlet 18 c § punkt 1 miljöbalken kan anses uppfyllt för området kring Islandsbron eftersom området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets förutsatt att strandskyddets biologiska syfte inte motverkas.

Länsstyrelsen anser att det gällande kan vara tillämpligt med särskilt skäl 7 kapitlet 18 c § punkt 5 miljöbalken, det vill säga att det område som dispensen avser behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. Här finns höga naturvärden identifierade och ytterligare utredningar planeras. Konsekvenserna för växt- och djurlivet, både på land och i vatten, liksom nödvändiga anpassningar och skadeförebyggande åtgärder behöver utredas och redovisas baserat på vad som framkommer vid de fördjupade naturinventeringarna.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Ultunabron ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Jordbruksmark

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att kollektivtrafikstråket kan betraktas som ett väsentligt samhällsintresse. Däremot anser länsstyrelsen att kommunen inte har visat att behovet inte kan tillgodoses genom att annan mark tas i anspråk. Länsstyrelsen anser att kommunen ska visa att behovet inte kan tillgodoses på annat sätt än att exempelvis dra stråket över jordbruksmarken i årnumret. De påpekar att det i avtalet mellan staten och Uppsala kommun, avseende finansiering av delar av kollektivtrafikstråket, förutsätts att dragningen inte görs över jordbruksmark.

Länsstyrelsen påpekar att detaljplanen berör flera biotopskyddsobjekt. Framförallt kommer alléträd att beröras men även andra objekt i jordbruksmark kan påverkas. Vidare anser länsstyrelsen att frågan om var och när återskapande av borttagna objekt ska utredas i detalj och att tidsperioden mellan borttagandet och återskapandet ska minimeras.

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) anser att bebyggelse och spårvägen bör ligga väster om nuvarande västra cykelväg, den som skär området från Ulleråker ner mot Sveriges veterinärmedicinska anstalt. På ett kartmaterial i samrådshandlingarna har spårvägen delvis lagts öster om nuvarande västra cykelväg. Detta område är relativt unikt med utsvallad sand som är viktigt för både försök och undervisning och bör behållas. Detta område i nordväst bör inte planeras för att bebyggas med bostäder förrän sist i processen – omvärldshändelserna kan ju leda till att den inte behöver exploateras. Det är en kvalitet, både ur landskaps- som försöks- och undervisningssynpunkt, att behålla en öppen väst-östlig korridor med jordbruksmark också norr om Ultuna campus.

SLU lyfter fram att den föreslagna dragningen av spåren söder om Ultunaallén innebär uppenbar risk för störningar för Sveriges lantbruksuniversitets långliggande försöksodlingar vid korsningen Dag Hammarskjölds väg och Ultunaallén. De anser att det skulle vara bättre om spårvägen kunde gå i blandtrafik i Ultunaallén och i stället flytta gång- och cykelvägen till ett läge på andra sidan trädallén norr eller söder om gatan. Det blir då samma princip som förläggningen i Gottsunda allé väster om Dag Hammarskjölds väg. Detta förslag skulle också innebära att spårtrafiken utan onödiga svängar kan passera rakt igenom rondellen i korsningen mellan Ultunaallén och Dag Hammarskjölds väg.

Sveriges lantbruksuniversitet menar att spårvägsdragningen öster om Fyrisån (Nåntunafältet) bör dras mellan åker och betesmark, och inte på åkermarker. De hänvisar till spårvägsvatalet mellan Uppsala kommun och staten där det står att spårdragningen inte ska ske på jordbruksmark. Även att dra spårvägen i gränsen är en eftergift eftersom även betesmarken är jordbruksmark, men menar att det är ett mindre ingrepp mot avtalet än om spårvägen placeras på åkermarken.

En privatperson (113) framför synpunkter om exploatering av jordbruksmark och beskriver viktiga bakgrundsaspekter att utgå från i processen. Privatpersonen hänvisar till intentionerna i miljöbalkens 3 kapitel 4 §, där det står att "Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk".

Privatperson (113) framför att det i intentionerna och formuleringarna i underlaget till avtalet om spårvägen mellan Uppsala kommun och staten står att spårdragningen inte ska ske på jordbruksmark. Privatpersonen beskriver att utbyggnaden av kollektivtrafikstråket bedöms vara ett väsentligt samhällsintresse, vilket anses motivera visst inanspråktagande av jordbruksmark. Hen ifrågasätter om den föreslagna exploateringen av jordbruksmarken, för spårdragningen och de bostadsområden som planeras, är mer väsentlig än att spara jordbruksmarken för livsmedelsproduktion. Detta med tanke på den stora andel jordbruksmark som bebyggt i Uppsala och Sverige, de omvärldsfaktorer som gör att jordbruksmark börjat bli en bristvara, samt riksdagens beslut år 2017 om strategi för ökad livsmedelssäkerhet och ökat fokus på att bevara jordbruksmark. Privatpersonen anser att föreslagen exploatering i samrådshandlingen bör minskas. Hen ger förslag på hur exploateringen av jordbruksmarken kan minskas i planförslaget, inklusive hänsynstaganden till Sveriges lantbruksuniversitets behov av marken för sin verksamhet.

Privatpersonen (113) anser att spårvägen i den norra delen av Ultuna, mellan Statens veterinärmedicinska anstalt och Ulleråker i sin helhet bör placeras väster om den nuvarande västra cykelvägen på grund av ett unikt område med utsvallad sand direkt

öster om den nuvarande cykelvägen. Det bör behållas i så stor utsträckning som möjligt. Privatpersonen framför även av samma anledning synpunkter på placeringen av gång- och cykelvägen i norra Ultuna.

Privatpersonen (113) tycker att det är positivt att försöksodlingen vid korsningen Dag Hammarskjölds väg och Ultunaallén föreslås att finnas kvar. Dock framför privatpersonen att det inte är lämpligt att förlägga spårvägen på jordbruksmarken söder om Ultunaallén, på grund av den högvärdiga jordbruksmarken. Hen anser att det borde vara ett väsentligare samhällsintresse att bevara den värdefulla jordbruksmarken istället för den södra trädraden. Privatpersonen befarar dessutom att den föreslagna spårdragningen på jordbruksmarken, söder om Ultunaallén, kan påverka Rise Research Institutes of Swedens forskningsförsök på jordbruksmarken. Privatpersonen föreslår att spårvägen istället i sin helhet förläggs på Ultunaallén mellan trädraderna, vilket skulle innebära att kollektivtrafiken går i blandtrafik. Ett annat alternativ skulle vara att den södra alléraden tas ned och spårvägen förläggs där, i syfte att inte ta ny jordbruksmark i anspråk. Privatpersonen beskriver att något av de föreslagna alternativen skulle minimera behovet av en ny väganslutning från Ultunaallén till försöksodlingen, vilken också skulle innebära exploatering av högvärdig jordbruksmark.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Kollektivtrafiksträckningen bedöms ta delar av brukningsvärd jordbruksmark i anspråk. För att möjliggöra en sammanlänkning av norra Ultuna och Ulleråker krävs ett ianspråktagande av jordbruksmark i norra delen av Ultuna, vilket innebär att cirka 1 hektar ianspråk tas. Eftersom jordbruksmarken inom det aktuella planområdet bedöms vara brukningsvärd, krävs enligt lagstiftningen att exploateringen utgör ett väsentligt samhällsintresse för att detaljplanen ska vara möjlig att genomföra.

I detta fall bedöms utbyggnaden av kollektivtrafikstråket vara ett väsentligt samhällsintresse, se motivering och lokaliseringsprövning i planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning. Vidare följer den föreslagna sträckan för kollektivtrafikstråket vad som överenskommit i det intentionsavtal som upprättats med Uppsala kommun, Sveriges lantbruksuniversitet samt Akademiska Hus.

Den största arealen jordbruksmark som föreslås att ianspråk tas ingår i delsträcka D. Yttranden som rör jordbruksmark inom delsträcka D, som har brutits ur detaljplanen, hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen anser att det är lämpligt om anpassningar till riksintresset så långt som möjligt regleras i planbestämmelser. Några exempel på vad som enligt länsstyrelsen skulle kunna regleras är ytskikten och särskilt grön tracé som kan lindra den negativa påverkan exempelvis intrång på nya markområden som exempelvis Exercisfältet, eller där den bidrar till grönare gaturum. Annat som enligt länsstyrelsen kan föras in på plankartan är plantering, bestämmelser om kontaktledning eller sträckor utan kontaktledning samt vilken trafikering det ska vara. Länsstyrelsen anser att kontaktledningsstolpar inte ska tillåtas på Bäverns gränd.

Länsstyrelsen hänvisar till sitt granskningsyttrande för fördjupad översiktsplan för södra staden att det saknas ett helhetsperspektiv som behandlar den kumulativa effekten avseende negativ påverkan på riksintresset kulturmiljö. Kollektivtrafikstråket,

särskilt delsträcka C-D anser länsstyrelsen är en anläggning som också bidrar till den kumulativa påverkan på riksintresset.

Länsstyrelsen anser att kommunen ska uppväga för försvårad läsbarhet av kulturmiljön genom olika former av kommunikativa åtgärder.

Länsstyrelsen påpekar att det visuella influensområdet i Fyrisåns dalgång är stort och att inriktningen för utformning av bro (inklusive belysning, bullerskydd) i dalgången behöver tydliggöras bättre då gestaltningen, utformningen och höjdsättning sannolikt kan bli avgörande för påverkan på riksintresset.

Länsstyrelsen noterar att fotomontagen på broarna är gjorda utan kontaktledningsstolpar och påpekar att det är en fördel om kontaktledningsstolpar kan undvikas i känsliga kulturmiljöer. Länsstyrelsen bedömer att båda alternativen av bro över Fyrisån kan medföra en påtaglig skada på riksintresset, se delsträcka D nedan.

Länsstyrelsen påpekar att tillståndsprövning enligt kulturmiljölagen krävs för arbete vid och nära fornlämning och redovisar var det kan bli aktuellt.

Länsstyrelsen anser att kollektivtrafikstråkets passage genom den känsliga miljön intill Svandammen kräver att så mycket av miljöns nuvarande kvaliteter kan behållas. måste också de långsiktiga konsekvenserna för platsen då den kan komma att utgöra en allt viktigare knutpunkt i framtiden. När stråket svänger 90 grader söderut till Sjukhusvägen riskerar det att påverka Svandammen, byggnadsminnet Svettis och gårdsmiljön på Sjukhusvägen 1. Miljön karaktäriseras av ett antal höga skyddsvärda ädellövträd. Även om flertalet ligger utanför planområdet riskerar de enligt länsstyrelsen att drabbas av anläggningsfasens rumt trafikstråket. Länsstyrelsen bedömer att träden inte kan ersättas med nyplanterade med hänsyn till kulturmiljön.

Vid Dag Hammarskjölds väg instämmer länsstyrelsen i inriktningen att kommunen i den fortsatta detaljplaneringen och genomförandet ska se till att ombyggnaderna av gatan sker med behållande av gatans raka axel. Före detta kaserner öster om Dag Hammarskjölds väg är ytterligare ett uttryck för riksintresset som kräver hänsyn. Eventuell spårväg eller ny körväg bör inskränka så lite som möjligt på det gamla exercisfältet både dess östra och södra del. En spåranläggning har möjlighet att lindra konsekvenserna genom den gröna tracé som föreslås. Länsstyrelsen anser att bestämmelser för detta ska anges på plankartan.

Passagen förbi Upplandsregementets gamla byggnadsminnesskyddade kasernområde är känslig och även här anser länsstyrelsen att utformning utan kontaktledningsstolpar för spårväg är lämplig. En eventuell hållplats bör enligt länsstyrelsen utformas utan kur.

Länsstyrelsen påpekar att hänsyn krävs, främst i bygg- och anläggningsskedet, för de tre gamla förråds- och kokhusen söder om kasernområdet som ingår i byggnadsminnet.

Länsstyrelsen påpekar att dragningen över den gamla kronomarken genom och förbi institutionerna Ulleråker och Ultuna kräver stor hänsyn då de sistnämnda är utpekade i riksintressebeskrivningen. Passagen förbi det klassiska institutionskomplexet är smal och kvaliteterna hos 1800-talet sjukhusbyggnad gör Ulleråker till en mycket värdefull kulturmiljö. Enligt länsstyrelsen finns det risk för en kumulativ påverkan och länsstyrelsen anser att kommunen ska utreda hur konsekvenserna kan lindras.

I södra Ulleråker går stråket ut från Kronparken (kronans jaktmark) till det öppna fältet mot Ultuna. Dagens gräns mellan fälten och skogen tydliggör hur centralmakten

använt markerna och är viktig för läsbarheten av kulturmiljövärdena. Länsstyrelsen påpekar att kollektivtrafikstråket minskar och delar av kvarvarande delar av Kronparken och det öppna landskapsrummet norr om Ultuna. Länsstyrelsen bedömer att läsbarheten riskerar att försvinna vid en fortsatt planering och utbyggnad i Ulleråker.

Länsstyrelsen anser att uttrycket för riksintresset berörs där kollektivtrafikstråket korsar Dag Hammarskjölds väg i Ultuna och att kommunen bör arbeta för att tydliggöra vägens raket och funktion som tillfartsväg till staden vid utformningen av korsningen.

Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen eftersträvar ett bevarande av Ultunaallén. Den är förhållandevis sent tillkommen som kulturmiljöinslag men karaktärskapande för infarten till Ultuna och leder vidare till Ultuna herrgård.

Länsstyrelsen bedömer att det för båda broalternativen finns risk för påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövården och stora negativa konsekvenser för kulturmiljövärdena. Enligt länsstyrelsens bedömning har alternativ A sammantaget en större negativ påverkan på kulturmiljövården.

Länsstyrelsen anser att kommunen ska ta fram förslag med hög arkitektonisk kvalitet, lämpliga förslag till material och färg och att det ska regleras med planbestämmelser. Det måste eftersträvas en smäcker utformning av bron för att mildra tyngden i landskapsbilden. Hänsyn behöver också tas till alla installationer som krävs, eventuella kontaktledningsstolpar om inte sådana kan undvikas, vilket är att föredra, och belysningsstolpar, bullerskydd, för att nämna några.

Kulturnämnden bedömer att förslaget medför kraftigt negativ påverkan på kulturarvet vid Polacksbacken och Fyrisåns dalgång, medan det i övriga sträckor medför mindre påverkan.

Kulturnämnden anser att den konsekvensbedömning av påverkan på kulturmiljön som utförts av White arkitekter har vissa brister i kvalitet och utförande. Avgränsningar, metodik och urval tycks vara på ett otydligt vis. I relation till Upplandsmuseets gedigna utredning framstår konsekvensbedömningen som utan både djup och helhetsperspektiv. I dokumentet påpekas att vissa utredningar som är av vikt för att bedöma påverkan på kulturmiljön saknas, och sådana bör tas fram.

Statens fastighetsverk anser att trafiklösningarna i planunderlaget är skissartade och påpekar att lösningarna som inte studerats i detalj kan medföra en stor påverkan på riksintresset för kulturmiljövården. De anser att konsekvenserna för kulturmiljön inom Uppsala stad behöver belysas tydligare och att stor hänsyn måste tas till detta i genomförandet. Statens fastighetsverk önskar en dialog kring gestaltning och genomförande.

Statens fastighetsverk påpekar att stora delar av planområdet ingår i riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kapitlet miljöbalken, Uppsala stad och ska skyddas mot åtgärder som kan innebära påtaglig skada på kulturmiljön. Uppsala slott som Statens fastighetsverk förvaltar är en angelägenhet för allmänheten i hela riket och är skyddad som statligt byggnadsminne. Uppsala slott ligger inom detaljplanens influensområde och inom riksintresset för kulturmiljövården och det är av allra största vikt att ett genomförande av planen utförs med stor hänsyn till kulturmiljön och det statliga byggnadsminnet och att barriäreffekter av kollektivtrafikstråket undviks i känsliga lägen. Statens fastighetsverk vill poängtera att det är av allra största vikt att placering och gestaltning av kollektivtrafikstråket studeras och utförs med hänsyn till de mycket höga kulturhistoriska värdena. Det framgår inte av planhandlingarna hur denna

gestaltning kommer att utformas och det går därför inte i nuläget ta ställning till omfattningen av påverkan på kulturvärdena.

Statens fastighetsverk menar att en tydlighet kring påverkan på kulturmiljövärdena behövs innan kollektivtrafik/spårvägsreservatet fastläggs i detaljplan. Statens fastighetsverk anser även att det är en brist i planunderlaget att kulturmiljön och Uppsala slott inte identifierats som målpunkter inom planområdet och att tillgängligheten och risken med barriäreffekt utmed kollektivtrafiksstråket därmed inte studerats tillräckligt.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd påpekar att White Arkitekter har visat på många mycket stora negativa konsekvenser för kulturmiljön av kollektivtrafikstråket inom delsträcka C och D.

Föreningen Sydöstra Uppsala och totalt cirka 180 privatpersoner anser att planförslaget innebär ett stort ingrepp i kulturmiljön, som kommer få konsekvenser för all framtid. De citerar ur miljökonsekvensbeskrivningen och beskriver att genomförandet skulle få stora negativa konsekvenser för båda broalternativen, samt att högbroalternativet bedöms få mest negativa följder.

Två privatpersoner (34, 36) är emot spårvägssträckningen bland annat för att sträckningen går igenom kulturhistorisk miljö.

En privatperson (163) citerar miljökonsekvensbedömningen och påtalar att båda broalternativen, för en ny bro över Fyrisån vid Ultuna, innebär en stor negativ påverkan på kulturmiljövärdena och riksintresset för kulturmiljö. Hen beskriver att broalternativ B, som det presenteras i samrådsskedet, beskrivs få mest negativa följder. Privatpersonen citerar hållbarhetsbedömningen tillhörande fördjupad översiktsplan för den sydöstra staden. Hen beskriver att den nya bron över Fyrisån har stor visuell påverkan på landskapet och tillför en ny struktur som inte följer de historiska strukturerna i landskapet, vilket påverkar läsbarheten i landskapet. Hen beskriver vidare att kollektivtrafikförbindelsen påverkar siktlinjerna mot centrala Uppsala negativt.

Privatpersonen (163) påpekar att det förbereds för att området Årike Fyris och några Linnéminnen ska bli en del av ett internationellt världsarv. Hen tror att den föreslagna broförbindelsen skulle omöjliggöra det.

En privatperson (183) framför att det finns kulturhistoriskt viktiga områden i Sävja, såsom det nationella byggnadsminnet Linnés Sävja med omgivning.

En privatperson (194) är emot detaljplanen på grund av risk för förstörelse av kulturlandskapet och Linnéminnena som har möjlighet att utses till världsarv.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen ser att de negativa konsekvenserna för kulturmiljön är störst inom delsträcka C och D. Effekterna inom delsträcka C kan hanteras med en medveten gestaltning. Ett gestaltningsprogram har tagits fram.

Ultunabron och bedömning av dess eventuella påverkan på Ultunaallén, Fyrisåns dalgång och Linnéminnena ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Det gäller även bedömningen av närheten till Natura 2000 Norra Lunsen och Sävjaån. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Miljökonsekvensbeskrivningen har uppdateras med ett utökat resonemang gällande kumulativa effekterna för kulturmiljön. Det är stadsbyggnadsförvaltningens bedömning att de kumulativa effekterna är störst för delsträcka A och C och att de framför allt kan lindras genom en medveten gestaltning, vilket utvecklas i gestaltungsprogrammet. Som framgår av miljökonsekvensbeskrivningen så är Polacksbacken med Exercisfältet en av de mest känsliga kulturmiljöerna utmed kollektivtrafikstråket, varför särskilt stor hänsyn behöver tas i detta område.

Behovet av kommunikativa åtgärder hanteras vid ett genomförande av detaljplanen. Förslag på kommunikativa åtgärder som kan bli aktuella beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen.

Efter samråd med länsstyrelsen har arbetet kommit igång med arkeologisk förundersökning utmed delsträcka D. För övriga områden har länsstyrelsen inte signalerat behov av utredningar i detta skede. Stadsbyggnadsförvaltningen ser behov av en fortsatt dialog med länsstyrelsen om ytterligare behov av utredningar. Genomförandedelen har kompletterats med att tillståndsprövning enligt kulturmiljölagen krävs för arbete vid och nära fornlämning

Trädallén längs Svandammen ska bevaras och skyddas genom planbestämmelse. I övrigt sparas så många träd som möjligt.

Mittförlagd spårväg, vilket nu är huvudinriktningen, bedöms ytterligare förstärka Dag Hammarskjölds vägs raket. Eventuell spårväg eller ny körväg inskränker så lite som möjligt på det gamla exercisfältet. Eftersom planen även ska möjliggöra BRT styrs inte grön tracé på plankartan.

Stor hänsyn ska tas till de tre gamla förråds- och kokhusen söder om kasernområdet som ingår i byggnadsminnet i god tid före anläggningsskedet. Frågor om hänsyn ska planeras i samråd med länsstyrelsen.

Bestämmelser om kontaktledningar har förts in på plankartan gällande Bäverns gränd. Gestaltningen vid Exercisfältet behandlas i gestaltungsprogrammet och kommande detaljprojektering. Hänsyn behöver tas till siktlinjer vid placering av kontaktledningsstolparna.

Vad beträffar spårpassagen vid Hospitalet finns redan i dag ett brett kollektivtrafikstråk. Det är Stadsbyggnadsförvaltningens uppfattning att ett utbyggt kollektivtrafikstråk inte på något allvarligt sätt behöver påverka Hospitalet och dess parkmiljö. Men det förutsätter att extra fokus läggs på gestaltungsaspekterna.

Vad beträffar brynzonen och det öppna landskapet mellan Ulleråker och Ultuna delar stadsbyggnadsförvaltningen länsstyrelsen bedömning att detta är ett känsligt kulturlandskap. Men eftersom det öppna landskapet kommer att bibehållas och att det redan under 1900-talets första hälft fanns ett spårvagnsstråk i samma riktning gör att stadsbyggnadsförvaltningen ändå anser det möjligt att med en genomtänkt gestaltning pröva denna sträckning utan att allvarligt påverka kulturmiljövärdena.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar inte kulturnämndens uppfattning vad gäller Whites konsekvensbedömning. Det kan i sammanhanget framhållas att White haft samråd med Upplandsmuseet i de delar som rör sträcka D.

Uppsala slott är en viktig målpunkt. En hållplats placeras vid Svandammen/Sjukhusvägen och anslutningen till gång- och cykelstråket som leder upp till slottet har studerats särskilt.

Landskapsbild

Länsstyrelsen instämmer i att den föreslagna broförbindelsen över Fyrisån blir ett nytt inslag i landskapsbilden och att förändringen i hela årummet blir påtaglig.

Länsstyrelsen gör bedömningen att något landskapsbildskydd inte behöver sökas särskilt utan frågan om anpassning till landskapet med mera kan hanteras i domstolsprövningen av vattenverksamhet.

En privatperson (125) befarar att kontaktledningsstolpar kommer att inverka negativt på landskapsbilden, framförallt i delsträcka D.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Ultunabron ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Planbestämmelser om att kontaktledningar inte får finnas på Bävrens gränd har förts in på plankartan.

Riksintresse för totalförsvaret

Länsstyrelsen påpekar att planområdet ligger inom stoppområde för höga objekt, Uppsala övningsflygplats. Försvarsmakten har pekat ut flygplatsen som ett riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kapitel 9 § miljöbalken. Om bron över Fyrisån bedöms bli högre än 20 meter ska samråd hållas med Försvarsmakten.

Statens veterinärmedicinska anstalt är generellt positivt inställda till utbyggd kollektivtrafik. Men påpekar att de är ett riksintresse för totalförsvaret där det är viktigt att kunna göra laboratorieanalyser och destruktion av smittfarligt material genom myndighetens förbränningsanläggning. Med hänsyn till SVA:s verksamhet att det olämpligt ur säkerhetsskäl att förlägga bostäder och kollektivtrafik i nära anslutning till verksamheten.

Akademiska hus framhåller att Statens veterinärmedicinska anstalt är ett riksintresse för civilt försvar. De är beroende av fungerade transporter. Planförslaget medför begränsningar i att i framtiden kunna utveckla bebyggelsen då kollektivtrafikstråket är placerat nära lokalerna. I norra delen är kollektivtrafikstråket placerat 35 meter från byggnaden. De ser även problem med likriktarstationen som är placerad 85 meter från befintlig byggnad. Vid eventuell utbyggnad av lokalerna kommer dessa hamna ännu närmare kollektivtrafikstråket och likriktarstationen vilket kan orsaka störningar. De anser att detta behöver utredas mer grundligt.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen har fört en dialog med Statens veterinärmedicinska anstalt (SVA) gällande kollektivtrafikstråkets och myndighetens anläggningar, vilket lett till förändringar av planförslaget. Exempelvis har elektromagnetisk strålning och likriktarstationerna studerats vidare, vilket resulterat i justeringar av likriktarstationernas placeringar i granskningsförslaget.

Likriktarstationen som i samrådsförslaget föreslogs placeras i närheten av SVA har till granskningsskedet fått en ny placering längre bort från verksamheten.

Ultunabron ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Världsarvsansökan och det linneanska kulturarvet

Länsstyrelsen påpekar att det finns en risk att planförslaget kan komma att påverka världsarvskommitténs bedömning på ansökan om ett nytt världsarv negativt. Länsstyrelsen anser att de värden som har betydelse för världsarvsnomineringen bör beskrivas mer utförligt samt vad som görs för att skydda dessa värden.

Centerpartiet gick till val 2010 på att bevara Årike Fyris och har även förespråkat att det bör föras upp på UNESCOs världsarvslista.

Kulturnämnden poängterar att planen inte tar tillräcklig hänsyn till det linneanska kulturarvet. Kulturnämnden menar att hundraprocentig autenticitet inte ska ses som det högsta värdet i Linnéstigarna, utan de bör ses i ett större sammanhang genom det övergripande utsträckta linnéanska landskapet i och kring Uppsala, och de upplevelser och insikter de erbjuder invånare och besökare. Kulturnämnden påpekar att möjligheten till världsarvsstatus för Linnés kulturarv: "The Rise of Systematic Biology" minskar genom varje inskränkning i Linnés landskap och att möjligheten att röra sig utan trafikbarriärer i landskapet längs Fyrisån därför bör prioriteras.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd vill värna om ansökan om världsarv. Världsarvet skulle betyda mycket för Uppsala och samarbetsrådet vill inte att en ny bro vid Årike Fyris ska förstöra chanserna. De påpekar att Skogskyrkogården knappt blev godkänd som världsarv på grund av att Globen syntes i bakgrunden. De ifrågasätter nödvändigheten med Ultunabron i förhållande till platsens känslighet.

Även privatpersonerna (30) och (36) anser att inget av de föreslagna broalternativen är lämpligt. Detta bland annat eftersom en bro i föreslagna lägen enligt privatpersonen inte kan vara förenligt med att utse Årike Fyris som ett världsarv.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Ultunabron ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse. Påverkan på det linneanska kulturarvet bedöms som störst på delsträcka D.

Ryttare och orientering

Föreningen sydöstra Uppsala befarar att spårvägens plankorsningar kan innebära problem för ryttare att nå ridvägar. De påtalar att det beskrivs att ryttare ska passera via faunapassagen öster om väg 255 och att två mindre broar ska byggas, men att det saknas geografisk angivelse för dem. Föreningen påtalar att det finns två stall mellan Fyrisån och väg 255, samt norr om den planerade spårdragningen. De undrar hur ryttarna ska ta sig till ridvägarna i Lunsen och föreslår att minst en bro placeras väster om faunapassagen, för att erbjuda en säker passage under spårvägen för ryttare.

En privatperson (252) befarar att det föreslagna kollektivtrafikstråket skulle innebära att ryttares framkomlighet försämras.

En privatperson (199) anser att den föreslagna kollektivtrafiksträckningen i öst-västlig riktning bildar en barriär mellan befintliga stadsdelar och naturområdena söder om spåren. Detta menar privatpersonen även kan påverka ryttare, eftersom det inte föreslås någon passage väster om faunapassagen vid Stordammen. Privatpersonen påtalar att det är viktigt att säkerställa tillräckligt med passager för människor och djur, samt ryttare eftersom det finns många hästar och ryttare i området. Privatpersonen vill inte att hagarna vid Nántunastallet ska förstöras.

Orienteringsklubbarna OK Linné, IF Thor och Rasbo IK orientering har lämnat ett gemensamt yttrande. De bedömer att planområdet från Uppsala centralstation och vidare söderut via Gottsunda/Ulleråker och fram till området söder om Sveriges lantbruksuniversitets campus Ultuna troligen inte allvarligt försämrar möjligheterna att bedriva orienteringsträning och tävlingar av typen stadssprint i de bostadsområden som berörs.

Orienteringsklubbarna OK Linné, IF Thor och Rasbo IK orientering har även gjort en bedömning av det öst-västliga stråket, från Ultuna österut över Fyrisån, genom våtängsområdet Årike Fyris och vidare genom skogspartiet Norra Lunsen mot stambanan och ett nytt stationsläge söder om Bergsbrunna. De bedömer att oersättliga naturvärden för all framtid kommer gå förlorade om denna del av planen genomförs. Orienteringsklubbarna framför att kollektivtrafikstråkets föreslås placeras i en idag unikt tillgänglig skog, där lavklädda hållar och små våtmarker ger vildmarksatmosfär. Planförslaget skulle innebära en förlust av naturområdet för såväl orienteringen som det rörliga friluftslivet. De framför också att kollektivtrafikförbindelsen över Fyrisån innebär ett grovt intrång i en natur- och kulturmiljö som är känslig för visuella och ljudmässiga föroreningar. De tre orienteringsklubbarna yrkar för att planerna för kollektivtrafikstråket mellan Ultuna och stambanan inte verkställs, utan stryks helt.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Ultunabron och de sydöstra stadsdelarna ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Coronapandemi och distansarbete

Handelskammaren anser att det inför fortsatt arbete krävs fördjupade resvaneundersökningar göras mot bakgrund av Coronapandemins stora påverkan. De påpekar att även små förändringar i de antaganden som gjorts kan få stora sammantagna effekter.

En privatperson (25) tror att resbehovet efter pandemin kommer att se annorlunda ut. Även privatperson (34) tror att det är svårt att förutspå hur många som kommer att pendla efter pandemin och påtalar att många stora arbetsgivare har minskat sina lokalytor till förmån för hemarbete. Hen efterfrågar en undersökning som visar hur många boende i Gottsunda, Valsätra, Norby och Eriksberg som pendlar till Stockholm.

En privatperson (136) undrar varför det inte tas i beaktande att vårt levnadssätt har förändrats efter pandemin. Hen påtalar att pandemin knappast kommer att försvinna inom en överskådlig framtid och att det inte är den sista. Hen tror att det kommer bli mer hemarbete och att färre personer kommer att åka kollektivt.

En privatperson (163) tror att nya arbetsvanor med hemarbete, exempelvis under Coronapandemin, innebär att resandebehovet minskar och att människors val av färdmedel kommer att ändras i jämförelse med idag. Hen anser att förutsättningarna för resandeprognoser på så vis har ändrats och att behovet av en tvärförbindelse i södra staden därför väsentligt minskar.

En privatperson (163) anser att kommunens underlag för resandebehov inte tar hänsyn till hur människor kommer att välja att resa i framtiden och att prognosen därför inte är trovärdig. Hen framför att en viktig del i kommunens resandeprognos är att det skapas

10–15 000 arbetsplatser i sydöstra staden utefter spårvägs- eller snabbusslinjen. Privatpersonen anser att det, i fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna, saknas underlag kring hur sådana arbetsplatser kan skapas. Hen anser att de föreslagna 10–15 000 arbetsplatserna i den fördjupade översiktsplanen verkar vara en idé utan förankring, och att det gör resandeprognosen osäker.

En privatperson (166) anser att pandemins effekter behöver analyseras och att förutsättningarna har förändrats efter det att utredningarna gjordes inför samrådet. Hen framför att det finns mycket som tyder på att förändringar kommer att ske gällande arbetssätt och boende, vilket kan påverka pendling till och från Uppsala. Hen tror att det kommer att bli vanligare med arbete hemifrån och att pendlingen på så vis kommer att minska. Privatpersonen anser att pandemins effekter behöver analyseras, för att kartlägga framtida boende och resmönster till exempelvis arbetsplatser.

Privatpersonen (183) anser att detaljplaneförslaget, förslag till fördjupad översiktsplan för sydöstra stadsdelarna och översiktsplan 2016 inte tar hänsyn till effekterna av pandemin. Hen framför att samhället och människors beteendemönster har förändrats drastiskt under pandemin, samt att många arbetsplatser har ändrat arbetssätt. Hen tror att mycket av det som förändrats inte kommer att återgå till hur det var förut, och att det innebär att de ekonomiska och sociala behov som detaljplanen samt den fördjupade översiktsplanen utgått ifrån har förändrats. Privatpersonen anser att det krävs ett motståndskraftigt samhälle i framtiden, eftersom det kommer att uppstå fler pandemier och kriser. Hen anser att kommunen inte ska forcera fram ett förhastat beslut ett projekt som innebär enorma kostnader, ingrepp, konsekvenser och risker baserat på hur människor levde innan pandemin. Privatpersonen (183) påtalar att trendscenariona utgår från antaganden gjorda till översiktsplanen 2016, vilka inte följer den faktiska utvecklingen. Hen tycker att kommunen ska skjuta upp beslut om planerna och istället utreda och omvärdera förutsättningar, framtidsutsikter och behov. Hen tror dock behovet av naturmiljö och rekreation kommer att öka med tanke på hemarbetet, vilket står i kontrast till den planerade exploateringen i Sävja där naturmiljön för friluftsliv tas bort.

En privatperson (183) framför en spårvägens enda fördel som trafiksystem tycks vara att en spårvagn rymmer många personer, och att det under en pandemi inte är positivt med många personer på en liten yta.

En privatperson (199, 256) framför att Corona kommer att förändra förutsättningar för hemarbete och vill att kommunen ska göra en ny prognos avseende bedömd kollektivtrafikökning och järnvägstrafikökning. Även privatperson (256) anser att coronapandemin bidrar till förändrade rese-mönster där kapaciteten säkerligen inte ökar som tidigare antaget.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen att pandemin kan påverka framtida resmönster. Flera analyser har gjorts om det, vilka pekar på att effekterna sannolikt är ganska små för det totala resandet. Ett skäl är att även om de som kan jobba hemifrån i någon utsträckning gör det mer än tidigare, så kompenseras det med råge av att det övriga resandet ökar.

Flera bedömare menar vidare att de längre effekterna sannolikt är små, eftersom människor tenderar att återgå till sina tidigare vanor. En ytterligare effekt som har noterats är att människor i större utsträckning vill undvika trängsel i kollektivtrafiken. Det kan dels innebära att man väljer andra färdmedel och dels att man väljer att resa

vid andra tider för att undvika trängsel. I storstäder och andra större städer är det relevant att försöka undvika ett större bilresandet eftersom bilen, oavsett vad den drivs med, är ytineffektiv. Sammantaget innebär detta för den kapacitetsstarka kollektivtrafiken att det totala resandet på sikt inte kommer att påverkas annat än möjligen i marginell utsträckning. Däremot kan rusningstrafikens toppar komma att bli lägre och mer utdragna. Om kollektivtrafiken ska möta människors krav på attraktivitet och mindre trängsel kan det faktiskt öka behovet av spårväg, snarare än minska det.

Spårfaktorn

Akademiska hus kan se hur tanken om spårfaktor har visst stöd vid ny exploatering i större obebyggda områden, men ifrågasätter spårfaktorns betydelse i redan bebyggda miljöer. Ett exempel är Dag Hammarskjölds väg där satsningar redan gjorts under mycket lång tid. Även på Campus Ultuna har det liten betydelse då en rad investeringar redan gjorts. Akademiska hus ser snarast kapacitetsstark kollektivtrafik som ett mindre komplement till de befintliga miljöerna.

Handelskammaren anser att det finns anledning att ifrågasätta det som står om den så kallade spårfaktorn.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Spårfaktorns betydelse är en uppskattning och det går naturligtvis inte i förväg att vara helt säker. Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning grundar sig på erfarenheter från liknande städer exempelvis Odense som redan sett spårvägens inverkan längst med hela sträckningen, även i redan bebyggda delar och vid deras universitetsområden.

Politiska beslut, delaktighet och inflytande

Omsorgsnämnden påpekar att utifrån ”*Programmet för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning*” finns flera mål som är relevanta i förhållande till planbeskrivningen och som bör arbetas in.

Utvecklingspartiet demokraterna anser att en fråga av den här digniteten måste åter utredas och debatteras grundligt bland både politiker och invånare innan beslut fattas och att det inte skett. Att driva fram ett ärende om en mångmiljardinvestering på det här sättet, utan insyn för merparten av folkets förtroendevalda och utan möjlighet för allmänhet och media att granska ärendet, är demokratiskt förkastligt.

Utvecklingspartiet demokraterna anser att en rådgivande folkomröstning om vilket alternativ för kapacitetsstark kollektivtrafik som ska väljas bör göras. Även privatperson 24 anser att en folkomröstning angående spårväg/järnväg/bro bör övervägas och att det är en viktig valfråga år 2022.

Akademiska hus är positiva till ett kapacitetsstarkt kollektivtrafikstråk, men tycker att planförslaget lämnar många frågor obesvarade. De pekar på utredningar som behöver fördjupas i det fortsatta planarbetet. De vill även se en lyhördhet för en bredd av intressenter och ser fram emot en fortsatt process i nära dialog med Uppsala kommun, fastighetsägare och representanter för verksamheterna som bedrivs längs kollektivtrafikstråket. Akademiska hus vill säkerställa att deras hyresgäster fortsatt kan utvecklas och expandera, vilket de är oroliga att planförslaget kan hindra.

Nätverket för Lillskogens & Lunsens Bevarande menar att konstruktiva invändningar mot detaljplanen ignorerats och avfärdats av politiker och planerare.

En privatperson (21) förordar att inga beslut tas förrän efter nästa val.

En privatperson (34) anser att den kapacitetsstarka kollektivtrafiken innebär alldeles för stora risker miljömässigt, ekonomiskt och socialt. Privatpersonen tycker att planen för de sydöstra stadsdelarna och detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik känns framstressade innan valet år 2022 och privatpersonen anser att kommunen skulle ha börjat med att ansöka om tillstånd för en bro.

En privatperson (53) ställer sig mycket negativ till en spårvägsdragning genom värdefull kulturmiljö och tror att det är något kommande generationer inte kommer vara positiva till. Privatpersonen anser att ett genomförande av planen vore att förstöra för all framtid. Privatpersonen refererar till den svenska socialdemokratiska politikern Hjalmar Mehr, som var finansborgarråd i Stockholm under 1950–1970-talet. Privatpersonen tar upp Hjalmar Mehrs framfart under 1960–1980-talet och anser att lärdomar borde ha dragits av det.

En privatperson (63) tycker att planförslaget känns spännande.

En privatperson (112) anser planeringen av de sydöstra stadsdelarna ska pausas för att möjliggöra välöverlagda och mogna politiska beslut, där hänsyn tas på ett demokratiskt sätt till allmänheten. Privatpersonen framför att inga definitiva beslut bör tas förrän efter nästa kommunalval.

En privatperson (154) ifrågasätter hanteringen och tycker det verkar ogenomtänkt och orealistiskt. Hen har intrycket av att detta skyndas på för att några politiker ska få en ”fjäder i hatten”. Hen lyfter även att tidplan och ekonomisk plan sällan hålls i så här stora planer. Hen uppmanar kommunen att utreda mer, analysera, tänka efter och vara realistiska.

En privatperson (163) anser att planarbetet borde inletts med att utreda ifall kommunen kan få miljötillstånd för att bygga en broförbindelse över Fyrisån vid Ultuna, eftersom det verkar vara problematiskt och krävs både för ett genomförande av fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna och detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik. Hen anser att nuvarande arbetssätt inte inger något förtroende för hur kommunens politiker bedriver planarbetet.

En privatperson (166) anser att planerna för järnväg, station och motorvägsavfart måste vara fastställda innan byggandet av bostäder och spårväg sätts igång. Hen påtalar att det inkommit väldigt många synpunkter gällande förslaget till fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna och att de synpunkterna behöver beaktas samt besvaras innan det tas ett beslut om spårväg och bro över Fyrisån.

En privatperson (181) anser att det är för tidigt att fatta ett beslut om spårväg. Privatpersonen beskriver att spårvägen förutsätter fyrspår och ny station i Bergsbrunna, ny bro över Fyrisån samt omfattande exploatering i Sävja och Ultuna. Privatpersonen anser att beslutet om spårväg bör ske först efter valet 2022, eftersom inte alla förutsättningar är klarlagda.

En privatperson (183) tycker inte att mycket tillräcklig hänsyn har tagits till de boende i Sävja och de negativa konsekvenser som planerna skulle innebära för dem. Hen känner sig överkörd. Under hösten 2020 fick berörda lämna sina synpunkter på förslaget, men redan i september tillkännagavs ett godkännande av projektdirektiven till förslaget om den fördjupade översiktsplanen gällande antalet bostäder,

arbetsplatser och service. Hen undrar om samrådet var ett spel för gallerierna och undrar om det inte spelar någon roll att den föreslagna fördjupade översiktsplanen är under stark kritik och att den vid beslutet inte var antagen. Hen undrar om kommunstyrelsen kan strunta i både förankring i samhället och politisk samsyn för en plan som kommer att få stor påverkan på hela Uppsala. Hen ser ett mönster i hur kommunstyrelsen agerar i alla parallella delprojekt. Privatpersonen framför att det verkar som att kommunen sedan länge har bestämt sig för att genomföra detaljplanen och den fördjupade översiktsplanen oavsett andras åsikt och oavsett konsekvenser. Hen ställer sig frågande och kritisk till hela beslutsprocessen och den force-ring som verkar ske.

Privatpersonen (183) påtalar att detaljplanen och den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna med tillhörande utredningar uppgår till väldigt många sidor. Hen ifrågasätter hur en vanlig privatperson, utan expertkunskap, ska ha möjlighet att gå igenom allt material på egen hand. Hen påtalar att de boende i området inte kunnat ses fysiskt, men att kommunen trots det inte har givit de boende längre samråd tid för att få möjlighet att informera varandra om planerna och tillsammans diskutera planens konsekvenser. Privatpersonen känner stark oro, ilska och frustration över den planerade utvecklingen i Sävja med omnejd och har hittills inte upplevt att hens synpunkter tas på allvar. Hen har känt sig överkörd, obetydlig och ovälkommen. Privatpersonen hoppas att kommunen tar hens samrådssynpunkter på allvar.

Privatpersonen (183) anser att kommunen ska skjuta upp beslutet om spårväg tills förutsättningarna och framtidsscenariona är utredda. Hen anser att det är ett stort vägval för Uppsalas framtid som behöver utredas och diskuteras ordentligt. Hen anser att förslaget behöver stöd i forskning, förankring hos myndigheter, invånare och samsyn mellan de olika politiska partierna i styrelsen och oppositionen.

En privatperson (199) anser att de boende i de sydöstra stadsdelarna ignoreras och körs över. Privatpersonen beskriver att de boende flyttade till de sydöstra stadsdelarna för den lantliga miljön och tycker att den planerade exploateringen och spårvägen i de sydöstra stadsdelarna är oacceptabelt. Privatpersonen anser att de boende tvingas in i en "betongförort", en slags storstad som inte har någon målgrupp. Privatpersonen jämför det med ett miljonprogram och undrar vem som vill bo i ett sådant.

Två privatpersoner (220) anser att det borde ske en folkomröstning och att valet 2022 ska inväntas. De upplever att processen varit påskyndad och inte demokratisk, eftersom det inte har gått att genomföra fysiska möten med kommunen. Medborgarna har inte heller haft möjlighet att ses fysiskt och diskutera tillsammans. De anser att kommunen har uteslutit vissa grupper under processen, exempelvis de som inte har tillgång till dator på grund av ekonomiska skäl eller ålder. Privatpersonerna anser att kommunmedborgarna, som utgör kommunen, skulle ha involverats för länge sedan. De vill vara med och tycka till om hur staden ska se ut, val av färdväg och hur boendet ska se ut.

Två privatpersoner (220) känner sig överkörda av nuvarande politiker, bland annat under genomförda dialog- och chatttillfällen. De upplever att de oavsett fråga får till svar att spårväg och sydöstra staden ska byggas oavsett vad boenden i området tycker. De framför att det känns som att "de som medborgare inte förstår sitt eget bästa" vid dialogtillfällen. Privatpersonerna önskar att de hade fått framföra sin åsikt innan det stora avtalet skrevs med staten och föreslår att avtalet ska omförhandlas. De vill att spåret till Enköping ska byggas på nytt och att "ett nytt Sundsvall" ska byggas i hela kommunen istället, i kombination med bra kollektivtrafik.

Privatpersonerna (220) uppmanar politiker till att lyssna på de boende i området och påtalar att de inte har valt politiker som inte lyssnar. De är negativa till förslaget om spårväg och anser att Uppsala har växtvärk. Privatpersonerna föreslår istället att en gång- och cykelbro byggs mellan Ultuna och de sydöstra stadsdelarna.

En privatperson (252) anser att det är för tidigt att fatta ett beslut om spårväg. Privatpersonen anser att beslut om fyrspår och ny station i Bergsbrunna, ny bro över Fyrisån samt omfattande exploatering i Sävja och Ultuna bör ske innan ett beslut om spårväg fattas. Privatpersonen anser att beslutet om spårväg bör ske först efter valet 2022, eftersom inte alla förutsättningar är klarlagda.

Två privatpersoner (254) anser att föreslagen utbyggnad av spårväg och järnväg, liksom hela utbyggnadsplanen, är emot de lokala boendes vilja. Privatpersonerna framför att de har svårt att se att planförslaget är fristående från byggplanen av södra Uppsala.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Uppsala kommun har under flera år utrett frågan kring den kapacitetsstarka kollektivtrafiken. Det är en omfattande plan som berör många och det är naturligt att det finns många tankar och synpunkter i frågan. Planering sker med utgångspunkt i Plan- och bygglagen. Bestämmelserna där syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

Framtaget planförslag har tagits fram efter ett politiskt uppdrag från Plan- och byggnadsnämnden och förslaget har tagits fram i nära samarbete med projektet Uppsala spårväg som genomförs på uppdrag av kommunstyrelsen. Flera inkomna synpunkter handlar om att avvakta med det fortsatta planarbetet till efter valet eftersom det är ett stort beslut för Uppsala. Inkomna yttranden och denna samrådsredogörelse kommer att delges folkvalda politiker som beslutar om vägen framåt.

Stadsbyggnadsförvaltningen vill beklaga känslan av att vara överkörd, obetydlig och ovälkommen. Syftet med samrådet är samla in synpunkter för att därefter kunna omarbota förslaget. Stadsbyggnadsförvaltningen inser att mängden dokument är omfattande och att det därför blir svårt för privatpersoner att sätta sig in i allt.

Det är många och komplicerade frågor som hör ihop och som påverkar varandra. Det är därför viktigt att utreda frågor delvis parallellt så att en iterativ process kan skapas. Broförbindelsen över Fyrisån exempelvis behöver studeras och prövas från flera aspekter och det är därför som planen delats upp. Förberedelse inför ansökan om ett miljötillstånd för bron pågår och tas fram bland annat med hjälp av det som inkommer i de kommunala planläggningsprocesserna. Eftersom frågorna och planeringen behöver ses i ett helhetsperspektiv skulle det därför vara olyckligt att exempelvis låta tågstationen och motorvägsavfarten gå före medan allt annat avvaktar.

En central del av arbetet är att säkerställa kulturmiljön som prövas särskilt med riksintresset Uppsala stad. I ett yttrande framhålls vikten att lära sig av tidigare genomförda politiska visioner med en hänvisning till Hjalmar Mehr. Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattning att det är viktigt att lära sig av historien. Genom åren har funnits många visionära politiker som alla inneburit olika lärdomar. Idag omgärdas stadsplanering av hårdare reglering och utökade tillstånd för att

säkerställa att olika projekt medför ett ökat värde både till samhället och kulturen samtidigt som kostnaden varken ekonomiskt eller miljömässigt får bli förtyngande.

Stadsbyggandsförvaltningen har en kontinuerlig dialog med Akademiska hus. Det finns kvarstående frågor i projektet som måste utredas och säkerställas vidare. Stadsbyggnadsförvaltningen uppskattar det samarbetet som upprättats och ser fram emot att arbeta vidare för att trygga alla verksamheter längst sträckningen.

Det har inkommit flera synpunkter som berör tänkt stadsplanering i de sydöstra stadsdelarna. Utbyggnaden av den större bebyggelsestrukturen behandlas inte i den här detaljplanen, varför en del av synpunkterna tas med i det fortsatta arbetet kring planeringen av de sydöstra stadsdelarna.

De miljörättsliga frågorna som kan kräva tillstånd, anmälan och dispens enligt miljöbalken och annan miljölagstiftning utreds och kommer delvis att prövas parallellt med planarbetet.

Ekonomi

Föreningen Vårda Uppsala anser att det krävs en bättre analys av de ekonomiska förutsättningarna inklusive särskilda studier av grundförhållanden, kulturhistoriska hänsyn med mera innan implementering beslutas. Några av riskerna med en så stor satsning, anser Föreningen Vårda Uppsala, är dels att ytterligare förtätningar måste genomföras på sträckan, dels att nödvändiga investeringar för kollektivtrafiken i övriga delar av staden inte kan finansieras och att betydande obalanser därmed uppstår mellan stadens olika delar.

Centerpartiet anser att de ekonomiska konsekvenserna är otydliga i det underliggande utredningsunderlaget. Ingen analys har heller gjorts i ärendet som sträcker sig över en spårvägs fullständiga livstid. Centerpartiet anser att det inte är att behandla trafikslagen likvärdigt när de inte utreds över hela sin avskrivningstid. Det ger en ofullständig ekonomisk bild och enligt Centerpartiet ett ofullständigt underlag för att gå vidare med något annat än BRT där de ekonomiska konsekvenserna är kända.

Utvecklingspartiet demokraterna anser att det är ekonomiskt ansvarslöst att förbinda sig att investera i ett helt nytt kollektivtrafiksystem utan information om exakt hur det ska dras, hur det ska kopplas samman med annan infrastruktur och hur mycket det kommer att kosta.

Region Uppsala påpekar att gällande finansiering av genomförandet av detaljplanen hänvisar regionen till formuleringen i tidigare överenskommelse mellan Region Uppsala och Uppsala kommun.

Föreningen Sydöstra Uppsala och totalt cirka 180 privatpersoner har lämnat anser också att förslaget skulle innebära oförsvarligt höga kostnader för medborgare, både i projekterings-, konstruktions- och driftfasen.

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) lyfter att de i tidigt skede behöver bjudas in för att belysa såväl ekonomiska som forskningsmässiga värden som står på spel om det planerade kollektivtrafikstråket byggs på ett sådant sätt som inte tillvaratar SLU:s intressen. Om kollektivtrafikstråket får för stora negativa konsekvenser kan inte dessa ersättas ekonomiskt, utan kan innebära att stora delar av verksamheten kan behöva flytta. Det skulle vara mycket olyckligt för både Uppsala och SLU.

Två privatpersoner (25, 34) anser att kollektivtrafiklösningen inte är ekonomiskt försvarbar. En av privatpersonerna (34) påtalar att spårvägen till stor del går igenom gles bebyggelse. Hen tror att spårvägen kommer att innebära stora kostnader och påpekar att staten går in med en specifik summa oavsett vad den slutgiltiga kostnaden blir. Privatpersonen (34) efterfrågar en ekonomisk analys för hur mycket det kommer att kosta med spårväg.

En privatperson (36) påpekar projektet riskerar att dra över budget på grund av att det finns så många problemområden.

Två privatpersoner (37 och 38) förordar automatbana och lyfter fram att regionen behöver satsa pengar inom vården. En automatisering skulle sänka driftskostnaderna väsentligt. De påpekar att anläggningskostnaden för automatbana kan vara högre i stadsmiljö, men att det skulle tas igen med sänkta driftskostnader.

En privatperson (45) anser att det är enorma summor som ska finansieras av skattebetalarna, även om staten ska stå för halva summan. Privatpersonen förstår att man behöver planera för ett större Uppsala, men oroas över att projektet blir ett luftslott som sänker kommunens ekonomi i generationer.

En privatperson (59) undrar om det råder en inbördes tävling bland politiker att göra av med så mycket skattepengar som möjligt. Hen menar att det är lätt att påbörja orealistiska projekt när någon annan betalar. Privatpersonen framför att alla med någorlunda ekonomisk förståelse förstår att projektet kommer att kosta för mycket jämfört med den nytta som skapas och anser att det är slöseri med skattepengar.

En privatperson (122) anser att bygga spårväg skulle innebära oförsvarligt höga kostnader, i projekterings-, konstruktions och driftsfasen, i miljardbelopp för kommuninvånarna.

En privatperson (125) tror att spårväg eller linjedriven trafik kommer att resultera i dyrare underhåll av gator och ledningar, eftersom spårvägen och kontaktledningar inkluderas i skötseln.

En privatperson (136) anser att projektet är väldigt ogenomtänkt och att miljarderna istället ska satsas på befintliga kommunikationer med bussar, upptåg och cykelbanor. Hen tycker att projektet bör stoppas och tror att det är baserat på politikerns egna agendor istället för kommuninvånarnas bästa.

Flera privatpersoner (150, 156, 171, 256) tycker inte att det ska byggas spårväg i Uppsala, bland annat på grund av att det bli för dyrt. En av privatpersonerna (156) anser att nyttan inte väger upp kostnaden i jämförelse med andra alternativ och flera privatpersoner (171, 222, 252) tror att samhällsnyttan blir låg eller ingen alls.

En privatperson (166) påtalar att det krävs kompletta spårvägslinjer som täcker hela stadens behov för att en spårväg ska bli attraktiv och lönsam. Privatpersonen tror inte att linjen Bergsbrunna-Gottsunda kommer att bli lönsam och påtalar att de statliga bidragen för spårväg och bro över Fyrisån enbart täcker en bråkdel av kostnaden för projektet.

En privatperson (176) anser att den föreslagna kollektivtrafiklösningen är för dyr och att kommunen förskönar projektet. Hen framför att det inte finns ett behov av ett kollektivtrafikstråk till den framtida stationen i Bergsbrunna, i synnerhet om inte snabbtågen kommer att stanna där. Privatpersonen undrar varför någon skulle ta ett tåg som tar närmast en timme till Stockholm, när snabbtågen tar en halvtimme.

En privatperson (183) bedömer att spårvägen i bästa fall skulle kosta 235 miljoner per kilometer jämfört med de 20–40 miljoner per kilometer som Trafikverket nämner för elvägar. Hen vill ha en förklaring till den ekonomiska skillnaden mellan trafiksystemen och undrar samtidigt om kommunen och regionen har tillräckligt med pengar för en spårväg. Privatpersonen undrar överlag hur ekonomin för spårväg och fyrspår ska gå ihop när färre pendlar och reser i allmänhet.

En privatperson (196) framför att det krävs ett större reseunderlag för att bygga en spårväg och att Uppsala vatten och avfall AB har konstaterat att det krävs en ny matarledning från Dalälven. Privatpersonen har fått en uppgift om att investeringen för spårvägen bedöms bli närmare 10 miljarder och undrar hur planeringen för den kostnaden ser ut.

En privatperson (199) har hört att Uppsala kommun måste betala 4,5 miljarder kronor för själva spårvägen, samt 2 miljarder kronor för fordon och depå. Hen tycker att det är svindlande summor ifall uppgifterna stämmer.

En privatperson (220) anser att en miljökompensation kommer att bli väldigt kostsamt på grund av att det berör många platser. Privatpersonerna tror inte att 4,4 miljarder kommer att räcka och beskriver att det är många budgetar som inte har hållits i Uppsala.

Två privatpersoner (254) anser att föreslagen kollektivtrafiklösning är ett extremt dyrt sätt att bygga kollektivtrafik.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

När Uppsala växer med fler invånare och arbetsplatser, ökar även behovet av att både förflytta sig inom staden och att resa till och från den. Utvecklingen som blir medför att investeringar behöver göras inom transportinfrastruktur. Dessa investeringar i transportinfrastrukturen och just specifik kapacitetsstark kollektivtrafik är en grundförutsättning för att kunna bibehålla bra kommunikationer inom och till och från Uppsala. De investeringar som kommer att behöva göras i kapacitetsstark kollektivtrafik är långsiktiga och bidrar till att skapa en stomme i vilket staden kan fortsätta att utvecklas. Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen att det är stora investeringar som kommunen kommer att behöva göra. Vidare delas uppfattningen om att det är mycket viktigt att kunna redogöra för vilka kostnader som kan komma att uppstå under både anläggningstiden och för den framtida driften. Projektet jobbar kontinuerligt med frågan genom att hela tiden öka kunskapsnivån och därmed också kunna förfina kalkylen och minska osäkerheterna.

Den kostnadsfördelningen som ligger till grund för fortsatta arbeten är att kommunen ansvarar för anläggandet av infrastrukturen och regionen ansvarar för depå, fordon och trafikering.

Både spårväg och BRT är de transportlösningar som kan användas för kapacitetsstark kollektivtrafik. Oavsett val av lösning kommer den nya kollektivtrafiken att integreras och bli en del i hela det kollektivtrafiksystemet som Region Uppsala ansvarar för. Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen om att grunden för projektet är vilka nyttor som kan skapas och att dessa bör belysas tydligare framöver.

Stadsbyggnadsförvaltningen anser att det är relevant att jämföra kostnader mellan både BRT och spårväg, då dessa är beprövade transportlösningar som finns både i Sverige och Europa. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det inte är möjligt att jämföra med transportlösningar som inte finns i kommersiellt bruk i Sverige eller andra

delar i Europa då mycket stora osäkerheter finns kring dessa anläggningar och vilken kostnad de generar.

Stadsbyggnadsförvaltning förstår den oro som finns i att byggnationen och driften av till exempel spårvägen kan skapa störningar i form av buller, vibrationer och elektromagnetiska fält som kan påverka verksamheter med känslig utrustning negativt längs sträckan. Utgångspunkten för kommande arbeten att ha en dialog med både berörda fastighetsägare och berörda verksamhetsutövare om deras förutsättningar, så att åtgärder vidtas för att minimera påverkan och säkerställa att verksamheten kan fortsätta att bedrivas.

Uppsala centralstation

Trafikverket påpekar att ostkustbanan ska byggas ut mellan Uppsala och länsgränsen mot Stockholm från två till fyra spår. I projektet ingår även en ny station i Bergsbrunna samt utbyggnad av Uppsala centralstation. Trafikverket arbetar nu med att ta fram järnvägsplaner för aktuell sträcka där olika alternativa och tekniska lösningar måste utredas. Detta sker i en tät dialog tillsammans med kommunen. Trafikverket vill informera om att det i järnvägsplanen fortfarande pågår utredningar om vilken stationslösning som är bäst lämpad för utvecklingen av Uppsala centralstation. I aktuella dialoger ligger nu tyngdpunkten på de eventuella förändrade rörelsemönster som kommer ske söderut på stationsläget. Trafikverket utreder därför fortsatt en möjlighet för utveckling av Uppsala centralstation söder om Strandbodgatan.

Region Uppsala ser utmaningar med spårvägens lokalisering vid Stadshusgatan när det gäller konflikter med gång- och cykeltrafik och risk för påverkan på busstrafikens kapacitet. Region Uppsala påpekar vikten av en funktionell och sammanhållen bytespunkt och att frågorna behöver samordnas med Utvecklingsplan Uppsala central.

Centerpartiet anser att angöringen till Uppsala centralstation tar stor plats samt innebär en rad illa utredda följd effekter. Effekterna av detta behöver sättas i ett sammanhang. Bland annat kan det innebära konsekvenser för att regionbussar inte längre får plats vid Centralstationen. En trolig effekt är också avstängning av Kungsgatan för biltrafik.

Cykelfrämjandet anser att det är bra att cykelbanan bara behöver korsa två körfält istället för tre på Kungsgatan. Det ger plats för väntmagasin. Men Cykelfrämjandet anser att korsningen egentligen borde vara ett gångfartsområde. Det skulle minska väntetiderna för alla parter, framför allt för gående och cyklister som enligt dem bör prioriteras i de allra centralaste delarna av staden. Cykelfrämjandet bedömer att nuvarande förslag ger upphov till ökad restid för cyklister genom att antalet konfliktpunkter i området ökar. Förutom att korsningen över spårvagnen tillkommer så måste man även räkna med att antalet gående som passerar över cykelbanan också stiger signifikant. Om genomfartstrafik tillåts på Kungsgatan så kommer restiderna för cykel att öka än mer på grund av blockerande trafikstockningar samt längre rödtider för gående och cyklister för överfarten över Kungsgatan.

Cykelfrämjandet menar att det finns en körbana inritad mellan spårvägen och centralpassagen. Om den används för motorfordon (taxi?) blir det ytterligare ett hinder i gåendes och cyklisters framkomlighet.

Cykelfrämjandet anser att cykelbanan är så pass smal att lastcyklar samt cyklar för rörelsehindrade får svårt att färdas genom området och att barn inte kommer att kunna ta sig fram självständigt på grund av stor risk för olyckor. Cykelfrämjandet anser

att cykelbanan i hela stationsområdet är ytterst diskret och cyklisternas framkomlighet också hindras av att fotgängare har svårt att observera att de befinner sig på en cykelbana. Cykelfrämjandet har tidigare föreslagit att cykelbanorna bör färgmärkas. Det skulle dessutom marknadsföra Uppsala som cykelstad för de som anländer per tåg.

Cykelfrämjandet föreslår att gång- och cykelbana breddas längs med hela sträckningen från Dragarbrunnsgatan över stationstorget samt ned mot centralpassagen. Sikttriangeln vid Vretgränds korsning med Kungsgatan bör garanteras genom att blomsterplanteringen flyttas runt hörnet till Kungsgatan.

Cykelfrämjandet föreslår att möjligheten att bygga en separat bro för cyklister med start från Vretgränd och sedan över Kungsgatan och spårvagnen som slutar i övre plan på cykelgaraget utreds. Cykelgaraget bör även enligt cykelfrämjandet kopplas ihop med spår 2–6 med en gångbro från cykelgaraget direkt ned till perrongen.

Cykelfrämjandet påpekar att cykelvägen inte kan snedda över spåren, särskilt inte över krysspår och växlar.

Synskadades Riksförbund påpekar att passage över spårvägen vid Stadshusgatan kommer att behöva kompletteras med akustisk signal.

Synskadades Riksförbund lyfter fram att en stråkutredning behöver göras på stationsområdet och att huvudstråken behöver försees med orienteringsmöjlighet för synskadade såsom naturliga och/eller konstgjorda ledstråk. De lyfter samtidigt fram brister i nuvarande ledstråk inom stationsområdet.

Sunnersta egnahemsförening skriver att gällande tåg, buss och biltransporter så förordar föreningen en utbyggd centralstation och resecentrum, som kan bli en central trafikknutpunkt i kommunen och regionen. De förespråkar en ny centralstationen placeras vid gamla Slotts fabrik/OKQ8 med många parkeringsplatser. Areal föreslås avsättas i detaljplanen för kvarteret Ställverket. Föreningen föreslår att vägnätet till Uppsalas centralstationer breddas till 2+2-vägar eller 2+1-vägar. Föreningen tror att det breddade gatu- och vägnätet skulle räcka till Uppsalas planerade bostadsutbyggnad, för bussar och all övrig trafik.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd anser att det är helt nödvändigt att utöka områdena kring centralstationerna, särskilt Uppsala centralstation. De menar att fyrspårsutbyggnaden och fler tågavgångar anses nödvändig.

Flytten av stadsbussarna till ett samlat läge på Kungsgatan lyfts fram som positivt för orienterbarheten då det enligt Synskadades Riksförbund innebär en mer logisk placering.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

I samband med att Trafikverket tar fram en ny järnvägsplan, som inkluderar kapacitetsförstärkning vid Uppsala centralstation, ses hela stationsområdet över i en utvecklingsplan. Det slutliga läget för spårvagnshållplatserna är därför inte helt bestämd. Detaljplanen görs flexibel för att möjliggöra olika lösningar inom stationsområdet.

Trafikverket har haft samråd om stationsutformningar och det är nu beslutat att nuvarande stationsläge ska nyttjas. Uppsala kommun har i dialogen med Trafikverket varit tydliga med att spårvägslokaliseringen vid Uppsala centralstation är en fast förutsättning. Det finns ingen möjlighet att omlokalisera den så att den fungerar bättre

med Trafikverkets alternativ med nya plattformar söder om Strandbodgatan. Flexibiliteten i detaljplanen möjliggör endast relativt marginella förflyttningar vid Uppsala centralstation. Detaljplanen möjliggör inte en omlokalisering av stationsområdet så att det bättre passar alternativet med plattformar söder om Strandbodgatan. Samordning sker med Region Uppsala.

Det finns risk för att regionbussarna inte längre får plats vid centralstationen samt att Kungsgatan stängs av för biltrafik. Busstrafikens behov vid Uppsala centralstation utreds. Planeringen utgår från minskad genomfartstrafik på Kungsgatan. Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är att ett gångfartsområde skulle påverka busstrafikens framkomlighet negativt.

Detaljer så som färgmärkning är inget som regleras i detaljplanen, utan kommer senare i processen. Däremot håller stadsbyggnadsförvaltningen med om att platsen är komplicerad och måste studeras ytterligare i samband med detaljprojektering.

Hänsyn har inte tagits för lastcyklar som för god framkomlighet skulle innebära andra dimensioner.

I samrådshandlingen var körbanan mellan kollektivtrafikstråket och centralpassagen felinritad. Eftersom den exakta utformningen av spårvägen och andra funktioner inte fastslås i detaljplanen så görs ingen uppdatering av den illustrationen, som istället tas bort ur handlingarna.

Dragarbrunnsgatan, stationstorget, centralpassagen och sikttriangeln vid Vretgränds korsning med Kungsgatan ingår inte i den här detaljplanen. En översyn över helheten görs inte inom ramen för denna detaljplan.

I det fortsatta planeringsarbetet kommer cykelbanor som passerar över spåren att ses över. Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Cykelfrämjandets förslag på lösningar kopplat till Uppsala centralstation och tittar på detta tillsammans med *Utvecklingsplan för Uppsala centralstation*.

Detaljplanen reglerar inte passagers exakta placering och utformning över spårvägen, vilket innebär att detaljer såsom akustiska signaler vid övergångsställen inte utreds eller studeras i detaljplaneskedet. En stråkutredning över ledstråk i stationsområdet kan först utföras när utvecklingsarbetet för Uppsala centralstation kommit längre.

Bäverns gränd

Länsstyrelsen anser att för att ta hänsyn till de kulturmiljöhistoriska värdena längs med Bäverns gränd (men också ur risksynpunkt och tillgänglighet för räddningsfordon), att en eventuell spårväg bör anläggas utan kontaktledningsstolpar och att detta bör redovisas på plankartan.

Cykelfrämjandet föreslår att ytan för parkering och angöring görs om till gångfartsområde med utvalda platser för omlastning och angöring. Okynnesparkering bör kunna stävjas med pollare. Däremot så bör ingen parkering byggas här. Området passar istället utmärkt för att få mer växtlighet och sittplatser. Nuvarande förslag ger bättre utrymme för gående vilket Cykelfrämjandet tycker är bra. Däremot så har personbilar erhållit 2,8 meter av gaturummet för parkering och angöring, vilket de anser onödigt.

Cykelfrämjandet menar att enligt Spårvagnsstäderna kräver spårväg endast 6 meters vägbredd och för busstrafik enligt VGU tabell 2.4-4. Det innebär enligt Cykelfrämjandet att även gatusektionen även bör kunna rymma smala cykelbanor.

Bostadsrättsföreningen Islandsgården noterar att det redan idag förekommer en hel del obehörig biltrafik på Bäverns gränd och Östra Ågatan och påpekar att det av trafiksäkerhetsskäl är angeläget att sådan obehörig/olovlig trafik förhindras.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Planbestämmelser gällande att det inte får vara kontaktledningar kopplat till spårvägen på Bäverns gränd har införts på plankartan.

Det är inget utrymme för parkering planerat på Bäverns gränd, utan endast för angöring, för åtkomst till omgivande fastigheter.

Förprojekteringarna har utgått från planeringen inom SPIS (Spårvägar i Skåne) eftersom bedömningen är att det är ett modernt spårvägsprojekt som också gått igenom tillstånds- och godkännandeprocesserna i Sverige.

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar synpunkterna gällande önskemål om att förhindra obehörig/olovlig trafik på Bäverns gränd och Östra Ågatan. Lämplig trafikreglering kommer att studeras vidare, men regleras inte i detaljplanen.

Islandsbron, Östra och Västra Ågatan

Cykelfrämjandet bedömer att nuvarande förslag ger upphov till ökade restider för cyklister genom den undermåliga utformningen av cykelbanorna som både är smala och byggs med mycket skarpa svängar. De anser att man har valt att prioritera genomfartstrafik för personbilar både på Östra Ågatan och Västra Ågatan, vilket medför ett stort antal konfliktpunkter. De påpekar att det i nuvarande förslag inte förslag inte heller är möjligt att framföra lastcykel eller cykel för funktionshindrade på ett säkert sätt. Det anser att det är helt orimligt att tänka sig att ett barn skulle färdas på ett riskfritt sätt genom en sådan komplicerad trafikmiljö. Slutligen så har gångbanorna på Islandsbron enligt Cykelfrämjandet fått en mycket underlig utformning där gångbanan smalnas av. Det medför kraftigt försämrade framkomlighet för gående och funktionshindrade.

Cykelfrämjandet föreslår att gångbanorna breddas och får samma bredd utmed hela bron och att spårområdet minskas till 6 meter. Alternativt föreslås ett slingerspår såsom på Drottninggatan i Norrköping. Det kan då rakt över bron mellan Munkgatans norra spår och Bäverns gränds södra spår. Det skulle innebära att bron endast belastas med en spårvagn i taget.

Cykelfrämjandet önskar att överfarten för cykel från Västra Ågatan över Munkgatan mot Stadsträdgården/Svandammen görs rak. En bit av planeringen mellan Pumphuset och bron behöver då tas i anspråk som gångbana. Cykelfrämjandet föreslår att Västra Ågatan görs om till cykelfartsgata från nya cykel- och gångbron ned mot Munkgatan.

Cykelfrämjandet anser att Östra Ågatan på norra sidan om Bäverns gränd inte bör möjliggöra för genomfartstrafik med bil. De anser att gatan kan lämnas oförändrad mot idag. Endast cykel bör få korsa Bäverns gränd. Utan genomfartsmöjlighet (annat än för uttryckningsfordon) kan Östra Ågatan mellan Bäverns gränd och Strandbodgatan utformas som en cykelfartsgata. Det skulle innebära att gående befrias från cykeltrafik längs med gång- och cykelbanan mellan Islandsbron och Hamnspången.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen delar inte Cykelfrämjandets uppfattning om att utformningen är undermålig. Däremot studeras möjligheten att förbättra såväl framkomlighet som trafiksäkerhet för cyklister och gående, bland annat på Islandsbron. Efter samrådet har förprojekteringarna uppdaterats så att spårvägen går rakt över Islandsbron, vilket förbättrar för gång- och cykeltrafiken.

En översyn av den allmänna trafiken längs Västra Ågatan pågår. På Östra Ågatan finns ingen genomfartstrafik planerad. Hänsyn har inte tagits för lastcyklar som för god framkomlighet skulle innebära andra dimensioner.

Spårvägen planeras för dubbelspår för kapacitetens och restidens skull för att åstadkomma ett attraktivt och kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem. Spårområdets föreslagna bredd kommer från planeringen inom SPIS (Spårvägar i Skåne) eftersom det bedöms vara ett modernt spårvägsprojekt som också nyligen gått igenom tillstånds- och godkännandeprocesserna i Sverige.

Det är viktigt att skapa enkla och tydlig korsningspunkter med tillräckligt väntutrymme för cyklar. Västra Ågatan och infarten mot Flustret ligger dock inte mitt för varandra varför en rak koppling är svår att få till. Möjligheten att till en del vinkla om cykelpassagen kommer att studeras vidare för att få en bättre passage. Att som Cykelfrämjandet förslår ta bort planeringen och räcket för att lägga cykelpassagen där ses inte som möjligt ur ett stadsmiljöperspektiv.

Det är inte planerat för genomfartstrafik på Östra Ågatan över Bäverns gränd. Sträckan Bäverns gränd-Strandbodgatan och Islandsbron-Hamnspången ligger utanför planområdet.

Munkgatan

Uppsala Akademiförvaltning påpekar, med anledning av förslaget markintrång, att byggnaden inom deras fastighet inom kvarteret Munken är byggnadsminnesförklarad och att fastigheten omfattas av skyddsbestämmelser. Uppsala Akademiförvaltning ser positivt på att planförslaget innebär möjlighet till infart med bil från Munkgatan för trafik österut till Västra Ågatan.

Cykelfrämjandet undrar för varför spårområdet måste vara 8,8 meter bred när det enligt Spårvägstäderna endast behöver 6 meters vägbredd. Se kommentarer ovan under "Islandsbron".

Cykelfrämjandet förslår att Munkgatans körbana och cykelbana slås ihop och omvandlas till en 4,5 meter bred cykelfartsgata. Gångbanan kan då breddas till 3,5 meter.

Cykelfrämjandet vill även att det övervägs om Nedre Slottsgatans sydligaste kvarter kan ha endast biltrafik i sydlig riktning.

YIMBY redovisar ett förslag på lösning vid Svandammen med hållplatslägen på Munkgatan. Detta förslag kräver en hel del samarbete från omkringliggande fastighetsägare, med förslag på ny angoring och nya byggrätter vid bland annat intill Fågelsången. Kompletteringsbyggnadernas syfte är att rama in platsen och skapa mer stadsliv.

Statens fastighetsverk menar att den presenterade lösningen i området kring Svandammen väsentligt skulle försämrade hela den finstämda strukturen kring

Svandammen. Gatubredder och framkomlighet skulle ändra områdets karaktär radikalt. Statens fastighetsverk befarar barriäreffekter av kollektivtrafiklösningen. Statens fastighetsverk anser att det hastighets- och framkomlighetsmål som driver fram lösningen med spår i reserverat utrymmeredan efter Islandsbron behöver ses över. Det är olämpligt i miljön kring Svandammen med höga hastigheter och reserverat utrymme för spårvägen tar för stor plats.

Statens fastighetsverk bedömer att spåret tränger ut den gångbana som ansluter mot Svandammen i övergången till Sjukhusvägen så att intrånget på nuvarande slänt och park blir upp till fem meter. Statens fastighetsverk påpekar att Svandammen redan dessförinnan i sin västra del är påverkad i sin rundning av tidigare trafikåtgärder.

Som exempel på att måtten som anges i förprojekteringarna ofta ökar vid framtida detaljprojektering lyfter Statens fastighetsverk att det saknas mått för stödmur mot Svandammen i skisserna i planunderlaget.

Statens fastighetsverk ifrågasätter vart den dubbelriktad cykelbana som är ritad väster om Svandammen, på västra sidan av gatan tar vägen där husen utmed Nedre Slottsgatan.

En privatperson (105) anser att utformningen vid Islandsbron/Svandammen bör ses över. Förslagets utformning av korsningen Munkgatan/Västra Ågatan anses inte tillfredställande. Ett av stadens viktigaste cykelstråk passerar den korsningen, och den trafiken kommer öka i omfattning om en ny gång- och cykelbro byggs i Vretgränds förlängning. Både för trafiksäkerhet och kapacitet är det viktigt att här separera samtliga trafikgrupper. Förslaget anses skapa stor osäkerhet i hur cyklisterna ska passera området. Privatpersonen skickar med förslag på alternativ lösning som syftar till att cykeltrafik längs huvudstråket Vretgränd-Flustret kan ledas genom planområdet utan att korsa några bilkörfält, och kan passera kollektivtrafikfältet i en säker signalreglerad korsning.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Ny bebyggelse längs Munkgatan är inte aktuellt. Kvarteret Munken är klassat som byggnadsminne. De befintliga angöringsytorna inom kvarteret Fågelsången blir allt viktigare när Munkgatan trafikeras med spårväg eller BRT.

Planområdet har justerats så att inget intrång görs i kvarteret Munken.

Förprojekteringarna har utgått från planeringen inom SPIS (Spårvägar i Skåne) eftersom bedömningen är att det är ett modernt spårvägsprojekt som också gått igenom tillstånds- och godkännandeprocesserna i Sverige.

En förbättring av situationen för cykeltrafiken på bland annat Islandsbron/Munkgatan/norra Sjukhusvägen har gjorts efter samrådet. Frågan är fortsatt viktig att bevaka i detaljprojekteringen.

Den dubbelriktade cykelbanan väster om Svandammen kopplas ihop med cykelbanan på Munkgatans norra sida. Syftet är att som cyklist kunna ta sig från exempelvis Vretgränd till Akademiska sjukhuset utan att korsa spårvägen. Att bygga separat cykelbana på Nedre Slottsgatan bedöms inte aktuellt på grund av att gatan är smal och inte möjlig att bredda.

Trafiksituationen längs Munkgatan ses över i det fortsatta arbetet. Vad gäller hastigheten är stadsbyggnadsförvaltningens bedömning att blandtrafik på del av sträckan, den skarpa kurvan Munkgatan/Sjukhusvägen samt hållplatsen på

Sjukhusvägen, bidrar till att hastigheten inte kan bli särskilt hög. Exakt hastighet regleras inte i detaljplanen, men det är inte säkert att reserverat utrymme för spårväg måste innebära högre hastighet. Däremot bidrar reserverat utrymme till bättre framkomlighet.

Det är korrekt att det blir ett intrång vid Svandammen i och med införandet av kapacitetsstark kollektivtrafik. I samband med detaljprojekteringen krävs en medveten gestaltning så att intrånget stör så lite som möjligt i den värdefulla kultur- och parkmiljön.

Sjukhusvägen

Region Uppsala påpekar vikten av att tillgängligheten till Akademiska sjukhuset blir god och att höjdskillnaderna och avstånden innebär en utmaning som regionen och kommunen fortsatt behöver studera tillsammans. Region Uppsala påpekar vikten av att utforma korsningen med Ulleråkersvägen så att framkomligheten längs hela Sjukhusvägen blir god för både den kapacitetsstarka kollektivtrafiken och ambulansen.

Centerpartiet påpekar att korsningen Ulleråkersvägen/Sjukhusvägen behöver angöras så den är säker för alla trafikslag när även ytterligare trafik tillkommer från Tullgarnsbron. De tycker inte att det framgår av utredningen om hänsyn tagits till detta faktum.

Cykelfrämjandet anser att sjukhusområdets trafik bör ses över. Med genomfartsfri innerstad minskar bilinfarten vid Svandammen i betydelse. Det finns tre bilparkeringsgarage på sjukhusområdets östra del. Biltrafiken till de tre parkeringsgaragen i sjukhusområdets östra del bör enligt cykelfrämjandet samordnas med ledighetsskyltar. De anser att det bör övervägas om parkeringshusets infart ska ske från Inre Sjukhusvägen.

Cykelfrämjandet menar att nuvarande förslag ger upphov till ökade restider för cyklister genom den undermåliga utformningen av cykelbanorna som är både smala och byggs med mycket skarpa svängar.

De har i en karta markerat vad de uppfattat som den främsta kopplingen mellan Uppsala centralstation och Akademiska sjukhuset. De kritiserar framkomligheten för cykel på denna sträcka. Cykelfrämjandet undrar dessutom varför det finns en cykelpassage från Sjukhusvägens södra del över Inre Sjukhusvägen när cykelbanan helt upphör.

Cykelfrämjandet föreslår att korsningen Munkgatan/Sjukhusvägen blir cykelfartsgata för att tillåta god framkomlighet och säkerhet för cykel. Infrastrukturen behöver anpassas så att cykel säkert kan korsa Sjukhusvägen upp på Munkgatan. Kurvradien behöver göras mindre skarp för att tillåta lastcyklar samt cyklar för funktionshindrade.

Cykelfrämjandet anser att det bör utredas om det är möjligt att skilja cyklister och motorfordon vid infarten till Sveltis. Det ger större möjligheter att korsa alla körbanor i två steg med en väntemagasin i höjd med plattformen. Cykelfrämjandet föreslår att området markerat med ”upphöjd korsning” görs till gångfartsområde för att tillåta spårvagnsresenärer att säkert korsa Sjukhusvägen. Detta skulle även möjliggöra för cyklister att få en rak cykelbana längs med Sjukhusvägen samt säkert svänga in från Sjukhusvägen in på Inre Sjukhusvägen.

Cykelfrämjandet anser att nu när nu cykelbanan föreslås upphöra på Sjukhusvägens södra del och samtliga cyklister ska svänga in på Inre Sjukhusvägen så behövs en bredare cykelbana i svängen för att tillåta god framkomlighet och minska undvika olyckor med gående.

Cykelfrämjandet menar att med ett upphöjt gatuavsnitt runt hållplatsen vid Inre Sjukhusvägen krävs att biltrafikflödena är låga på Sjukhusvägen. De föreslår att det kan uppnås genom att ta bort genomfartsmöjligheterna genom Fjärdingen (Nybron, Genomfarten och Övre Slottsgatan). De menar att det är stora möjligheter att cyklister använder körbanan för att ta sig från Nedre Slottsgatan till Stadsträdgården och vidare.

Cykelfrämjandet anser att gång- och cykelbanan längs Sjukhusvägen har för dålig kapacitet speciellt när cykelbanan på andra sidan om Sjukhusvägen tas bort. Därmed har cyklisternas sammanlagda gatubredd minskats från 5 till 3 meter, samtidigt som Cykelfrämjandet bedömer att motorfordonen har fått sin gatubredd mer än fördubblad, från 9 till 19 meter (I-I). De anser att det är dåligt redan idag, men blir värre med nuvarande förslag och att gång- och cykelbanan behöver breddas till minst 7 meter. De anser att en signalreglering mitt i sjukhusbacken branta lutning kommer att sänka hastigheten för cyklister avsevärt. Cykelfrämjandet önskar att cykel- och gångbanans korsning över bilvägen från Tullgarnsbron i Sjukhusbacken utformas planskild. Men med tanke på rådande förutsättningar så bedöms detta som mycket komplicerat, varför enda rimliga lösningen som Cykelfrämjandet ser för att få till en klimatsmart lösning är att trafikljuset för cykeltrafiken tas bort så att bilar får väjningsplikt mot cyklister och gående.

Cykelfrämjandet anser att gångbanan mellan Valsätraleden och Svettis med fördel kan gå inne i Stadsträdgården. Dock behöver den då ha hårdgjord yta. Cykelfrämjandet påpekar att korsningen Sjukhusvägen/Dag Hammarskjölds väg redan idag är en betydande barriär och att denna breddas ytterligare. Cykelfrämjandet redovisar ingen alternativ lösning.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen delar bilden av vikten av att tillgängligheten till Akademiska sjukhuset blir god, och att höjdskillnaderna och avstånden innebär en utmaning som regionen och kommunen fortsatt behöver studera tillsammans i kommande detaljprojektering. Kapacitetsstudier är gjorda gällande korsningen med Ulleråkersvägen där svängfält har förlängts för att öka framkomligheten längs Sjukhusvägen så att den blir god både för den kapacitetsstarka kollektivtrafiken och för ambulansen på Sjukhusvägen.

Hänsyn har tagits till den utökade trafiken från Tullgarnsbron. Utrymmet är begränsat till följd av åsen och Sjukhuset. Det är viktigt att fortsatt studera framkomlighets- och trafiksäkerhetspunkter i kommande detaljprojektering.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är att det inte är lämpligt att leda mer trafik in på Inre Sjukhusvägen eftersom det skulle kunna påverka nödvändiga transporter till och från sjukhuset. Det är vidare vår bedömning att Tullgarnsbron bidrar till minskad biltrafik.

Efter samrådet har förprojekteringarna som ligger till grund för planförslaget förbättrats avseende situationen för cykeltrafiken på bland annat Islandsbron/Munkgatan/norra Sjukhusvägen, vilket påverkar hela trafiksituationen i området. I det fortsatta arbetet studeras framkomligheten för cyklister i korsningen

Yttre/Inre Sjukhusvägen vidare. Hänsyn har inte tagits för lastcyklar som för god framkomlighet skulle innebära andra dimensioner.

Enligt stadsbyggnadsförvaltningens prognoser minskas biltrafiken tillräckligt genom att Islandsbron stängs för allmän trafik.

Bedömning är att trafiksignalering behövs för att klara framkomlighet och trafiksäkerhet med spårvägstrafik.

I förprojekteringen som tagits fram följer gång- och cykelbanorna i princip de befintliga stråken. Dock tas cykelmöjligheten bort längs västra sidan av Sjukhusvägen. För att underlätta för cyklister som kommer längs Nedre Slottsgatan och från Inre Sjukhusvägen att nå cykelbanan på östra sidan av Sjukhusvägen planeras för en cykelpassage över Inre Sjukhusvägen som sedan leder vidare över Sjukhusvägen på södra sidan av hållplatsen.

I förslaget finns en ny cykelbana längs norra sidan av Mungatan för att cyklister mellan Uppsala centralstation och Akademiska sjukhuset inte ska behöva passera över kollektivtrafikstråket. Korsningen vid Nedre Slottsgatan kommer att ses över för att förbättra passagen för cyklar.

Bredden på gång- och cykelbanan på Sjukhusvägens östra sida föreslås vara fem meter. Detta uppfyller kommunens krav på breddmått för ett huvudcykelstråk. Sjukhusvägen har i dag en gatusektion på nio till elva meters körbana för motorfordon. I förslaget minskas denna till sju meter (en dubbelriktad gata). Sedan tar kollektivtrafik i reserverat utrymme ytterligare cirka åtta meter. På delar av Sjukhusvägen föreslås blandtrafik, men på grund av vikten av räddningstjänstens framkomlighet blir den totala sektionsbredden ändå relativt bred.

Längs östra sidan av Dag Hammarskjölds väg kommer många cyklister, varav en del svänger ned Sjukhusvägen, men många fortsätter också över korsningen med Sjukhusvägen och vidare längs Dag Hammarskjölds väg. Denna punkt har i kapacitetsstudierna uppmärksammats som en punkt som behöver förbättras ytterligare.

Dag Hammarskjölds väg

Region Uppsala önskar att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ses över i korsningen Dag Hammarskjölds väg/Regementsvägen. Region Uppsala ser positivt på att det ingår en triangelspårslösning i förprojekteringarna vid förgreningen av spårvägen. Dock önskar Region Uppsala att det förtydligas att triangelspårslösningen avser att möjliggöra flera olika trafikeringskoncept.

Cykelfrämjandet anser att gång- och cykelbanan på östra sidan bör göras 7 meter bred för att anstå en snabbcykelled. Gång- och cykelbanan på västra sidan bör vara minst 5 meter bred. Om plats i gaturummet saknas för ovanstående förslag så kan utrymmet för motortrafik minska genom att minska antalet körfält från 3 till 2. Resultatet kan då bli att personbilar får stanna bakom stillastående bussar och därigenom får lägre prioritet än cykel och gående.

Cykelfrämjandet påpekar att lösningen vid Husargatan innebär en komplex trafikmiljö för gående och cyklister med sämre kapacitet, kraftigt sänkt hastighet men också ökad otrygghet och dålig säkerhet.

Cykelfrämjandet anser att cykeltunnel behöver förlängas, men räknar upp några nackdelar med nedgrävda cykeltunnlar.

Cykelfrämjandet föreslår att avgränsa antalet körfält för biltrafik i Grindstugans cirkulationsplats till ett i vardera riktningen, begränsa körfältens bredd till 3 meter och göra infarter och utfarter i cirkulationsplatsen snäva för att få ner farten på motorfordonen. De föreslår att cykelbanor och gångbanor läggs en bra bit ifrån körbanorna, så att det åtminstone blir några meters 90-graders färdvinklar för att trafikanterna lättare ska upptäcka varandra. De önskar också att alla passager ska göras till hastighetssäkrade cykelöverfarter.

Statens fastighetsverk konstaterar att när det gäller Dag Hammarskjölds väg är det främsta värdet är stadsbildens siktlinjer in mot slottet och domkyrkan. De menar att det framför allt är det östra av de två körfälten i dagens vägutformning som har de värdefulla siktlinjerna och påpekar att det är en bärande del av riksintresset för kulturmiljövården, Uppsala stad. Statens fastighetsverk menar att planförslaget, med en placering av spåret på den östra sidan av gatan, skulle innebära att enbart spårvagnsföraren kan se och uppleva kyrktornens och slottets synlighet i axeln. Statens fastighetsverk ser en alternativ lösning i att förlägga spårvägen öster om de för närvarande norrgående körfälten. Körfältet in mot staden i slottets axel bör reserveras för trafikslag som kan tillgodogöra sig stadsbildsmotivet. Stadsbildsmotivet förutsätter en rätlinjig placering mot slottet. Färdvägen in mot slottet bör inte ske med riktningssändringar vilket befaras efter korsningen med Sjukhusvägen.

Vasakronan är positiva till de spårvagnshållplatser som är planerade längs Dag Hammarskjölds väg.

Vasakronan pekar på att tunneln vid Dag Hammarskjölds väg förlängs och att trygghetsaspekten är särskilt viktig vid utformning av platsen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Längs östra sidan av Dag Hammarskjölds väg kommer många cyklister som ska korsa Regementsvägen och kollektivtrafikstråket. I kapacitetsstudierna har det uppmärksamats att denna punkt är komplex med ett förhållandevis smalt väntutrymme mellan Regementsvägen och spårområdet. Korsningen kommer att ses över i detaljprojekteringen.

Triangelspårslösningen är inte längre aktuell. Sedan samrådet har frågan studerats vidare, tillsammans med Region Uppsala inom projektet Uppsala spårväg. Ett gemensamt beslut har tagit att en triangelspårslösning inte längre behövs.

I det fortsatta arbetet studeras förbättrad situation för cykeltrafiken längs bland annat Dag Hammarskjölds väg inklusive cirkulationsplatsen vid Regementsvägen. Slopandet av triangelspåret ger dessutom bättre förutsättningar för att se över framkomligheten.

Redan inför samrådet var tunneln vid Dag Hammarskjölds väg förlängd, och den förlängda delen av tunneln breddad. Frågan om trygghet är identifierad och behov av åtgärder för att göra passagen tryggare beaktas i fortsatt arbete.

Kollektivtrafikstråkets placering i gatan styrs inte av detaljplanen. Förslaget har omarbetats inför granskning och huvudinriktningen i projektet är nu att kollektivtrafiken placeras mittförlagt på Dag Hammarskjölds väg. Det bedöms förstärka gatans rakhet och siktlinjerna mot slottet och domkyrkan. En förskjutning av gatan mot öster, som Statens fastighetsverk föreslår, bedöms inte göra det.

Exercisfältet/Ångström

Cykelfrämjandet anser att gång- och cykelbanan på Regementsvägen bör breddas till minst sju meters bredd. Om det saknas gatuutrymme så kan detta enligt Cykelfrämjandet frigöras genom att spårvägen byggs med endast 6 meters bredd. Cykelfrämjandet saknar redovisning av hur cyklisterna från olika håll hanteras. Hur ska de korsa spåren för att komma till cykelparkering vid Ångström?

YIMBY anser att det av framkomlighetsskäl är viktigt att spårvägen kan gå i reserverat utrymme i så stor utsträckning som möjligt och föreslår att använda mark som idag är parkering/blivande cykelparkering intill norr om Ångströmlaboratoriet. För att klara kurvradien och få en relativt vinkelrät korsning med biltrafiken innebär lösningen att spårvägen går längre in på Exercisfältet.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Sträckan på Regementsvägen ingår inte i snabbcykellederna, men ingår i huvudcykelnätet och ska därmed vara minst fem meter bred. Vad gäller spårvägens bredd har stadsbyggnadsförvaltningen utgått från planeringen inom SPIS (Spårvägar i Skåne) eftersom det bedöms vara ett modernt spårvägsprojekt som också gått igenom tillstånds- och godkännandeprocesserna i Sverige.

En snedning över Ångströmlaboratoriets norra parkering har studerats. I dialog med fastighetsägaren Akademiska hus har denna lösning valts bort, bland annat på grund av att behovet av cykelparkering på platsen är stort, med tanke på ytterligare intrång längre söderut inom samma fastighet.

Rosendal

Akademiska hus är medvetna om att den här delen inte ingår i planförslaget, men vill ändå lyfta att de är positiva till ambitionen som finns för kollektivtrafikstråkets gestaltning genom Rosendal. De menar att det kommer bli en stukturbärande, vital och en integrerad del av den stadsmiljö som byggs upp i Rosendal.

Cykelfrämjandet påpekar att det är en liten trafikvolym på Rosendalsvägen och att det räcker med cykelbana på uttryckningsväg, men att det åt andra hållet kan vara blandtrafik. Det ger mer utrymme för fotgängare eller plantering.

En privatperson (105) anser att spårvägen bör få ett eget körfält i södergående riktning inför korsningen Torgny Segerstedts allé/Vårdsätravägen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen reglerar endast gatuutrymmet och styr inte var i detta olika trafikslag kommer att placeras, eller exakt utformning av korsningar. Inriktningen är dock att spårväg eller BRT går i reserverat utrymme i mitten av gaturummet innan korsningen Torgny Segerstedt allé/Vårdsätravägen. Rosendalsvägen ingår inte i den här detaljplanen.

Vårdsätravägen

Region Uppsala önskar bättre framkomlighet för spårvägen vid cirkulationsplatsen mellan Vårdsätravägen och Hugo Alfvéns väg.

Cykelfrämjandet påpekar att Vårdsätravägen breddas så att gång- och cykeltunneln måste förlängas. Det gör troligen att ramperna blir brantare eller längre. Rampen bör breddas och tunneln bör förses med ljusschakt.

YIMBY förespråkar en planskild korsning med cirkulationsplats exempelvis i korsningen Torgny Segerstedts allé och Vårdsätravägen.

En privatperson (10) anser att planen är svårtolkad och vill ha mer exakt information om hur gaturummet kommer att se ut eftersom hen anser sig vara en av de mest drabbade fastighetsägarna. Hen önskar en bild av den exakta sträckningen, där det framgår var i gaturummet spåret går för att bedöma hur nära fastigheten det blir. Denna undrar även om länsbussarna kommer att finnas kvar och påpekar att spårvagn, buss och bil kommer kräva mycket utrymme. Vidare undrar hen hur det blir med skärmar för buller, hur dessa kommer att se ut, samt vad de kommer att dämpa. Hen påtalar att dämpningen från det plank som finns där idag endast är försumbar. Hen skriver att kommunen nyligen rensat bort en ridå av träd vid Vårdsätravägen. Vidare undrar hen hur det blir med eventuella fönster och ventilationer som kan behöva bytas och undrar vem som står för den kostnaden i så fall, samt hur det fungerar i praktiken att byta ventilation i ett hus med självdrag.

En privatperson (17) är orolig över markintrång på sin fastighet.

En privatperson (256) anser att skogen längs Vårdsätravägen bör behållas eftersom det minskar bullret, vilket bör kunna ske om sektionen flyttas österut. Hen tycker att bullerplank ska utredas. Vidare anser hen att vänstersvängfilen in mot Tallbacksvägen ska tas bort eftersom det är en villagata.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen reglerar endast gatuutrymmet och styr inte var i detta olika trafikslag kommer att placeras, eller exakt utformning av korsningar. Samrådshandlingarna utgick från förprojekteringar med förslag om att spårvägen skulle gå i reserverat utrymme på den södra sidan av Vårdsätravägen, och biltrafik på den norra delen. Till granskningen har förprojekteringarna reviderats och huvudförslaget är att eventuell spårväg placeras i mitten av gatan, med biltrafik på vardera sida.

Korsningen Vårdsätravägen/Hugo Alfvéns väg har förbättrats avseende framkomlighet. Planeringen utgår från, även om det inte regleras i detaljplanen, att det blir en signalreglerad korsning med prioritet för spårvagnarna.

Gång- och cykeltunneln under Vårdsätravägen kommer att förlängas i och med att vägen breddas. Detta får konsekvenser på ramperna. Det är dock ingenting som detaljstuderats i det här skedet. Även frågan om trygghet är identifierad och behov av åtgärder för att göra passagen tryggare beaktas i fortsatt arbete.

Planskilda korsningar har givna fördelar, men de tar också stort utrymme och kan bidra till känsla av otrygghet. Torgny Segerstedts allé/Vårdsätravägen är en plats där stadsbyggnadsförvaltningen ser större nackdelar än fördelar med en planskild korsning. Planeringen utgår från att den korsningen blir signalreglerad även om det inte styrs i detaljplanen.

Enligt Region Uppsalas planerade trafikering kommer både länsbussar och stadsbussar fortsatt att trafikera delar av Vårdsätravägen. De är tänkta att dela körbana med övriga motorfordon. En fördjupad bullerutredning är framtagen till granskningsskedet. De fastigheter som har överskridande bullernivåer har inventerats

för att hitta lämpliga åtgärder för att minimera bullernivåerna. Detaljplanen kommer möjliggöra för att bullerskydd kan sättas upp där åtgärder krävs.

Fastighetsägarna som berörs av markintrång avses kontaktas var och en någon gång efter/i anslutning till granskningen, men innan antagandet av planen. Så småningom ska de även få ta del av värdeutlåtanden och avtalsförslag.

Vänstersvängskörfältet mot Tallbacksvägen har att göra med framkomlighet för bil- och busstrafik i riktning österut.

Gottsundaområdet

Länsstyrelsen anser att det är värdefullt om grönstråket längs med Hugo Alfvéns väg kan behållas så att det blir ett sammanhängande grönstråk till Hågadalen och Gottsundagipen.

Länsstyrelsen anser ur bullersynpunkt att sträckningen via Hugo Alfvéns väg är att föredra, framför allt gällande BRT-alternativet, då det är svårare att utföra bullerdämpande åtgärder på befintliga fastigheter vid Bandstolsvägen än på planerad ny bebyggelse.

Region Uppsala anser att det är viktigt att Gottsunda torg blir en sammanhållen bytespunkt mellan spårväg och buss.

Uppsalahem skriver att längs Hugo Alfvéns ges två alternativ för gatusträckning. Uppsalahem ser att dess slutgiltiga dragning kommer att påverka möjligheten för tillkommande bostadskvarter längs Blomdahls väg. Utan att förorda något av de två alternativen vill Uppsalahem trycka på att val av sträckning görs utifrån ett boendeperspektiv. Sträckningen behöver fastslås utifrån möjlighet att tillskapa en så god kvartersstruktur som möjligt som ger bra bostäder och boendemiljöer. Samt inte minst skapar en trygg miljö, såväl i offentliga som privata rum.

Hembla anser att de olika scenarierna med de olika alternativen i Gottsunda är otydliga. De lyfter fram att bägge alternativen borde redovisa hållplatserna, plushöjder, eventuella slänter och utfyllnad, vägar, vad som behöver rivas samt ett förtydligande av barnperspektivet. Hembla förordnar alternativet att dra spåret längs Hugo Alfvéns väg alternativt en fortsatt utredning kring höjdproblematiken. De har en idé om hur ett tredje alternativ skulle kunna dras för att undvika höjdproblematik och intrång i Lina Sandells park. De anser att den befintliga dragningen längs Hugo Alfvéns väg inte är rimlig om marken måste höjas för att klara höjden mot Gottsunda allé.

Föreningen Vårda Uppsala finner det mer tilltalande att använda parkeringarna norr om Hugo Alfvéns väg till bostadsbebyggelse än till trafikyta.

YIMBY påpekar att i Gottsunda handlar beslutet mycket om hur omkringliggande bebyggelse kan placeras. Om bottenvåningarna i de existerande husen på Bandstolsvägen kan aktiveras och höjdskillnaden mot Gottsunda allé kan hanteras är det enligt YIMBY antagligen det bättre alternativet.

Norra Gottsunda egnahems och fruktodlarförening förordar sträckningen närmare Bandstolsvägen för att minimera intrång i parken och de gröna stråken.

Cykelfrämjandet anser att med tanke på alla försämringar av cyklisters framkomlighet som spårvägen innebär, är det på sin plats att bygga en ny cykeltunnel där nuvarande signalreglerade passage är väster om Allvar Gullstrands väg. De anser att den bör vara rak (det vill säga inte vinkelrät mot Vårdsättravägen) och även gå under

snabbcykelleden längs Vårdsätravägen, med en framtida anslutning till Bäcklösa i åtanke. Tunneln bör ha ljusschakt.

Cykelfrämjandet anser att barriäreffekten förstärks av dubbleringen av körbanor från två till fyra plus hållplatsers utrymmeskrav. Cykelfrämjandet misstänker att det kommer att uppstå korsande behovsstigar utöver de inritade passagerna.

En privatperson (91) som även samlat ett antal namnunderskrifter och Bäcklösadalens villaägareförening anser att spårområdet på drygt 40 meter hamnar för nära befintliga fastigheter och menar på att gatusektionen skulle kunna flyttas söderut där det idag inte finns någon bebyggelse. De boende är även skeptiska till en eventuell stödmur som kan komma att behöva byggas när spårområdet vidgar befintlig väg norrut.

Privatperson (196) framför att en polisstation i Gottsunda är en förutsättning för en utbyggnad i området. Hen skriver att det togs ett beslut för tio år sedan om att bygga en polisstation i Gottsunda, och undrar var i Gottsunda den nya polisstationen ska byggas.

Privatpersonen beskriver att det planeras 8000 nya boenden i Gottsunda och att det sedan tre år tillbaka pågår en byggnation i kvarteret Trampolinen, men att det blivit stundtals blivit pausat på grund av dålig försäljning. Hen undrar hur kommunen ska få boenden och byggföretag att satsa i Gottsunda och framför att spårvägen inte kommer att innebära någon förändring i resandet, eftersom det idag finns välutbyggd busstrafik. Hen tror att Bergsbrunna station kommer att få marginell betydelse för boende i Gottsunda

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Det kommer behöva ske viss breddning längs Hugo Alfvéns väg för att möjliggöra kapacitetsstark kollektivtrafik. Grönremsan längs Hugo Alfvéns väg berörs i begränsad omfattning. Ett visst intrång kommer dock att krävas för att få plats med kollektivtrafikstråket. Grönremsan berörs även av kommande planering inom ramen för *Planprogram för Gottsundaområdet (2019)*.

Stadsbyggnadsförvaltningen har valt att gå vidare med alternativet att dra stråket längs Hugo Alfvéns väg. Stråket kommer även att skjutas något västerut för att undvika intrång på Hemblas (nuvarande Victoriahem) fastigheter (Valsätra 36:7 och Valsätra 36:8) där de befintliga parkeringshusen ligger. Det kommer således inte krävas bullerdämpande åtgärder på befintlig bebyggelse på Bandstolsvägen.

Med det nya förslaget på placering av stråket blir det endast ett mindre intrång i Lina Sandells park. En befintlig garagebyggnad, samt en byggnad som är uppförd med tillfälligt bygglov på fastigheten Valsätra 33:1 behöver rivras för att möjliggöra kollektivtrafikstråket.

Plushöjder på mark regleras inte på något ställe i detaljplanen. Vid valet av Hugo Alfvéns väg finns inte längre behovet av att möta Victoriahems hus. Det finns ett pågående detaljplanearbete (Detaljplan för Gottsunda stadsståk) för Victoriahems fastighet med syfte att möta den nya gatan med bebyggelse. Placering av hållplatserna är gjorda för att så många bostäder som möjligt ska ha gångavstånd till en hållplats. Placeringarna är hanterade i Planprogram för Gottsundaområdet och tar hänsyn till både befintlig och kommande bebyggelse. En fördjupad barnkonsekvensanalys är framtagen till granskningsskedet.

Idéer för kommande stadsutvecklingen i Gottsunda ingår inte i den här detaljplanen. Detaljplan för Gottsunda stadsstråk, som inkluderar Gottsunda torg och Blomdahls väg och som närmare studerar kvartersstrukturer, pågår.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att försämringen för cyklister till följd av kollektivtrafikstråket inte är så stor att det kräver en ny cykeltunnel under Vårdsättravägen. Spårvägens införande kan ha viss påverkan på barriäreffekten. För att undvika att folk tar genvägar över spåret, vilket främst sker vid hållplatser, gestaltas hållplatserna utan omvägar. Till exempel anläggs generellt övergångar i båda ändarna av en mittförlagd hållplats. Detta är dock inget som detaljplanen reglerar.

Det finns en begränsning söder om Gottsunda allé på grund av Bäcklösaravinen, vilket inte gör det möjligt att förflytta gatusektionen i den riktningen. Gatan har även rätats ut för att fungera för spårtrafik vilket skjuter hela gatusektionen norrut. En stödmur kommer att krävas mot Slädvägen, parallellt med Gottsunda allé, om det inte tillkommer bebyggelse.

Detaljplanen hanterar inte övrig utbyggnad i Gottsunda. Samverkan sker mellan Uppsala kommun och Polisen för att hitta bra lösningar för en eventuell framtida etablering i Gottsunda.

Stadsbyggnadsförvaltningen behöver planera inför framtiden. Gottsundaområdet är ett viktigt fokusområde i utbyggnaden av södra Uppsala, och förväntas växa kraftigt de kommande årtiondena. Genomförda studier visar att med genomförandet av de sydöstra stadsdelarna uppstår ett stort resandebestånd som motiverar utbyggnaden av kapacitetsstark kollektivtrafik.

Ulleråker

Region Uppsala anser att de olika typerna av trafiklösningar genom Ulleråker skapar ökad risk för olyckor och sämre framkomlighet för spårvägen. Regionen anser att framkomligheten för spårvägen bör prioriteras på samtliga sträckor eftersom det påverkar restiderna i hela spårvägssystemet.

YIMBY anser att det av framkomlighetsskäl är viktigt att spårvägen kan gå i reserverat utrymme genom Ulleråker och redovisar ett förslag på lösning som kräver en viss breddning av gatuutrymmet.

Uppsalahem skriver att detaljplanens förprojekterade gatusektion förutsätter att byggnaden inom fastigheten Kronåsen 3:2 rivs. Uppsalahem har tidigare uppmärksammat kommunen om att byggnaden tills vidare ska kvarstå. Byggnaden har också tidigare vägrats rivning till följd av dess skyddsrum. Utifrån det, och den försenade tidplanen för planläggning av Södra Ulleråker, arbetar Uppsalahem med att tills vidare hyra ut byggnaden. En rivning kommer sannolikt inte aktualiseras inom en 10-årsperiod. Sträckningen behöver utifrån det förskjutas österut för att byggnad och gata inte ska hamna i konflikt med varandra. Alternativt behöver gatusektionen för denna sträcka smaltas av. En eventuellt bredare gatusektion, om det behovet kvarstår, kan prövas i samband med kommande detaljplan för Södra Ulleråker. Uppsalahem ser också att en förskjutning österut starkt kan motiveras av en minskad påverkan på kommande exploatering inom fastigheten.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

I förprojekteringarna som ligger till grund för granskningsförslaget föreslås en ny, mer trafiksäker lösning i den norra delen av Ulleråker. Detaljplanen styr dock inte vilka trafiklösningar det blir, men inriktningen är att motorfordon i norrgående riktning ska gå i reserverat utrymme utanför Hospitalet, medan motorfordon i södergående riktning delar körbana med kollektivtrafiken på en kortare del av sträckan. Genom de redan planlagda områdena i Ulleråker är inriktningen att det fortsatt ska finnas utrymme för kollektivtrafik i reserverat utrymme i mitten av gatuutrymmet och shared space-lösningar på ömse sidor om detta. Genom gestaltning, till exempel grön tracé (vid spårväg) och kantstenar blir det tydligt vad som utgör område för kollektivtrafik. En breddning av gatuutrymmet mot väster är inte aktuell med hänsyn till tallparken på den västra sidan av Ulleråkersvägen.

Detaljplanens utformning har ändrats så att byggnaden inom fastigheten Kronåsen 3:2 kan stå kvar. Ett detaljplanearbete pågår för de södra delarna av Ulleråker med syfte att bland annat möta den nya gatan med bebyggelse. Det detaljplanearbetet kommer komplettera med den gatubredd som behövs på platsen. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det inte är motiverat att flytta gatuområdet längre österut då det påverkar möjligheten till hur kollektivtrafikstråket möter redan planlagda delar av Ulleråker och linjesträckning söderut.

Ultuna

YIMBY föreslår en alternativ lösning vid korsningen med Veterinärvägen som skulle innebära att en längre sträcka med egen banvall kan uppnås. På detta sätt behöver inte spårvagn vänta på vänstersvängande bilar i korsningen med Veterinärvägen. Risker att bilar av misstag kör rakt fram på spårvägens egen banvall efter Veterinärvägen, där de riskerar att fastna, minskar betydligt. Även Cykelfrämjandet har förslag på en alternativ lösning kring cirkulationsplatsen vid Ulls väg/Veterinärvägen.

Region Uppsala anser att möjligheten att skapa plats för spårväg i reserverat utrymme längs Ulls väg bör utredas vidare. En privatperson (105) anser detsamma, även om det sker på bekostnad av befintlig trädplantering.

Region Uppsala ser positivt på den föreslagna trespårslösningen vid korsningen med Ultunaallén/Ulls väg. De ser även positivt på den föreslagna lösningen med vändslinga för busshållplatser söder om Ulls väg och önskar fortsatt dialog om utformningen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

I förprojekteringarna som ligger till grund för detaljplanen har en ny utformning av korsningen med Veterinärvägen tagits fram. Den befintliga cirkulationsplatsen planeras att bevaras och spåren är planerade att gå rakt igenom den. Utformningen på Ulls väg måste göras i dialog med omkringliggande fastighetsägare och verksamheter. Detaljplanen håller öppet för att en stäcka på Ulls väg, norr om Almas allé, ska kunna stängas av för biltrafik.

Planområdet vid Ulls väg har inte breddats för att möjliggöra kollektivtrafik i reserverat utrymme eftersom en breddning av gatusektionen skulle få stor påverkan på campus.

Trespårslösningen och vändslingan ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Bäcklösa

Region Uppsala anser att det bör utredas vidare möjligheten att förlägga spårvägen i reserverat utrymme även öster om Genetikvägen. Ett alternativ vore att se över möjligheten att undvika vänstersvängande bilar på den sträckan där det är blandtrafik.

Cykelfrämjandet anser att det även längs Gottsunda allé blir uppenbart att spårvägens intressen är allenarådande och inte har vägts mot andras. De anser att detta är ett bra exempel på överdriven mobilitet. Cyklisterna hindras dessutom av svängande fordon över tvärgatorna. Cykelfrämjandet föreslår att spårvägen får ersätta biltrafiken mellan Slädvägen och Dag Hammarskjölds väg. Tvärgatorna stängs av och cyklisterna får lika rak väg som spårvägen. Bilburna i norra Bäcklösa hänvisas till Bäcklösavägens utfart.

En privatperson (105) anser att spårvägen bör läggas i eget körfält på Gottsunda allé, även om det sker på bekostnad av befintlig trädplantering.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen delar inte uppfattning om överdriven mobilitet.

I delsträcka B, väster om Slädvägen, föreslås kollektivtrafikstråket förläggas mittförlagt i reserverat utrymme på Gottsunda allé.

Bäcklösa ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Ultunabron

Länsstyrelsen påpekar att de sedan 2010 i olika dialoger framfört synpunkter på med vilket planförfarande bron borde ha hanterats och påpekat att flera alternativ än de som föreslås borde ha utretts eftersom föreslagna alternativ ligger inom en relativt smal korridor med en ytterst känslig miljö där många olika intressen kommer att påverkas negativt. Länsstyrelsen anser sammanfattningsvis att beskrivningen av alternativens påverkan på miljön och olika intressen behöver kompletteras och fördjupas för att kunna göra den bedömning och avvägning som krävs enligt miljöbedömningsförordningen.

Fler synpunkter från Länsstyrelsen avseende Ultunabron går att läsa under avsnitten *Linjesträckning, Skyddade arter, naturreservat och Natura 2000, Grundvatten och dricksvatten, Ytvatten och dagvatten, Kulturmiljö, Landskapsbild, Riksintresse för totalförsvaret, Buller, Luft, och Markföroreningar*.

Region Uppsala förordar broalternativ B som möjliggör ett robustare spårvägssystem och tros öka kollektivtrafikens attraktivitet jämfört med lågbroalternativet.

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) förordnar broalternativ B (högbro), trots att det alternativet medför negativa konsekvenser. De menar att en högbro ger stora störningar på landskapsbildens samt risk för ljudstörningar, och ger också sämre angöring för gång- och cykeltrafikanter. Fördelen är dock att hållplatserna hamnar närmare Campus.

I broalternativ A föreslås flacka slänter som möjliggör fortsatt brukande av marken. Detta kommer att påverka möjligheten till såväl odling som djurhållning och även dela upp marken i två delar. Möjligen går det att tillskapa en tunnel för betesdjur att röra sig

mellan de två fälten. De lyfter även att Ultunas idrottsföreningar (SAK) är oroliga över idrottsmöjligheterna.

Akademiska hus anser att broalternativ B är det bästa alternativet då det tar områdets värden i beaktning. Området vid Ultuna herrgård är en viktig kulturmiljö, och området runt omkring kan betraktas som arkeologiskt riskområde. Broalternativ B ger möjlighet till en utveckling av rekreationsområdet vid Fyrisåns strand. De anser att högbron är bättre, bland annat eftersom den ligger mer söderut. Men även eftersom kulturmiljön vid Ultuna herrgård bibehålls. De framhåller att det är viktigt att kollektivtrafiken gestaltas med varsamhet och anpassas till det gamla kulturlandskapet. De lyfter också att det är viktigt att kommunen tar hänsyn till de bebyggelseplaner som finns i intentionsavtalet mellan Uppsala kommun, Akademiska hus och SLU.

Vidare lyfter de att oavsett broalternativ kommer landskapsbilden förändras väsentligt. Akademiska hus menar att broalternativ A ger en extra barriäreffekt som delar upp kulturmiljön på ett negativt sätt. De anser att broalternativ A medför begränsningar för planerad bostadsutveckling norr om stråket. Kollektivtrafikens närvaro i området skulle heller inte medföra något mervärde eftersom det inte finns någon hållplats på sträckan.

Akademiska hus har planer på att utveckla naturområdet mellan Jan Brauners väg och Fyrisån för att höja rekreationsvärdet i området. Oavsett broalternativ kommer rekreationsvärdet att minska eftersom båda alternativen innebär förändringar i såväl kultur- som naturmiljö, samt risk för ökat buller.

Brandförsvaret, Sjöfartsverket och en privatperson (105) förespråkar broalternativ B då en högbro har högre tillgänglighet än en öppningsbar bro. Det medger högre hastighet och ingen risk för störningar vid broöppning.

Svenska Kryssarklubbens Uppsala-Roslagskrets, Upsala Segelsällskap, Ekolns Segelklubb, Uppsala Motorbåtssällskap och Fyris Segelsällskap framför att båda broalternativen för bron mellan Ultuna och de sydöstra stadsdelarna har för- och nackdelar. Båtklubbarna förespråkar dock broalternativ B, med en fast bro, även om det innebär att båtar med en masthöjd mellan 16 och 18 meter kan bli hindrade från att besöka gästhamnen i Uppsala. Båtklubbarna anser att den nackdelen väger lättare än nackdelen med en öppningsbar bro. Detta eftersom möjligheten att öppna en sådan bro i rusningstid troligtvis blir mycket begränsad eller omöjlig, samt att det även övriga tider kan bli svårt att prioritera mellan båttrafik och kollektivtrafik.

Uppsala Akademiska Roddarsällskap framför att den föreslagna bron vid Ultuna riskerar att påverka och begränsa verksamheten. En bro som resulterar i en avsmalning av Fyrisån bedöms leda till en begränsning av verksamheten (träning, tävling och rekreation) och utgöra en säkerhetsrisk på grund av ökad kollisionsrisk. Verksamheten informerar om att vattenpassagens bredd behöver vara minst 25 meter för att kunna möjliggöra Universitetskapprodden, i enlighet med Svenska roddförbundets tävlingsreglemente som föreskriver minsta bredd för två tävlingsbanor. Broalternativ A skulle innebära stora begränsningar för verksamheten, vilket innebär att verksamheten förordar alternativ B.

Centerpartiet reserverar sig mot en broförbindelse med hänvisning till framtagna miljöanalys, då de anser att ekonomiska, ekologiska konsekvenser och framförallt potentiellt allvarliga konsekvenser för Uppsalas dricksvatten. Då Centerpartiet förordar en mer försiktig utbyggnad av de sydöstra stadsdelarna som främst är koncentrerad till det nya stationsläget vid Bergsbrunna är bron enligt deras bedömning heller inte nödvändig. Centerpartiet anser att man med fördel utreder alternativ till den

föreslagna linjedragningen för bro där huvudspåret ska vara att en eventuell länk ska påverka kulturmiljön och grundvattnet i så låg utsträckning som möjligt. Om kommunen trots allt går vidare med brobygget anser Centerpartiet att det är viktigt att broalternativ A (lågbroalternativet) utreds som huvudalternativ. Detta för att intrånget i miljön och kulturmiljön ska minimeras, och för att det ska bli attraktivt att cykla över bron. För att öka bronns attraktivitet för cyklister bör även väderskydd på bron övervägas och åtminstone vara möjligt att komplettera bron med i ett senare skede, om det inte byggs från början.

En privatperson (250) motsätter sig byggandet av en ny bro över Fyrisån och tror att det skulle resultera i att området förstörs visuellt och ljudmässigt. Privatpersonen anser att det finns ett växande behov av rekreationsområden på grund av det ökande antalet bostäder, i form av studentbostäder, samt den nya bebyggelsen i Bäcklösa. Hen påtalar också att området kring bron är en viktig miljö för fåglar.

Privatpersonen befarar att den nya bron vid Fyrisån även kommer att möjliggöra biltrafik i framtiden, vilken hen tror skulle kunna resultera i lika mycket buller som vid Kungsängsleden. Privatpersonen anser att det borde satsas pengar på att bredda bron över Kungsängsleden istället.

Privatpersonen framför att den öppningsbara lågbron i broalternativ A är det lämpligaste alternativet, eftersom den har en mindre visuell påverkan. Hen föreslår att bron ska förses med glasade bullerskydd

för att förbättra ljudmiljön i området. Hen påtalar också att ett spårviddshinder är viktigt för att undvika otillåten bilkörning. Privatpersonen föreslår även en kamera vid bron, för att möjliggöra ett bötfällande av eventuella bilister.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd finner inte förslagen om bro över Fyrisån i naturreservatet Årike Fyris miljömässigt acceptabelt och förordar en minskad mängd bebyggelse i de i sydöstra stadsdelarna.

Sunnersta egnahemsförening är negativt inställd till en bro genom Årike Fyris, på grund av dess värde som unikt naturreservat. De befarar att Carl von Linnés stigar och området kan förstöras om en bro byggs.

En privatperson (26) är negativ till att en ny broförbindelse vid Ultuna på grund av risk för påverkan på kultur- och naturmiljövärden. Privatpersonen påtalar vikten att behålla den ljudmiljö som finns idag och föreslår ett broläge vid Vindbron istället.

En privatperson (28) anser att en bro i Årike Fyris inte är lämpligt med tanke på de skyddsvärda intressena och hänvisar till WSP:s hållbarhetsbedömning (2020-12-18). Privatpersonen föreslår att bron byggs som en tunnel för att inte påverka natur- och historievärden.

Några privatpersoner (29, 30) ställer sig undrande till hur ett en bro kan föreslås genom området, trots de skyddsvärda intressena, och undrar vilka ytterligare värden som skulle krävas för att bevara området oexploaterat. Vidare undrar privatpersonerna hur kommunen har riskbedömt brobygget och vilka konsekvenser det skulle bli om bron inte byggs.

En privatperson (125) framför att en bro, oavsett utformning, kommer att bryta av landskapet i stor utsträckning. Hen anser att det borde bryta mot landskapsbildsskyddet. Hen framför att bestämmelser och skydd indikerar att det inte är lämpligt att bygga en ny bro i föreslaget läge, eftersom det riskerar att skada den känsliga miljön.

En privatperson (113) beskriver att den föreslagna spårvägsdragningen med bron över Fyrisån och jordbruksmarken öster om Fyrisån på Nántunafälten (plankarta 21–22 och planbeskrivning sidorna 27–35) innebär att intentionerna i ”spårvägsavtalet” helt frångås, eftersom spårvägen föreslås tvärsöver en stor del jordbruksmark. Trots försök att ta hänsyn till odlingsmarken i både broalternativ A och B, genom exempelvis flacka brukbara slänter och bevarande av landskapets befintliga nivå, så försvinner det mycket jordbruksmark i båda broalternativen. Privatpersonen föreslår att spårvägen inte ska dras genom åkermarken, utan istället förläggas på hagmarken eller skogsmarken söder om åkermarken – till exempel på gränsen till åkermarken. Hen påtalar att det är en eftergift att dra den i gränsen hagmarken och åkermarken, eftersom även hagmarken är jordbruksmark. Hen anser dock att det skulle vara ett mindre avsteg från intentionerna i spårvägsavtalet i jämförelse mot att spårvägen placeras på åkermarken. Privatpersonen beskriver att förslaget stöds i slutsatserna i landskapsbildsanalysen av White arkitekter och refererar till sidan 35 i dokumentet ”Landskapsbildsanalys”. Privatpersonen hänvisar till att White arkitekter föreslår en vidare utredning gällande en låg bro i ett sydligt läge i gränsen mellan det öppna odlingslandskapet och hagmarken på den östra sidan av ån, vilket skulle minimera inverkan på landskapsbilden.

En privatperson (117) är väldigt skeptisk till de två broförslagen efter som de båda, enligt miljökonsekvensbeskrivningen, kommer att påverka naturvärde i högsta naturklass, strandskyddsområde, vattenskyddsområde, landskapsbildsskydd och riksintressen. Vidare beskriver privatpersonen att bron över Fyrisån enligt bedömningar från andra tillfrågade instanser, såsom Sveriges geologiska undersökning och Länsstyrelsen, beskriver att det i princip är omöjligt att genomföra bron utan stor risk för påverkan.

Privatpersonen ställer sig frågande till att broalternativet över Fyrisån inkluderas i samrådsprocessen som handlar om kollektivtrafik. Hen skulle gärna se en mindre bro endast för gång- och cykeltrafik och tror att många har åsikter om en bro över Fyrisån, men kanske inte tänker på att bron inkluderas i samråd om kollektivtrafiken. Privatpersonen framför att eventuell biltrafik på bron är väldigt oroväckande, eftersom en bilbro skulle vara förödande för hela området (Nántuna, Sävja, Bergsbrunna, Lugnet och Pustnäs) som idag är ett lugnt och fridfullt område som många flyttat till på grund av det. En bilbro skulle förändra området helt på grund av ett stort intrång i människors livsmiljö och påverkan på naturvärden. Privatpersonen understryker att det är viktigt att det inte byggs någon bilbro i området.

En privatperson (135) är emot en ny bro för spårvägstrafik över Fyrisån vid Ultuna och anser att det inte tagits tillräcklig hänsyn till miljö, vattentäkt, buller och förändrat resande på grund av pandemin. Privatpersonen anser att det inte är försvarbart att ianspråkta en stor del av Årike Fyris och Lunsen och påpekar att det är orealistiskt kostnadsmässigt för kommunen.

En privatperson (147) är väldigt kritiskt till planförslaget, särskilt den föreslagna broförbindelsen över Fyrisån. Hen anser att broförbindelsen skulle förstöra Årike Fyris naturvärden, som har stor betydelse för närboende och övriga invånare. Privatpersonen anser att bron skulle innebära en försämring av naturvärdena runt Fyrisån, från Vindbron till Flottsundsbron. Hen anser att bron kommer att skapa både en fysisk och visuell barriär, oavsett arkitektonisk utformning. Hen påpekar att en tunnel inte skulle medföra samma negativa effekter.

Privatpersonen påtalar att effekterna på landskapsbilden och naturen kommer bli stora och negativa, vilket framgår i illustrationerna i planhandlingarna. Hen framför att

miljön under högbron kommer att förändras och att karaktären av en öppen miljö kommer att försvinna, även om syftet är att landskapets marknivå ska vara fortsatt tillgänglig och sammanhängande. Privatpersonen tycker inte att någon av broarna ska aktualiseras.

En privatperson (176) är emot en framtida spårvägsbro mellan Ultuna och de sydöstra stadsdelarna på grund av risk för att påverka Uppsalas vattentillgång, förstörelse av ett naturreservat och kulturlandskap av nationellt och internationellt intresse. Privatpersonen anser att huvudalternativet, med föreslagen högbro i alternativ B, skulle förstöra närområdet med buller och hinder för barn som ska ta sig till sina skolor från Nántuna Tunis, Pustnäs och Lugnet.

En privatperson (183) anser att den föreslagna bron över Fyrisån inte ska byggas, eftersom den hamnar inom Uppsala- och Vattholmaåsarnas vattenskyddsområde och naturreservat Årike Fyris. Hen anser att ett genomförande av bron skulle innebära ett stort ingrepp i den känsliga miljön och oacceptabla risker för grundvattnet i åsen, speciellt vattenförlust och förorening. Hen framför att förslaget skulle få negativ inverkan på flera riksintressen. Hen framför att de kumulativa konsekvenserna för broförbindelsen, spårvägen, byggnation på båda sidor om Fyrisån, extrem befolkningsökning och förtätning tillsammans kommer vara stora. Hen befarar att permanenta skador kommer ske på geologiska, hydrologiska och biologiska system.

Privatperson 183 framför att det går att trixa med regler, föreskrifter, dispenser, avtal och politiska överenskommelser, samt att bortse från myndigheters rekommendationer. Naturen påverkas dock oavsett, enligt privatpersonen.

Privatperson 183 hänvisar till tre punkter som berör de huvudsakliga ändringarna i den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna inför utställningsskedet:

1. Justering av genomfart och gatutformning inom planområdet samt justering av hushöjder generellt, längs med kollektivtrafikboulevarden och vid noder.
2. Reservatet för broförbindelse i Ultuna som möjliggör fossilfri biltrafik i framtiden.
3. Att bostadsbebyggelsen i planområdet ska omfatta 5000 egna hem, vilket kommer att följas upp genom den utbyggnadsordning som tagits fram för området.

Privatperson 183 tolkar punkt 2 som att bron och genomfartsleden blir större än i samrådsskedet, för att möjliggöra utryckningsfordon och fordonstrafik. Hen framför att det i detaljplanen inte står beskrivet att vanlig motorfordonstrafik möjliggörs på bron, utöver räddningstjänstens fordon.

Privatperson 183 beskriver att både länsstyrelsen och SGU i flera planprocesser har framfört kritik mot att broförbindelsen behandlas separat i detaljplanen, eftersom det gör det svårt att få en helhetsbild av konsekvenser och kumulativa effekter. Hen påtalar att bronns placering och utformning är oklar, vilket har stor påverkan på de sydöstra stadsdelarnas utformning. Privatpersonen anser att detaljplanen och den fördjupade översiktsplanen har ett starkt samband och förstår inte hur kommunen kan hantera dem i separata projekt. Hen påtalar att länsstyrelsen i sitt yttrande framfört att broförbindelsen aldrig får medge annat än kollektivtrafik, för att upprätthålla en god skyddsnivå för Uppsalas grundvattentäkt. Privatperson 183 anser att kommunen struntar i SGU:s kritik och väljer att göra tvärtemot länsstyrelsens starkaste rekommendationer.

En privatperson (210) är negativ till en spårväg genom de sydöstra stadsdelarna och en ny bro över Fyrisån mellan Ultuna och de sydöstra stadsdelarna.

Handelskammaren och Uppsala Akademiförvaltning anser att en bro i Ultuna bör utformas så att det klarar samtliga transportslag, vilket inget av planförslagets alternativ klarar av.

Uppsala Marinbotaniska Medelhavsexpedition använder segelfartyget Sunbeam för forskningsverksamhet och charter. Segelfartyget besöker Uppsala främst under vinterhalvåret. Verksamheten är intresserad av att utöka sina seglingar med allmänheten. Expeditionen framför att en öppningsbar bro innebär att segelfartyget kan passera med sin toppmast uppe, medan en fast bro med 16 meters seglingsfri höjd resulterar i att toppmasten behöver tas ned innan passage under bron. Verksamheten påtalar att en nedtagning av masten innebär en del arbete eftersom det inte går att segla med masten nedtagen, vilket medför att en fast bro skulle omöjliggöra korta dagsturer på Ekoln.

Expeditionen ser utmaningar även med en öppningsbar bro. Vid eventuella driftstörningar, som leder till att bron inte öppnas, har fartyget på grund av sin storlek inte möjlighet att vända. Expeditionens erfarenhet från andra öppningsbara broar är att broar med kort förvarning kan stängas, vilket kan leda till att fartyg fastnar i farleden. Expeditionen befarar att detta kan leda till att det blir svårare att bedriva turisttrafik på Fyrisån. Om kollektivtrafik och utryckningar främst leds via den nya bron tror expeditionen att Kungsängsbron skulle avlastas, men påtalar samtidigt att även Kungsängsbron skulle behöva byggas om till en fast högbro för att öka farledens tillgänglighet.

Expeditionen beskriver att en viktig aspekt, utöver den fysiska tillgängligheten utmed Fyrisån, är en trygg kajplats i Uppsala hamn. Fartyget drabbades av inbrott i vintras, vilket resulterade i mycket arbete för verksamheten. De framför att en trygg hamn med väl fungerande service är viktigare än valet av broalternativ, vilket innebär att verksamheten förespråkar det alternativ som leder till att annan kommersiell båttrafik finns kvar.

Expeditionen beskriver att kostnaden för en öppningsbar bro skulle motsvara kostnaden för att driva fartyget under nästan ett halvsekel. Om bron görs öppningsbar enbart för någon årlig turistseglats uppskattar verksamheten att det motsvarar en kostnad för en totalreovering av skeppet.

Expeditionen anser att Uppsala kommun ska välja en lösning utifrån vilken trafik som önskas i Fyrisån och ambitionerna för Uppsala hamn. De resonerar kring att det eventuellt skulle kunna vara möjligt att upphandla någon form av turtrafik för de besparingar som görs med en fast bro. Vidare beskriver expeditionen att mastsänkningen, som en fast bro medför, skulle kunna kompenseras genom att Ångbåtsbryggan vid Skarholmen kompletteras med en pir med plats för två större båtar. Bokning av båtplatsen föreslås ske vid Uppsala gästhamn. Expeditionen tror att det skulle innebära att verksamheten kan genomföra en segling på Ekoln, gynna övrig turisttrafik och möjliggöra plats för större segelbåtar som passerar Stäketbron för att besöka Uppsala.

Nätverket för Lillskogens & Lunsens Bevarande anser att bron över Fyrisån inte är den bästa tekniska lösningen utan istället bör en riktigt utformad tunnel förbinda de södra stadsdelarna. En tunnel vore ett mer långsiktigt förnuftigt beslut. Ännu bättre än att bara låta den gå under Fyrisån vore att ha en nedfart vid Dag Hammarskjölds väg/Sunnersta, under Fyrisån och Sävja/Lunsen, med uppfart strax öster om Bergsbrunna station/Uppsala Södra. De anser att SBF felaktigt påstått att tunnelförläggning är tekniskt svårt och orealistiskt av kostnadsskäl. De menar att omfattande kostnader lagts på utredningar om cykelvägar, och att dessa istället hade

kunnat läggas på en tunnel som håller i flera sekel. Fördelar med tunnel är bland annat att riksintresse gällande natur- och kulturvärden kan behållas samt att tunnel kan användas av flera trafikslag och blir på så sätt ekonomiskt bärkraftig. De anser att en tidshorisont på 100–150 år är rimligare än 30–50-årsperspektiv. För att sprida investeringskostnader initialt är tullavgifter och BOT-koncept bra. Privata aktörer kan bygga och driva det till en början för att sedan övergå till kommunen. De menar att detta har kort återbetalningstid. Ett kortsiktigt alternativ skulle kunna vara att bygga en högbro vid Flottsund där markförhållandena är bättre.

Miljö- och hälsoskydds nämnden anser att planen behöver förtydliga att vistelse och framkomlighet i Årike Fyris inte påverkas negativt av den nya broförbindelsen

Kulturnämnden instämmer delvis i den bedömning som görs avseende bron över Fyrisån i miljökonsekvensbeskrivningen. Kulturnämnden redogör för för- och nackdelar med de två broalternativen.

En privatperson (119) anser att naturvärdena i Årike Fyris skulle förstöras om det byggs en ny bro och motsätter sig därför att bron byggs.

En privatperson (125) framför att kommunens påstående om att detaljplanen inte påverkar något Natura 2000-område är fel, eftersom hen anser att Årike Fyris är ett Natura 2000-område. Eftersom delsträcka D bedöms leda till stora negativa konsekvenser anser privatpersonen att delsträckan ska tas bort från planförslaget.

En privatperson (196) framför att Erik Pelling, vid ett av kommunens allmänna chattillfällen, har påstått att Ultunabron inte är något nödvändigt krav för planen – utan att en utbyggnad av Kungsängsbron är ett alternativ istället. Hen beskriver vidare att kommunen vid ett annat av kommunens chattillfällen har framfört att Ultunabron är ett krav för att kunna genomföra detaljplanen. Privatpersonen undrar vilken uppgift som är korrekt.

Två privatpersoner (262) motsätter sig att en bro byggs över Årike Fyris för den tilltänkta spårvägen mellan Bergsbrunna och Gottsunda.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Ultunabron ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Väg 255

Länsstyrelsen hänvisar till Trafikverkets yttrande gällande passagen av 255:an.

Trafikverket påpekar att de och kommunen gemensamt arbetar mot att kommunen ska bli väghållare för delar av väg 255. Grunden till det arbetet utgår från att kommunens planer för de sydöstra stadsdelarna ställer krav på att väg 255 omvandlas till stadsgata. Att förändra väghållare kräver en utredning samt juridisk process. En överenskommelse kring inledandet av utredningen är ännu inte undertecknad. Trafikverket måste trots den gemensamma viljeinriktningen hantera väg 255 som statlig fram till att ett övertagande vunnit laga kraft. I planförslaget föreslås en plankorsning över väg 255 vid ett scenario av spårväg. Trafikverket arbetar för att minimera antalet plankorsningar och nya järnvägssträckor byggs enbart med planskilda korsningar. Vid ett scenario där Trafikverket fortsatt är väghållare kommer väg 255 ha fortsatt hög hastighet och inte vara anpassad för en plankorsning. Med utgångspunkt att aktuell detaljplan antas under den tid Trafikverket är väghållare för

väg 255 krävs ett avtal mellan kommunen och Trafikverket som säkerställer att kommunen finansierar en planskild korsning då platsen med dagens årsdygnstrafik och hastighet inte är lämplig för en plankorsning.

En privatperson (105) anser att spårvägen bör gå i tunnel under väg 255.

Två privatpersoner (262) vill inte att det byggs vid väg 255 och framför att kullarna inte ska tas bort.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Väg 255 ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Området inom fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna

Region Uppsala förordar planskildhet i korsningen mellan spårvägen och Hemsjödsvägen för att minska restiden. De förordar även planskildhet i korsningen mellan spårvägen och väg 255, av trafiksäkerhetsskäl och att kollektivtrafiken kan hålla högre hastighet. Regionen påpekar att det ingår i avtalet som regionen och kommunen tecknat med staten.

Region Uppsala påpekar att det är viktigt att säkerställa framkomligheten för kollektivtrafiken i ett område med många plankorsningar med mera. De önskar en fortsatt dialog med Uppsala kommun om områdets utformning eftersom exempelvis tätheten kan påverka resandeunderlaget.

Rikshem har tagit del av förslaget till fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna och noterat att fastigheten Sävja 111:1 förslags ha markanvändningen ”huvudsakligen flerbostadshus. Lokaler i bottenvåningar för offentlig och kommersiell service”. De framför att Linné vårdboende på Sävja 111:1 är relativt nytt och välfungerade, vilket innebär att det finns begränsade möjligheter att utveckla fastigheten ytterligare.

Föreningen Vårda Uppsala påpekar att de i ett remissvar angående Sydöstra staden av flera skäl föreslagit en minskad exploatering och ett ändrat stationsläge. Det skulle innebära att ett långt stråk över känslig natur och ömtåliga grundvattentäkter inte behövs. Förslaget skulle innebära betydande besparingar och Föreningen Vårda Uppsala vidhåller att det bör övervägas.

Nåntuna Backe Samfällighetsförening framför att de inte stödjer planförslaget eftersom det är direkt kopplat till förslaget till fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna. De anser att beslut ska fattas gällande den fördjupade översiktsplanen och att länsstyrelsens yttrande gällande bron över Fyrisån ska ges innan fortsatt handläggning av detaljplanen. Föreningen framför att det krävs en helhetsbild av de sydöstra stadsdelarna.

Föreningen Sydöstra Uppsala och totalt cirka 180 privatpersoner anser att planområdet innebär att den befintliga bebyggelsen i delsträcka D delas upp i två delar på respektive sida om spårvägen, och att det skulle skapa en fysisk och social barriär mellan boende i området.

Föreningen Sydöstra Uppsala och totalt cirka 180 privatpersoner framför att naturvärdena kring Stordammen ska bevaras och att det är en av de viktigaste natur-

och friluftsmiljöerna i kommunen. De påtalar att det inte framgår hur de 250-åriga träden vid Stordammen ska skyddas. Vidare framför privatpersonerna att de boendes naturnära och tysta miljö inte får förstöras.

Nätverket för Lillskogens & Lunsens Bevarande påpekar att buffertzonen mellan å ena sidan de nordliga delarna av Lunsens naturreservat och Stordammen, och å andra sidan spårvägen/stadsbanan, i detaljplanen, är alldeles för liten. Respektavståndet bör utökas. Som planförslaget ser ut skadas onödigt mycket värdefull stadsnära natur. Spårväg ger extremt påtagliga bullernivåerna medan automatbana är det närmaste vibrationsfri.

YIMBY föreslår planskildhet i de sydöstra stadsdelarna, antingen som längre sträckor med cut and cover eller på högbana.

Några privatpersoner (29, 30) anser att projektet och planerna för byggnation i de sydöstra stadsdelarna borde granskas av en oberoende part för att säkerställa rimligheten i planerna. Privatpersonen undrar hur man har säkerställt att rätt kompetens funnits med i planering och beslutsprocesser.

Två privatpersoner (37, 38) anser att kollektivtrafikstråket måste flyttas norrut bortifrån Stordammen för att inte störa rekreationsområdet. Även Bergsbrunna vägförening föreslår att kollektivtrafikstråket förflyttas längre norrut för att bevara området söder om Stordammen som rekreationsområde, alternativt att ersätta spårväg/BRT med automatbana och flytta motorfordonstrafiken längre norrut. Bergsbrunna vägförening föreslår att ingen exploatering sker inom fastigheten Vreten 1:19 och att vägen för underhåll av Stordammsområdet bevaras.

En privatperson (44) motsätter sig en spårväg i sydöstra stadsdelarna och anser det är fel att ianspråkta naturmark på det vis som föreslås i planförslaget. Privatpersonen framför att de boende i Bergsbrunna inte önskar en utbyggnad av området, varken bostäder eller kollektivtrafik. Privatpersonen liknar förslaget vid en mardröm och tycker att det finns bättre platser att bygga på än Lunsen och den värdefulla naturen kring Fyrisån.

En privatperson (87) tycker att hela planeringen av den tänkta sydöstra utbyggnaden borde lämnas orört en längre tid med möjlighet att återuppta planerna senare.

En privatperson (105) anser att genom nya bebyggelsen intill Bergsbrunna bör spårvägen byggas med trafikseparering för att kunna framföras i högre hastighet (70–80 kilometer i timmen).

En privatperson (112) är negativ till den föreslagna utbyggnaden av de sydöstra stadsdelarna. Privatpersonen framför att det skulle innebära en stor negativ inverkan på befintlig fungerande bebyggelse, naturvärdena i Lunsen och Stordammen, samt Årike Fyris med dess skyddsvärda växt- och djurliv.

Privatperson (117) saknar en studie av kumulativa effekter gällande framförallt de sydöstra stadsdelarna, både vad det gäller påverkan på naturvärden och människors välbefinnande. Hen anser att byggandet av 21 500 bostäder i området kommer att få enorma konsekvenser för såväl natur som på människors välbefinnande, samt tillkommande negativa effekter av spårvägen. Privatpersonen anser att konsekvenserna bör utredas innan några beslut fattas.

En privatperson (125) anser att spårvägen och planerna för de sydöstra stadsdelarna bör beaktas som en helhet och inte som separata utredningar. Privatpersonen tror att en enskild utredning kan visa positiva effekter, medan en utredning tillsammans med

helheten i de sydöstra stadsdelarna kan påvisa negativa effekter. Hen anser att det inte finns något behov av rörelsestråk i öst-västlig riktning öster om Fyrisån, ifall ingen bebyggelse sker utmed järnvägen i Bergsbrunna. Hen framför att det då bara kvarstår negativa effekter då spårvägen blir en barriär för djur och människor som rör sig i syd-nordlig riktning, Sävja-Lunsen.

En privatperson (135) anser att planerna på ny bebyggelse utmed väg 255, från ICA till Nåntuna Backe, samt en ny stadsgata kommer att förstöra områdets karaktär av småhusbebyggelse. Om det ska byggas så anser privatpersonen att det högst får vara tvåvåningshus alternativt villor eller radhus. Privatpersonen anser att befintliga högar vid norra infarten till Sävja/Nåntuna är viktiga att behålla, eftersom de används flitigt och är viktiga rekreationsinslag i området. Privatpersonen anser att det inte är lämpligt att bygga tätt och skapa bostäder med sämre ljusinsläpp. Hen anser att bostadsområden ska planeras så att boende har möjlighet att parkera sina elbilar vid bostaden och därmed fortsatt möjliggöra bilanvändandet i området.

En privatperson (136) framför att lantligheten med hästhagar, hundhagar och kullar ska bevaras i sydöstra stadsdelarna. Hen tycker att Nåntuna, Bergsbrunna, Sävja och Vilan ska bevaras som det är. Privatpersonen framför att ingen av de boende i sydöstra stadsdelarna har bosatt sig där för att bli omringad av störande spårvagnar som förstör närmiljön.

En privatperson (140) påtalar att den föreslagna huvudgatan genom de sydöstra stadsdelarna redovisar både spår område och en sju meter bred körbana för bilar. Om det skulle realiserats får de nya stadsdelarna en bilkö från väg 255 till E4. Hen beskriver att enligt informationen under ett tidigare samråd, om det nya området, har det beskrivits att det inte ska vara möjligt att köra bil genom hela stadsdelen.

En privatperson (154) lyfter att spårvägen borde ingå i den stora planen för Sydöstra Uppsala där dessa planer med den nya tågstationen till exempel bör vara klara innan spårvägen byggs.

En privatperson (183) känner sig upprörd, ledsen och orolig för utvecklingsplanerna i Sävja med omgivning. Hen framför att delsträcka D har ett starkt samband och är beroende av förslaget till fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna. Hen anser att det är väldigt svårt att bilda sig en uppfattning om de kumulativa effekterna av exploateringen av skyddsvärd naturmark i kombination med spårväg och bro.

Privatpersonen anser att naturen och kulturmiljön definierar dagens Sävja och att det byggdes med det som grundtanke. Hen framför att många har valt att bo i Sävja på grund av att skogsmarker och ängar finns bland bebyggelsen, samt att det omringas av naturreservat och slättlandskap. Hen påtalar att området består av skyddsvärda riksintressen för natur, kulturmiljö, friluftsliv och dricksvattenförsörjning samt ett stort antal fridlysta och hotade arter. Privatpersonen befarar att utvecklingen enligt detaljplanen och den fördjupade översiktsplanen skulle innebära oåterkalleliga negativa konsekvenser för området. Hen beskriver att en stor del av skogen, kullarna och de öppna fälten kommer att försvinna och ersättas av en tätbefolkad stadsmiljö. Hen befarar att området kommer att fungera som en genomfartsled för alla pendlare och resenärer som ska ta tåget eller E4:an till och från andra delar av Uppsala, vilken skulle gå igenom Stordammensområdet.

Privatpersonen refererar till hållbarhetsbedömningen tillhörande den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna och de övervägande negativa konsekvenserna för klimat, miljö och ekologisk hållbarhet. Hen beskriver att de

planerade motåtgärderna verkar bygga på innovativa lösningar som inte finns i dagsläget.

Privatpersonen framför att flera inkomna yttranden gällande detaljplaneförslaget och förslag till fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna är från myndigheter, som riktar stark kritik mot olika delar av planerna. Hen beskriver att länsstyrelsen framför massiv kritik mot i stort sett alla områden i den fördjupade översiktsplanen och även gällande detaljplaneförslaget. Hen beskriver att kritiken behandlar bland annat riksintressen, påverkan på natur, jordbruksmark, vatten, friluftsliv och trafik etcetera. Hen beskriver att myndigheterna framför att kommunen inte visar om mål kan uppnås och hur de ska uppnås.

Privatpersonen framför att drygt 25% av Uppsalas totala befolkningsökning de närmsta 30 åren ska ske i Sävja. Hen beskriver att det är en 500-procentig ökning från nuvarande folkmängd på närmare 10 000 invånare till närmare 60 000 invånare, och att det skulle skapa Sveriges mest tätbefolkade tätort. Hen anser att den tänkta befolkningsökningen är enorm och skulle innebära en total transformation av området och medföra stora negativa konsekvenser för bland annat natur, kultur, miljö, folkhälsa och befintliga boende i området. Hen anser att en sådan hög befolkningstillväxt inte är hållbart eller ansvarsfullt varken på lokal eller regional nivå. Hen föreslår att befolkningsökningen minskar till en tiondel av det som föreslås i förslaget till fördjupad översiktsplan. Hen tolkar delar av förslaget till fördjupad översiktsplan som att Uppsala ska utvecklas för att bli så attraktiv som möjligt, men att det inte samspelar med målen om hållbarhet och ansvarsfull utveckling. Länsstyrelsen påtalar i sitt yttrande gällande den fördjupade översiktsplanen att det saknas en motivering till varför kommunen anser att det är lämpligt med en dubbelt så stor utbyggnad i jämförelse med vad som angetts i översiktsplan 2016. Privatpersonen anser att det inte angivits någon motivering till den extrema befolkningstätheten och förtätningen, utan att det bara hänvisas till en siffra i ett avtal som slutits med staten i utbyte mot fyrspårig järnväg.

Privatpersonen ifrågasätter hur den enorma befolkningsökningen i de sydöstra stadsdelarna kan hävdas vara en del av hållbar stadsutveckling när målet är att öka folkmängden med närmare 50% vart 30:e år. Hen anser att planförslaget inte når upp till regionala eller nationella mål om ansvarsfull och hållbar utveckling. Privatpersonen anser att detaljplanen inte bidrar till att värna och bevara natur, artbestånd, habitat, miljö och folkhälsa. Hen tycker inte att förslaget stödjer FN:s globala mål genom Agenda 2030 gällande ekonomisk, social och miljömässig hållbar utveckling.

Privatpersonen påtalar att alla de nya invånarna i området ska ha tillräcklig försörjning av livsmedel, el, värme och vatten samt service och arbete. Hen framför att Uppsala redan idag, utan den planerade befolkningsökningen, är ansträngt på flera av punkterna. Privatpersonen framför att mänsklighetens resursförbrukning överstiger jordens förmåga att regenerera resurserna under ett år, redan utifrån dagens befolkningsökning. Hen anser att konsumtionen av förnybara naturresurser redan idag överstiger vad jorden kan producera och undrar hur den planerade folkmängden och förtätningen på så vis kan vara ansvarsfull och hållbar planering. Hen undrar om kommunstyrelsen anser att en fortsatt hög befolkningsökning och förtätning är önskvärd för en hållbar stadsutveckling. Hen betonar att utveckling inte behöver innebära stor kvantitet.

En privatperson (194) tycker att de höga byggnaderna som planeras i de sydöstra stadsdelarna inte passar in i miljön, varken i befintliga grönområden eller tillsammans befintliga låghus. Privatpersonen bestrider den förlagna detaljplanen och tycker att

det är olyckligt att förstöra grönområden och naturreservat, och på så vis bortse från människors behov av ett rikt friluftsliv i framtiden.

En privatperson (252) anser att ingen hänsyn tas till de boende längs Hemslöjdsvägen och barnen i området. Hen påtalar att de enligt planförslaget kommer att behöva en spårväg, där den tillåtna hastigheten föreslås bli 70 kilometer i timmen i alternativet med högbro. Privatpersonen ifrågasätter om det är rimligt.

Vidare framför hen att spårvägen skulle bli en barriär i skogsområdet i Nántuna. Detta skulle få till följd att barnen får använda befintlig väg, där hastighetsbegränsningarna sällan följs. Hen undrar hur barn och djur, som vistas i skogsområdet som vetter mot hästgarna, ska skyddas från spårvägen.

Två privatpersoner (262) är emot hela planen för sydöstra staden och framför att Lunsen är en ovärderlig tillgång för de boende och för miljön.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Området inom fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Uppsala Södra

Region Uppsala önskar en fortsatt dialog i arbetet med utformningen av Uppsala Södra.

Trafikverket kan i detta skede inte ge några synpunkter på kommunens placering av vändslinga för kollektivtrafikstråket vid Uppsala Södra. Det behövs en fortsatt dialog mellan kommunen och Trafikverket för att kunna säkerställa en placering av stationen i järnvägsplanen. Trafikverket anser att en yta på ett 100 meter brett stråk behövs vid stationen för att säkerställa att utbyggnaden av spår och station får plats då ytan för befintliga samt nya spår, station och vändspår är cirka 40 meter. Denna bredd behövs i totalt cirka 1100 meter för en pendeltågsstation.

En privatperson (31) påtalar att det inte finns några planer på att utveckla busslinjer i stadsdelarna, vilket skulle innebära att stationen i Bergsbrunna inte kan nås av boende i stadsdelarna. Privatpersonen tror därför att den nya stationen enbart kommer att användas av boende i Bergsbrunna och Sävja, och att boende i Nántuna och Vilan kommer att åka till Uppsala centralstation för att ta tåget.

En privatperson (105) anser att ändhållplatsen vid Uppsala Södra bör utformas med minimalt avstånd ”plattform till plattform”. Spårvagnshållplatsen bör därför läggas på bro vinkelrätt över järnvägsspåren. Skarpa kurvor vid ändhållplatsen måste undvikas.

Några privatpersoner (125, 163) tror inte att en pendeltågsstation vid nya Uppsala Södra/Bergsbrunna kommer att bli ett attraktivt nav i tågtrafiken mot Stockholm, eftersom den inte erbjuder snabb tågförbindelse till Stockholm. Det innebär inte någon tidsvinst ifall det bara är pendeltågen som stannar i Bergsbrunna. Spårvagn från Gottsunda till Bergsbrunna beräknas ta 15 minuter, så fler kommer välja att ta tåg från centrala Uppsala eftersom det går snabbare tåg därifrån.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Den tilltänkta nya järnvägsstationen i Bergsbrunna, Uppsala Södra, ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Förprojekteringarna

Region Uppsala påpekar vikten av att planera för eventuell ersättningstrafik i närheten av spårvägen eftersom det påverkar gatornas utformning. Även uppställnings- och vändplatser för ersättningsbussar vid strategiska platser såsom Uppsala Södra bör säkerställas.

Statens fastighetsverk förordar starkt en blandtrafiklösning inom delsträcka A och att övergången till kollektivtrafik i reservat bör ske bortanför Stadsträdgården. Nackdelen med blandtrafik, att spårtrafiken kan hamna i köbildning, kan motverkas genom att köbildningen förhindras genom trafikreglering. En sänkt hastighet för spårtrafiken kan ses som ett tillskott ur kulturmiljö- och stadsmiljösynvinkel.

Föreningen Vårda Uppsala påpekar att det nu presenterade förslaget innebär att kollektivtrafiken framförs i blandtrafik på några få sträckor. De finner det anmärkningsvärt att detta ska ske på sträckor med detaljplaner som tillkommit på senare tid. FVU ställer sig vidare undrande till vad det är för princip bakom lösningen att växla mellan spår/buss på egen bana till blandtrafik. I innerstadsmiljöer är det i vissa fall intressant med spårvagn i blandtrafik i gamla gatustråk, men inte i nybyggda stadsdelar.

En privatperson (105) påpekar att det är olyckligt att spårvägen planeras som blandtrafik genom flera nyligen planlagda stadsområden. Hen anser att huvudriktlinjen vid utformningen av spårväg i Uppsala bör vara ett robust och säkert trafiksystem, som utgör ett attraktivt och hållbart transportalternativ som på allvar kan konkurrera med biltrafik. För vardagsresenären är det viktigare att spårvagnen snabbt når relevanta målpunkter än att den glider fram genom gestaltade gaturum.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Uppställnings- och vändplatser är ännu inte studerat, annat än i de fall det finns befintliga busshållplatser där dessa normalt också kan användas för ersättningstrafik.

Trafiksituationen längs Mungatan studeras vidare inom stadsbyggnadsförvaltningen och projektet Uppsala spårväg. Vad gäller hastigheten är bedömningen att blandtrafik på del av sträckan, den skarpa kurvan Mungatan/Sjukhusvägen samt hållplatsen på Sjukhusvägen, bidrar till att hastigheten inte kan bli hög. Exakt hastighet kommer bestämmas senare men det är inte säkert att reserverat utrymme för spårväg måste innebära högre hastighet. Däremot bidrar reserverat utrymme till bättre framkomlighet.

Gällande föreslagen blandtrafik utmed vissa sträckor så är det i regel det begränsade utrymmet som gör att situationen blir olika beroende på respektive plats förutsättningar. Målsättningen har varit att placera spårvägen mittförlagt i reserverat utrymme, av bland annat trafiksäkerhetsskäl. I de fall befintlig struktur begränsar en breddning av gaturummet föreslås ibland blandtrafik, vilket även kan vara fallet i de relativt nya detaljplanerna som redan planlagts för spårväg.

Höjdskillnader och schaktning

Länsstyrelsen påpekar att det inte får skapas transportvägar för föroreningar vare sig det är utmed spårväg/schakt eller i de omläggningar av ledningar/kulvertar som krävs. Möjligheten att kunna sanera vid olyckor måste också beaktas.

Länsstyrelsen påpekar att det planerade anläggandet innebär omfattande schaktarbeten som kommer ge upphov till massor som behöver tas omhand. De anser att en redogörelse för planering kring masshantering så denna sker på ett resurseffektivt sätt krävs. Detta kan förslagsvis redovisas i ett masshanteringsprogram.

Föreningen Sydöstra Uppsala och totalt cirka 180 privatpersoner beskriver att kommunen preliminärt kommer att använda sig av schaktning och sprängning i Bergsbrunna, för att hantera de stora höjdskillnaderna. De befarar att det skulle få negativ påverkan på äldre naturskog med högt biologiskt värde och även påverka det underjordiska vattenflödet i Lunsenområdet. Vidare anser de att det saknas realistiska och praktiska lösningar på ett antal platser utmed sträckan, såväl i de centrala delarna som den övriga delen av sträckan.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Att förhindra spridning av föroreningar i schakter etcetera, och att möjliggöra att sanering vid olyckor kan genomföras, kommer beaktas vidare i genomförandeskedet.

Masshanteringen i byggskedet är en viktig del av projektet och ett masshanteringsprogram kommer upprättas inför genomförandet. Detta beskriver hur masshanteringen ska genomföras på ett så resurseffektivt sätt som möjligt utifrån exempelvis möjligheten att återanvända massor inom projektet, att minimera transportsträckor och transporttider för massor, samt hur eventuellt förorenade massor ska hanteras.

Området Bergsbrunna ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Gestaltning och offentlig konst

Omsorgsnämnden och Äldrenämnden anser att utformningen bör främja att områden kopplas samman snarare än att avskärma och utgöra en barriär mellan grannskap. Det ska vara tillgängligt med möjlighet till återhämtning mellan resorna, exempelvis i form av sittplatser.

Kulturnämnden påpekar att det är viktigt att gestaltningssamarbetet påbörjas tidigt i projektet och föreslår att ett gemensamt konstprogram (i enlighet med inriktningen i gestaltningsprogrammet) tas fram i samarbete mellan kommun, region och Trafikverket. Kulturnämnden påpekar att idag finns konstprogram för kommunal offentlig konst framtagna för platser och områden längs större delen av linjesträckningen. Dessa, samt inriktning och tema för ansökan om Europeiskt kulturhuvudstadsår 2029, ska tas i beaktande vid framtagandet av ett gemensamt konstprogram.

Uppsala Akademiförvaltning är generellt positiva till detaljplanen. Uppsala Akademiförvaltning uppskattar målsättningen att kollektivtrafikstråket ska upplevas som ett naturligt inslag längs sträckningen för att undvika barriärer. Särskilt i de centrala delarna och vid Uppsala centralstation.

Region Uppsala påpekar vikten av offentlig konst och föreslår ett gemensamt konstprogram mellan kommunen, regionen och Trafikverket kopplat till projektet.

Statens fastighetsverk anser även att det bör övervägas om en gestaltning av spårutrymmet ska ges karaktär av gata eller av gräsbelagd park. Lösningar med blandtrafik bibehåller gaturummets karaktär av just gaturum vilket de anser är en fördel ur kulturhistorisk synvinkel.

Akademiska hus lyfter fram att likriktarstationerna bör gestaltas för att passa in i det befintliga landskapet så att påverkan på kringliggande natur- och kulturmiljö blir liten.

Uppsala universitet lyfter risken med barriäreffekten kollektivtrafikstråket kan skapa på Sjukhusvägen, som redan idag är en barriär mellan Rudbecklaboratoriet och Akademiska sjukhuset.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Ett gestaltningsprogram för detaljplanen togs fram till samrådet. Detta program, som har fördjupats till granskningskedet, behandlar bland annat utformning av hållplatser med sittmöjligheter. Gestaltningsprogrammet hanterar frågan om hur utformningen av gaturummet, linjeelement och ”möbler” i gaturummet kopplade till spårvägen ska bidra till både god balans mellan dels en helhet i gestaltningen längs hela stråket för det kapacitetsstarka kollektivtrafikstråket, dels särdrag kopplade till olika stadsdelar och miljöer av olika slag längs kollektivtrafikstråket. Den historiska dimensionen är en av de aspekter som vägts in till utformningen.

Stadsbyggnadsförvaltningen anser att det vore en god idé att ett gemensamt konstprogram för projektet tas fram i samarbete mellan kommunen, regionen och Trafikverket. Detta görs dock inte inom ramen för arbetet med denna detaljplan.

Frågan om blandtrafik eller separata körfält för spårväg avgörs i första hand av utrymme och trafiksäkerhet. Om grön tracé kan användas i samband med reserverat utrymme för spårväg styrs inte i detaljplanen. Eftersom planen även ska möjliggöra för BRT (Bus Rapid Transport) kan planbestämmelser om grön tracé inte användas. Detaljplanen reglerar inte exakt utformning av spårutrymmet, men det kommer att studeras i ett senare skede. Däremot eftersträvas separata körfält där det är möjligt för att säkra framkomligheten.

Det finns goda möjligheter att utforma likriktarstationerna så att de passar in i olika miljöer. Fasaderna kan till exempel beklädas på olika sätt och stationerna kan byggas så att det inte krävs staket för att uppfylla säkerhetskrav.

Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att kollektivtrafikstråket påverkar barriäreffekterna. Hur stor barriäreffekten blir eller upplevs beror på en mängd saker. Det studeras löpande i det pågående arbetet, men måste även avvägas mot trafiksäkerhet och kollektivtrafikens framkomlighet. Den avvägningen kommer att göras utifrån fyra principer: uppmärksamma, leda, förhindra och avstänga. Gestaltning av de lösningar man väljer utifrån principerna kan bidra till att höja tydligheten i gaturummet och därmed bidra till att barriäreffekten minskar. Principer för utformning av objekt som ska uppmärksamma, leda, förhindra och avstänga har behandlats översiktligt i gestaltningsprogrammet.

Tillgänglighet och orienterbarhet

Funktionsrådet anser, i enlighet med 1 kap. 1 § i plan- och bygglagen, samt Uppsala kommuns *Program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning*, att all stadsmiljö i Uppsala kommun ska vara tillgängliga för alla och därför måste hänsyn tas till alla typer av funktionsnedsättningar. Funktionsrådet anser därför att en komplett utvärdering över personer med funktionsnedsättnings tillgänglighet ska göras.

Omsorgsnämnden och Äldrenämnden lämnar synpunkter utifrån principer om universell utformning, ”hela-resan-perspektiv”, tillgänglighet samt delaktighet för de som de finns till för, alltså vuxna och barn med funktionsnedsättning. Nämnderna påpekar att alla ska i största möjliga utsträckning jämlikt och jämställt kunna använda kollektivtrafiken, utan att utformningen skapar behov av särskilda anpassningar. Det ska bli rätt från första början i utformningen. På så sätt kan principen om universell utformning bidra till förbättrad effektivitet genom att undvika dyra sårlosningar som kommer till i efterhand. Nämnderna anser därför att för att ta fram en universell utformning av kollektivtrafikstråket ska ansträngningar göras för att kartlägga hinder och avvärja hinder för de som berörs av kollektivtrafikstråket, antingen som resande eller som närboende. En god orienterbarhet, trygghet och tillgänglighet för alla eftersträvas.

Nämnderna ser behov av att en konsekvensanalys tas fram avseende tillgänglighet, både för resande ur ett hela-resan-perspektiv och utifrån barriäraspekter i kollektivtrafikstråket för boende eller besökande. Konsekvensanalysen ska göras i dialog med boende med funktionsnedsättning i olika åldrar som berörs av planbeskrivningen och brukarföreningar, äldre som berörs av planbeskrivningen samt de pensionsorganisationer som är verksamma i kommunen. Barns perspektiv med fokus på barn med funktionsnedsättningar ska beaktas, utöver den barnkonsekvensanalys som redan gjorts. Principen bör vara att inkludera målgrupperna i ett tidigt skede.

Omsorgsnämnden och Äldrenämnden påpekar att det är viktigt att stråken och därtill relaterad byggd miljö placeras och utformas på ett sådant sätt att de också främjar orienterbarheten. Exempelvis genom att etablera strategiskt placerade landmärken av olika slag. Orienterbarheten har bland annat betydelse för tillgängligheten och ”hela-resan-perspektivet” och främjar att även personer med ex. en kognitiv funktionsnedsättning har möjlighet att självständigt företa sig resor genom staden från start till mål.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen att kollektivtrafiken ska göras tillgänglig för personer med funktionsnedsättning och kommer att ta med sig inkomna synpunkter i fortsatt detaljprojektering i samarbete med regionen.

Trygghet, hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen påpekar att i utredningen om risk och säkerhet konstateras att det parallellt med en spårväg inte bör färdas mer än 4000 fordon per timme och dygn på grund av risk för personskador och att prognoserna för Uppsala 2050 S4 visar att det på många sträckor kan förväntas högre biltrafikflöden än så. Det är viktigt att i dessa stråk se över vilka åtgärder som kommunen kan genomföra för att minska biltrafiken eller skilja spårvägen från gatan.

Länsstyrelsen påpekar att ett antal byggnader ligger så nära kollektivtrafikstråket att åtgärder kommer att krävas för att minska risken för påverkan i händelse av urspårning.

Omsorgsnämnden och Äldrenämnden påpekar att det är viktigt att uppmärksamma påverkan för personer med funktionsnedsättning i olika åldrar respektive äldre personer vid val av trafiklösningar som innebär konkurrens mellan trafikslag och blandad trafik i samma körbanor. Tryggheten för gångtrafikanter med funktionsnedsättningar i olika åldrar måste säkras. Det innebär att tillse att trafiksituationen ska göras tillgänglig, säker och överskådlig, även vid resnoder och i och omkring områden som är av vikt för barns möjlighet till självständig mobilitet. Längs hela stråket måste trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter vara särskilt prioriterad. Omsorgsnämnden och Äldrenämnden påpekar att billig, tillgänglig, trygg och frekvent kollektivtrafik på olika skalnivåer är särskilt viktigt för de som av olika skäl inte har tillgång till egen bil.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd efterfrågar en forskningsstudie som visar på sanningshalten i citatet från planbeskrivningen: ”Kollektivtrafikstråket bidrar på ett positivt sätt till människors hälsa, framför allt genom ökad tillgänglighet men även med bättre ljudmiljöer längs med sträckan.” De menar att människor snarare känner sig uppgivna och ledsna att kommunen förstör vår natur och kultur i staden.

Brandförsvaret anser att riskhanteringsstrategier behöver förtydligas i samband med att arbetet med riskhantering i planarbetet fortskrider. PM Risk och Säkerhet identifierar höga individrisknivåer i anslutning till spårvägen vilket avses hanteras främst med hastighetsreglering. Detta är tydligt i MKB och PM Risk och Säkerhet men framgår inte lika tydligt i planbeskrivningen.

Brandförsvaret påpekar att praxis vid riskutredning i samhällsplanering är att även utreda riskmättet samhällsrisk som beaktar konsekvenser av händelser som påverkar flera personer beaktat bland annat persontäthet, tid på dygnet etcetera. Om detta inte anses applicerbart i detta planarbete anser brandförsvaret att det ska motiveras.

Brandförsvaret önskar ett förtydligande kring om Akademiska sjukhusets helikopterflygplats, som per definition är bedömd som en sådan farlig verksamhet som omfattas av analysen enligt avsnitt 3.1.1 i PM Risk och Säkerhet, har fångats upp under utredningen.

Cykelfrämjandet påpekar att med spårväg har korsande trafikanter större skyldighet att hålla sig undan än vanlig väjningsplikt. Spårvagnar är alltid prioriterade i korsningar och kör vanligtvis i egna körfält. De kan i princip hålla högre fart än omgivande trafik. Dock ska spårvagnsföraren inte köra fortare än att stoppsträckan är kortare än siktsträckan. Stillastående hinder på spåret ska man alltså hinna stanna för. Men nästan alla kollisioner inträffar när motparten kommer från sidan, långt innanför stoppsträckan. Reglerna är utformade så att det (nästan) alltid är den påkörda fel. Cykelfrämjandet anser att det skapar en moralisk trafikordning med åtföljande *victim blaming*, trots att det är just spårvagnens/systemets fart och vikt som dödar.

Vasakronan anser att risken med att flera olika typer av fordon blandas på en relativt liten yta inte är ordentligt utredd.

Vasakronan påpekar att skolan inom Uppsala Science Park har sin skolgård mot Dag Hammarskjölds väg och därmed kommer nära spårvägen om den placeras på östra sidan av Dag Hammarskjölds väg. Konsekvenserna för verksamheten behöver utredas mer ingående. Säkra passager nämns som exempel.

Statens veterinärmedicinska anstalt lyfter frågor kopplade till trafiksäkerhet för myndighetens personal. Det förekommer gångvägar, cykelbanor, personbilstrafik, transporter och kollektivtrafik som korsas i anslutning till myndighetens lokaler.

Uppsala universitet lyfter två platser som de anser är osäkra ur trafiksäkerhetssynpunkt. Dels trafiksituationen längs Dag Hammarskjölds väg, dels infrastrukturen kring Ångströmlaboratoriet. De menar att samrådshandlingarna inte visar hur det på ett tillfredställande sätt ska lösas. Längs Dag Hammarskjölds väg är det redan idag en osäker trafiksituation. Med ytterligare ett fordonsslag riskerar det enligt universitetet att bli än mer osäkert. De menar att lättanvända och säkra passager måste säkerställas. Forskare och studenter vid vetenskapsområdet för medicin och farmaci rör sig mellan Biomedicinskt centrum, Rudbecklaboratoriet och Akademiska sjukhuset, och det är av stor vikt att den framtida trafiklösningen längs Dag Hammarskjölds väg och Sjukhusvägen underlättar flödet mellan dessa platser. Vid Ångströmlaboratoriet är närmare 5000 personer verksamma varför säkra passager mellan de olika anläggningarna inom Polacksbacken är viktiga att säkerställa.

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) anser det nödvändigt att utreda tillgängligheten till SLU:s byggnader avseende både transporter och den omfattande gångtrafik som sker på campus. Det gäller framför allt på Ulls väg, mellan Veterinärvägen och Ultunaallén där människor frekvent rör sig. Det krävs därför trafiksäkra och naturliga kopplingar över Ulls väg, samt en rimlig hastighet.

Akademiska hus anser att det redan idag finns sträckor som är problematiska ur trafiksäkerhetssynpunkt och att planförslaget behöver utveckla och beskriva inverkan på trafiksäkerheten på ett tydligare sätt. De skriver att de trafikprognoser som gjorts visar på stora skillnader i fordonsflöden beroende på vilka styråtgärder som genomförs. Detta, i kombination med att vissa av dagens gator kommer att stängas av, medför en osäkerhet om trafikmängden på det övriga gatunätet när kollektivtrafikstråket införs. De anser att Uppsala kommun bör utreda möjligheten att på ett trafiksäkert sätt kunna ta sig till fastigheterna, samtidigt som tillgängligheten till fastigheterna med fordon inte begränsas, både för anställda, studenter, besökare, boende och för olika typer av transporter.

De anser att trafiksäkerhetsutredningen som jämför riskerna mellan BRT och spårväg är bra, men att det saknas områdesspecifika analyser av kollektivtrafikstråkets inverkan i den befintliga miljön. En sådan analys bör ta hänsyn till närliggande verksamheter och de flöden som idag finns vid det tänkta kollektivtrafikstråket.

Akademiska hus lyfter vikten av säkra passager när, framför allt oskyddade trafikanter, korsar kollektivtrafikstråket för att ta sig mellan olika delar av campusområdet. Hastigheten lyfter de som en annan viktig del av säkra passager. Detta är särskilt viktigt vid Dag Hammarskjölds väg, Ångströmlaboratoriet och Ulls väg genom campus Ultuna.

Vidare betonar de att passager för gång- och cykeltrafikanter måste anslutas på ett säkert sätt till befintliga gång- och cykelstråk.

Längs Dag Hammarskjölds väg ser Akademiska hus en risk med att kollektivtrafikstråket kommer att utgöra en barriär, samtidigt som det är en viktig trafikled som möjliggör transporter till och från verksamheterna. De ser en risk med att minska tillgängligheten till verksamheterna för såväl person- och godstransport som för gående och cyklister. Sträckan mellan Sjukhusvägen och Husargatan ser de som särskilt problematisk, där Biomedicinskt centrum, Uppsala Science Park och Akademiska sjukhuset utgör ett kluster. Det saknas idag säkra passager över Dag Hammarskjöld väg. De ser en oro med en förlängning av den befintliga gång- och

cykeltunneln som riskerar att skapa ytterligare barriäreffekt när gaturummet breddas. De är även oroliga att den kommer upplevas som än mer osäker. De lyfter även att det rör sig många barn i området eftersom det finns förskolor och skolor där. Kollektivtrafikstråket riskerar att skapa en komplex trafikmiljö som kan begränsa barns möjligheter att röra sig fritt. De betonar därför vikten av att utreda sträckan med fokus på att knyta samman västra och östra sidan.

Akademiska hus ser risker även vid Polacksbacken och Ulls väg med att kollektivtrafikstråket skapar en barriär. De påpekar att det är viktigt med trafiksäkra kopplingar och rimlig hastighet. Överlag minskar stråket tillgängligheten till Ångströmlaboratoriet och risken för olyckor ökar. De påpekar att i och med utbyggnaden av Tullgarnsbron kommer flödena mellan centrala Uppsala genom Polacksbacken öka vilket ställer höga krav på trafiksäkra passager genom området.

Bostadsrättsföreningarna Blåsippan, Slottsgränden och Brynhild påpekar att i PM Risk och säkerhet rekommenderas en hastighetssänkning på Bäverns gränd från de projekterade 40 kilometer i timmen till 30 kilometer i timmen. De förutsätter att rekommendationen följs, men påpekar att även 30 kilometer i timmen förefaller vara en relativt hög hastighet i förhållande till den trånga gatusektionen med många korsningar.

En privatperson (20) påpekar att det finns många cykel-bilkorsningar som är farliga ur trafiksäkerhetssynpunkt. Detta kan leda till att färre väljer att cykla vilket är dåligt för både folkhälsan och miljön.

En privatperson (183) påtalar vikten av naturen för människors hälsa och välmående. Hen betonar sambandet mellan psykisk ohälsa och till exempel trångbodda, förorenade, bullriga områden med begränsad tillgång till naturområden. Hen tror inte att det går att ersätta naturmiljön med små gröna inslag och artificiell stadsmiljö. Hen skulle vilja veta vad Folkhälsomyndigheten tycker om den föreslagna utvecklingen enligt fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna.

En privatperson (220) beskriver en oro över trafiksäkerhet och risken för att fastna mellan rälsen vid passage över spåret.

En privatperson (233) påpekar att korsningen Valsätravägen/Tallbacksvägen har försetts med hastighetsdämpande åtgärder under 2019/2020 vilket har resulterat i en säkrare trafikmiljö för gång- och cykeltrafikanter. Om korsningen i framtiden inte kommer att försees med trafiksignaler behöver andra hastighetsbegränsande åtgärder införas.

En privatperson (252) anser att hänsyn inte tagits till boende vid Hemslöjdsvägen samt barnen i området. Hen exemplifierar detta med att de enligt förslaget ska behöva korsa en spårväg där hastigheten enligt underlaget planeras bli 70 km/timmen i högbroalternativet.

Privatpersonen framför att en spårväg skulle bilda en barriär i skogen så att barnen behöver ta sig via befintlig väg istället, där hastighetsbegränsningen sällan hålls. Privatpersonen vill ha svar på hur barn och djur skyddas från spårvägen i skogen som vetter mot hästhagarna i de sydöstra stadsdelarna.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Gällande länsstyrelses påpekande om att det i utredningen om risk och säkerhet konstaterats att det parallellt med en spårväg inte bör färdas mer än 4000 fordon per

timme och dygn så förtydligar stadsbyggnadsförvaltningen att begränsningen handlar om 4000 fordon per dygn i blandtrafik, vilket inte överskrids inom delsträcka A-C.

Vissa riskreducerande åtgärder fastställs i planen, medan andra kommer behöva ingå i det fortsatta arbetet inom projektet Uppsala spårväg. Exempel på en åtgärd för att minska riskerna vid urspårning (och som rekommenderas i PM Risk och Säkerhet) är hastighetssänkningar på vissa sträckor. Detta underlag kommer vara en del av det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet inom projektet.

Inom ramen för detaljplanearbetet har det bland annat gjorts en särskild barnkonsekvensanalys. Denna har uppdaterats hösten 2021 till att även innehålla ett bredare perspektiv så att den nu även innehåller äldreperspektivet och funktionshinderperspektivet.

Stadsbyggnadsförvaltningen tar fram utredningar för att säkerställa att planförslaget på ett positivt sätt bidrar till människors hälsa, exempelvis genom utredningar kring buller, luft, rekreation och natur. Miljökonsekvensbeskrivningens syfte är att konsekvensbedöma planförslaget utifrån bland annat människors hälsa.

En uppdaterad riskanalys har tagits fram till granskningskedet. Planbeskrivningen har kompletterats översiktligt med en beskrivning av hur risker hanteras.

Hastighetsgränser på vägar styrs inte av detaljplanen, men syftet med PM Risk och säkerhet är att belysa risker och lämpliga åtgärder för att minimera riskerna inför byggnation av spårväg. Spårvagn körs på sikt och även om gatan projekteras för 30 kilometer i timmen så sänks i praktiken hastigheten i samband med korsningspunkter etcetera. PM Risk och Säkerhet har kompletterats med motivering till val av bedömningsgrund och värderingskriterier.

PM Risk och Säkerhet har även kompletterats med en bedömning av Akademiska sjukhusets helikopterverksamhet. Helikopterplattans påverkan på säkerheten belyses.

Riskutredningen identifierar vilka konflikter som kan uppstå mellan olika trafikslag, och hur dessa kan lösas. För att undvika olyckor i korsningar, där kollisioner främst sker, kommer dessa regleras med signaler i form av "Wig-Wag", ljud och helst färgsignal. Detta är dock ingenting som regleras i detaljplanen.

Jämfört med samrådsförslaget så föreslås kollektivtrafikstråket att förläggas i mittförlagt läge på Dag Hammarskjölds väg, och kommer därmed längre ifrån skolan inom Uppsala Science Park. Dock kommer biltrafiken, som också generar buller, närmare. Uppsala kommun har tagit fram en lista på skolor, förskolor och fritidshem i kommunen vars gårdar är i behov av bulleråtgärder. Listan omfattar tio skolgårdar. Skolgården på Science Park är en av dem och där planeras för en bullerskärm.

Stadsbyggnadsförvaltningen har upprättat en mobilitetsutredning som klarlagt hur säkra passager ska utformas. För gående planeras för signalreglerade passager där regleringen är densamma över hela passagen, till exempel med grön gubbe, och är raka över både gata och spår. Passager som inte är signalreglerade, eller där signalregleringen inte är densamma över hela passagen, är saxade för att uppmärksamma gående att det är olika regelverk, eller att det är olika signaler för gata och spår. Över bilkörfälten är passagerna utformade som övergångsställen vilket innebär väjningsplikt för fordonstrafiken då signal saknas. Över spåren tillämpas utformningsprincipen som är framtagen för spårpassager.

Cykelpassager bör utformas raka oavsett om det finns signalreglering eller ej, då saxning för cyklister är riskabelt, dels eftersom risken för singelolyckor blir hög då skarpa svängar ska klaras i låga hastigheter, dels då utrymmesbehovet blir mycket

stort om saxade passager ska ge framkomlighet för alla olika förekommande typer av cyklar, till exempel lastcyklar, cyklisterna med cykelvagnar med mera. Om korsningen är signalreglerad bör signalen omfatta hela passagen, gata och kollektivtrafik. Är korsningen inte signalreglerad utformas passagen förslagsvis som en cykelpassage. Det innebär att cyklisterna har väjningsplikt mot både spårvagn och motorfordon.

Eventuell spårväg placeras något högre än gatan, så vid passager är gatan upphöjd i nivå med spåret vilket ytterligare tydliggör passagerna.

Förprojekteringarna har analyserats vad gäller risk och säkerhet. Där säkerhetsrisker har identifierats har åtgärder föreslagits och arbetats in i förprojekteringen, för att skapa en säker och trygg spårväg. I ett senare skede i projekteringen kommer en djupare analys att göras av respektive plats och sträcka för att detaljutforma de riskreducerande åtgärderna. Generellt gäller att inga åtgärder får skymma sikten för spårvagnsföraren. Åtgärderna kommer att följa följande principer: Uppmärksamma, Leda, Förhindra, Avgränsa.

Översyn sker med avseende på bland annat trafiksäkerhet och tillgänglighet, inte minst i samband med korsningar. I det fortsatta arbetet kommer ingå att införa olika lösningar för att leda folk. Detaljutformningen av korsningar och övergångsställen sker senare i processen.

Riskutredning och PM Risk och Säkerhet belyser risker som succesivt minimeras och åtgärdas i förprojekteringarna och vidare i kommande detaljprojektering. Samtliga risker i samhället går dock inte att bygga bort.

Områdesspecifika analyser av kollektivtrafikstråkets inverkan på befintliga miljöer har inte genomförts, och för närvarande planeras det inte.

Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att kollektivtrafikstråket påverkar barriäreffekterna. Det studeras löpande i det pågående arbetet, men måste avvägas mot kollektivtrafikens framkomlighet.

Stadsbyggnadsförvaltningen eftersträvar att begränsa antalet korsningspunkter, men det har inte gått att genomföra överallt. Utformningen vad gäller trafiksignaler och hastighetsbegränsningar detaljstuderas senare och ingår inte i detaljplanen. Planeringen i nuläget utgår från att de allra flesta korsningar för fordon kommer vara signalreglerade. Planeringen utgår för närvarande från trafiksignal i korsningen Valsätravägen/Tallbacksvägen

Det planeras inte för någon cykeltrafik längs med spåren inom spårområdet. Vidare eftersträvas vinkelräta övergångar över spåren. Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen om att det är viktigt att bevaka och undvika platser där det kan finnas risk för att fastna i rälsen vid passager.

Fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Likrikarstationer och elnätsstationer

Akademiska hus skriver att likrikarstationer avger både elektriska och magnetiska fält vilket kan störa känslig utrustning. I planförslaget finns likrikarstationer utplacerade i nära anslutning till Biomedicinskt centrum, Ångströmlaboratoriet, Statens veterinärmedicinska anstalt och Ultunaallén. Beroende på vilket broalternativ det blir

placeras likrikstarstationen vid Ultunaallén på olika platser. I alternativ B hamnar den i nära anslutning till Universitetsdjursjukhuset. Akademiska hus anser att placeringarna måste ses över och att andra placeringar bör utredas. De är inte lämpligt placerade utifrån de verksamheter som finns där idag, och heller inte med tanke på verksamheternas framtida behov. Likrikstarstationerna behöver också konstrueras så att de inte stör verksamheternas utrustning och djurhållning.

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) har invändningar mot likrikstarstationen som planeras utanför universitetsdjursjukhuset, med teknikintensiv forskningsinfrastruktur, då denna kan bidra till ökade elektriska och magnetiska fält. De alltmer känsliga instrument som används i den veterinärmedicinska forskningen kan behöva skärmas av för att undvika störningar vilket kommer medföra merkostnader. SLU föreslår därför att likrikstarstationen flyttas från Universitetsdjursjukhuset. Gnistbildning och andra överraskande ljud eller ljus riskerar också att störa hästklinikens patienter vilket kan innebära en fara för djurägare och personal. För att vara långsiktigt hållbart behövs en teknisk lösning som minimerar risken för överraskande ljud och ljusfenomen, liksom för elektromagnetiska störningar och vibrationer, i närheten av djuranläggningarna.

Uppsalahem ifrågasätter det nya föreslagna läget för elnätstationen inom Kåbo 53:1. Föreslaget E-område är fyra gånger så stort som nuvarande omfattning vilket ger ett betydligt större intrång än vad Uppsalahem anser nödvändigt. Placeringen är på nuvarande angöringsväg till bostadsentré. Uppsalahem påpekar att ett fortsatt nyttjande av angöringsvägen är en nödvändighet för både tillgänglighet och förvaltning. Placeringen är också mer framför byggnaden, jämfört med nuvarande, vilket försämrar boendemiljön. Uppsalahem föreslår att nuvarande E-områdes omfattning bibehålls och att det flyttas så lite som möjligt. Förslagsvis justeras dess läge västerut så att önskad gatubredd kan uppnås samtidigt som påverkan för Uppsalahems del blir så liten som möjlig.

Uppsalahem påpekar att i anslutning till fastigheten Gottsunda 25:2 föreslås en likrikstarstation placeras. Bostäder föreslås inte placeras inom 25 meter från stationen för att minimera risk för eventuell strålning. Det nu föreslagna läget omöjliggör tillkommande bostäder på delar av fastigheten. Läget omöjliggör också bostäder intill Hugo Alfvéns väg i det fall huvudalternativet i dragning väljs. Likrikstarstationens läge förefaller ha valts utifrån den alternativa dragningen enligt planhandlingens exempel på hur den kan integreras i stadsstrukturen. Dess placering bör lämpligen utgå från huvudalternativet. Uppsalahem efterfrågar ett nytt läge som är lämpligt oavsett val av dragning och som inte är i närheten av befintlig eller tilltänkt bostadsbebyggelse. Stationen kan med fördel förläggas norrut i anslutning till bensinstation eller söderut i anslutning till park.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

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 elektiska och magnetiska fält så att verksamheter ska kunna fortsätta bedrivas. Som ett första steg i detta arbete karteras nuläget. Därefter prövas olika tekniska lösningar där detta är nödvändigt för att klara de störningsnivåer som är acceptabla. Avtal tecknas med respektive fastighetsägare.

Detaljutförningen av spårvägsanläggningen kommer inte att kunna vara klar vid antagandet av detaljplanen och därmed inte heller utredningar som gäller de tekniska lösningarna. Utgångspunkten vid genomförandet av detaljplanen kommer därför vara

att eventuella förändringar inte ska omöjliggöra att verksamheter ska kunna fortsätta bedrivas. I det fall en försämring sker ska störningen begränsas så att den håller sig inom det intervall som verksamheten tål.

Dialog har förts med Uppsalahem och Vattenfall efter samrådet. Ett nytt läge och viss annan reglering i detaljplanen redovisas i granskningen. Storleken på det nya E-området vid Kåbo 53:1 utgår från Vattenfalls krav, men har minskats för att inte hindra angöring till bostäder.

Flera av likriktarstationerna har fått nya placeringar efter samrådet, och en del utgår. Likriktarstationen vid Ångströmlaboratoriet utgår. Stationen vid Statens veterinärmedicinska anstalt flyttas en bit norrut i dialog med Akademiska hus. I Gottsunda har båda förslagen på placering av likriktarstationer flyttas till andra platser. Även placeringen i Stadsträdgården har justerats. Även mindre justeringar av övriga likriktarstationers placeringar förekommer.

Ultunaallén och dess likriktarstation ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Avfallshämtning och återvinningscentral

Uppsala vatten och avfall AB påpekar att införandet av spårväg/snabbussystemet BRT (Bus Rapid Transit) kommer att medföra en negativ påverkan på möjligheterna att utföra hämtningar av avfall vid ett antal fastigheter inom planområdet. Frågor kopplat till framkomlighet och trafiksäkerhet för avfallsfordon behöver beaktas, hanteras och lösas.

Uppsala vatten och avfall AB menar att just sträckan längs med Bäverns gränd och Munkgatan troligen är den svåraste att lösa inom hela planområdet. Sträckan består av en äldre bebyggelse där alternativa lösningar är begränsade. För exempelvis angöringen till kvarteret Fågelsången så berörs inte enbart avfallshanteringen utan även varuleveranser till konditoriet. Den enkelriktade trafiken längs med Munkgatan påverkar angöringen till både Fågelsången och till fastigheten vid korsningen Nedre Slottsgatan/Sjukhusvägen. Där kommer avfallsfordonet antingen att blockera körfältet helt vid tömning av avfall eller delvis i samband med att man backar in längs med fasaden vid Fågelsången. Backningsrörelsen är ett riskmoment med både bilister och gång-/cykeltrafikanter att ta hänsyn till.

De menar att lösningar som exempelvis samnyttjade av avfallsutrymmen, skapande av angöringsfickor med mera, kan vara aktuella längs med Bäverns gränd och Munkgatan. Lösningarna kan även komma att inkludera fastigheter som inte ligger i direkt anslutning till spårväg/BRT. Uppsala vatten och avfall AB och avfall AB påpekar att det är viktigt att belysa hur eventuella kostnader för dessa åtgärder ska hanteras. Exempel på kostnader kan vara behovet av nya samfälligheter, eventuell investering i nya avfallsutrymmen, iordningställande av ytor och att ersätta parkeringsytor som kan försvinna på grund av ovanstående.

Uppsala vatten och avfall AB påpekar att infart för angöring till Svettis och Svandammshallarna behöver studeras och hanteras så att tillfart med avfallsfordon kan ske till nuvarande byggnader samt vid en eventuell framtida ombyggnation av fastigheterna.

Vidare upplyser de om att hämtning av avfall idag sker i Stadsträdgården, och då vid "Gula villan" och Parksnäcken. Denna väg är också en anslutning till arenatorget vid Studenternas IP och avfallshantering vid restaurangen (via en rundkörning runt

Studenternas IP vid hämtning av avfall). Bolaget kan inte avgöra utifrån planhandlingen om tillfarten till dessa kommer att finnas kvar efter genomförandet av detaljplanen. Om inte så behöver avfallskärnen från dessa platser flyttas till annan yta där hämtning fortsatt kan ske, alternativt så behövs dispens för tillfart via annan väg. Denna nuvarande angöringsväg ligger i närhet av en planerad plattform där tillfarten innebär att avfallsfordonet korsar både spårväg/BRT och gång-/cykelväg för att nå området. Trafiksäkerheten här behöver studeras.

De påpekar också att det är viktigt att gatusektionen på Torgny Segerstedts allé fungerar i kombination med angöring till avfallsutrymmen som redan finns eller planeras längs med sträckan.

De påpekar att om alternativet med dragningen längs med Bandstolsvägen väljs så behöver det säkerställas att avfallshantering fortsatt kan ske längs med befintlig bebyggelse vid Bandstolsvägen. Det kan exempelvis medföra att angöringsfickor för avfallsfordon behöver skapas längs med sträckan.

De upplyser om att en ny lokalisering av återvinningscentralen i Gottsunda ses över. Preliminärt så kommer återvinningscentralen att ligga kvar på nuvarande plats fram till 2025 och därefter flyttas. Beroende på när och var utbyggande av den kapacitetsstarka kollektivtrafiken påbörjas så kan hänsyn behöva tas till att infarten via Valthornsvägen fortsatt genererar ett större antal fordon så länge återvinningscentralen ligger kvar.

Vidare påpekar de att för fastigheter längs med gator där kapacitetsstark kollektivtrafik planeras bör angöring till avfallsutrymmen övervägas att placeras längs med angränsande gator. Detta eftersom utrymmet längs med spårväg/BRT troligen kommer att vara begränsat i avseende exempelvis angöringsytor. Ett exempel på detta är den centrala delen av Ulleråker med gångfartsområde och kapacitetsstark kollektivtrafik. Anslutning till vissa fastigheter kan behöva kontrolleras och säkerställas efter det att vissa angöringsvägar byggs om i Ultuna.

Uppsalahem påpekar att i planhandlingen konstateras att kvarterets nuvarande avfallshämtning behöver ändras då åtkomst från Bäverns gränd inte kommer att vara möjlig. Dock presenteras inte hur denna ska ändras. En komplettering efterfrågas som tydliggör hur hämtningen framöver föreslås ske. Boendemiljö eller de boendes möjlighet till att lämna avfall får inte försämrats. Det förutsätts att justeringar sker utan att några merkostnader för Uppsalahem uppstår.

Bostadsrättsföreningarna Blåsippan, Slottsgränden och Brynhild oroas över planhandlingarnas påstående att nya sophanteringslösningar behöver ordnas på Bäverns gränd eftersom soppbilen inte längre kan stanna i gatan.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Frågan rörande kostnader som uppstår till följd av genomförandet kommer att hanteras när effekterna är kända.

Frågan om framkomlighet och trafiksäkerhet för avfallsfordon beaktas inom projektet Uppsala spårväg. Detaljplanen kommer möjliggöra in- och utfarter på Bäverns gränd för att möjliggöra bland annat avfallshantering inom respektive fastighet.

Stadsbyggnadsförvaltningen studerar andra lösningar på bland annat Islandsbron/Munkgatan/norra Sjukhusvägen vilket påverkar hela trafiksituationen i området. Bland annat utreds möjligheten att sydrikt trafik på Munkgatan vilket underlättar angöringen vid Fågelsången. Denna typ av åtgärd styrs inte av detaljplanen.

Gällande hämtning av avfall i Stadsträdgården är behovet identifierat och platsen kommer utformas för den fordonstyp som krävs. Detta hanteras i detaljprojekteringen.

Frågan gällande angöring till avfallsutrymmen längs Torgny Segerstedt allé hanteras inte i denna detaljplan.

Gällande Gottsunda och Ulleråker utgår planeringen för närvarande från att dagens verksamhet ska kunna ske även i fortsättningen.

Eftersom alternativet att dra kollektivtrafikstråket längs Bandstolsvägen valts bort blir frågor om angöring till avfallsutrymmen där ingen fortsatt fråga.

Buller

Länsstyrelsen anser att före inventeringen av behovet av åtgärder när det gäller buller behöver influensområdet preciseras närmare. Länsstyrelsen lyfter att det finns en risk att trafikbuller också kan komma att utgöra en betydande miljöpåverkan, vilket behöver beaktas i det fortsatta planarbetet. Redan idag överskrids bullernormerna i vissa delar av vägnätet. Det är osäkert om biltrafiken kan begränsas av de åtgärder som föreslås i planförslaget, särskilt om snabbussystemet BRT (Bus Rapid Transit) genomförs, och därför finns denna risk. Länsstyrelsen håller med om att den högre turtätheten som presenteras i BRT-alternativet kan leda till mer omfattande ljudstörningar i form av trafikbuller.

Länsstyrelsen ifrågasätter trafikprognoserna och har invändningar både mot beräkningen av nollalternativet och effekten av de olika styrmedelspaketen på biltrafiken.

Länsstyrelsen anser dels att kommunen behöver uppdatera den bullerkartläggning som är genomförd år 2016 med mer aktuella uppgifter, dels komplettera utredningen med en mera nyanserad och fördjupad bedömning. Länsstyrelsen påpekar att för att säkerställa tillräckliga åtgärder gällande buller behöver kommunen beakta ett mindre positivt och kanske samtidigt mer realistiskt framtidsscenario.

Länsstyrelsen påpekar att gnisslande ljud kan uppkomma vid inbromsningar inför stopp vid stationer samt vid kurvtagning. Det är därför av stor vikt att hänsyn till detta tas vid planering av hållplatser och kurvor.

Länsstyrelsen anser att det kan vara lämpligt med planbestämmelser för buller längs särskilt känsliga och vibrationskänsliga verksamheter/områden. Länsstyrelsen anser att i de fallen där ljuddämpat material eller bullerskärm/skydd används som bullerminskande åtgärd ska detta finnas som en planbestämmelse.

Länsstyrelsen anser att buller vid Ultunabron behöver studeras mera och lyfter att gnissel kan uppstå då högbron inte är rak. Det kan därför finnas behov av att spåranläggningen över bron avdämpas genom lämplig teknik. Eftersom området där bron passerar är känsligt för bullerstörningar kan det eventuellt vara motiverat med planbestämmelser.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden påpekar att planen anger att skolor och förskolor som ligger längs med stråket är placerade på ett sådant sätt att de har tillgång till skolgårdar med god ljudmiljö. Nämnden påpekar att Jenssens förskola och Uppsala enskilda skola längs Dag Hammarskjölds väg ligger längs med sträckningen och är i kommunens handlingsplan för buller utpekade som aktuella för bullerskyddsåtgärder. Miljöförvaltningen driver i ett ärende att bullerskyddsåtgärder ska utföras på förskolan

och grundskolan. Detaljplanen bör därför möjliggöra att bullerskydd kan uppföras intill Dag Hammarskjölds väg vid förskolan och grundskolan. Om bullerskydd inte redan är på plats vid planens genomförande bör bullerskydd uppföras för den aktuella förskolan och skolan.

Miljö- och hälsoskydds nämnden påpekar att det är viktigt att bullernivåer i naturreservatet Årike Fyris hålls låga för att inte störa djur och friluftsliv. Detta gäller också under anläggningstiden av eventuell ny bro. Miljö- och hälsoskydds nämnden anser att det är viktigt att utreda vilka åtgärder som behövs för att undvika störande vibrationer och stömljud från spårvägen eller BRT i utpekade känsliga områden. Det finns annars risk för att störningsärenden inkommer till miljöförvaltningen i efterhand och då kan det vara mycket svårt och kostsamt att utföra skyddsåtgärder.

Miljö- och hälsoskydds nämnden påpekar att om kollektivtrafiken förläggs längs Hugo Alfvéns väg i Gottsunda behöver bullerskydd även utredas vid befintliga bostäder längs gatan.

Miljö- och hälsoskydds nämnden anser att så kallad grön tracé bör användas i så stor utsträckning som möjligt för att minska buller och vibrationer från spårvägen. Miljö- och hälsoskydds nämnden anser att även en BRT med fördel kan ha inslag av växtlighet.

Omsorgsnämnden och Äldrenämnden understryker vikten av att gällande riktvärden för både bostäder och skolgårdar, måste tas i beaktande vid bedömning om kollektivtrafikstråket medför buller som utgör en negativ risk för människors hälsa. Nämnderna vill att försiktighetsprincipen ska tillämpas i anslutning till miljöer där människor bor och vistas, där särskild vikt ska läggas vid verksamhet för barn och unga. Även vad gäller buller och vibrationer ska principer om universell utformning tillämpas.

Akademiska hus har byggnader längs delsträcka A, C och D som inrymmer avancerad verksamhet och installationer, utrustning och forskningsinfrastruktur som är känslig för buller, vibrationer och elektriska och magnetiska fält. Det gäller framför allt vid Biomedicinskt centrum, Ångströmlaboratoriet och Mark- vatten- och miljöcentrum, Biocentrum och Veterinär- och husdjursvetenskapligt centrum (inklusive Universitetsdjursjukhuset) i Ultuna samt vid Statens veterinärmedicinska anstalt. På Akademiska hus fastigheter finns även in vivo-verksamhet och djurhållning vilka är ytterst känsliga för störningar. De anser att fortsatta utredningar krävs och önskar en fördjupad analys av teknikval eftersom spårväg och BRT ger olika störningar.

Akademiska hus skriver att när det kommer till bullernivåer måste utredningen ta hänsyn till verksamheter i anslutning till stråket för att säkerställa att bullernivåerna hålls inom en nivå som inte påverkar användning eller skadar utrustningen. Det gäller särskilt vid hållplatser, där de högsta ljudnivåerna uppstår. Utredningen måste också ta i beaktande det slitage som infrastrukturen utsätts för och vilka bullernivåer som därmed kan uppstå över tid.

Akademiska hus har planer på att expandera Biomedicinskt centrum för att tillgodose kommande behov av lokaler. Detta genom att bygga på den befintliga parkeringsytan öster om Biomedicinskt centrum. De påpekar att nybyggnationen kan komma att innehålla utrustning som är känslig för buller.

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) påpekar att det inom deras verksamhet används instrument, levande djur och teknisk utrustning som är ytterst känslig för bland annat buller. Vissa forskningsprojekt har pågått under lång tid och ett avbrott i den verksamheten skulle vara förödande. För undervisningsverksamheten är man

beroende av en lugn studiemiljö som inte störs av buller. Inom såväl forsknings- som utbildningsverksamheten, bland annat Universitetsdjursjukhuset, är man beroende av avancerad laboratorietrustning. Det behöver därför säkerställas att kollektivtrafikstråket inte hindrar detta. De hänvisar till reglerna i 32:a kapitlet Miljöbalken som bygger på ett lägre beviskrav än vad som normalt gäller vid skadeståndskrav. Det innebär att den skadelidande inte behöver styrka orsakssammanhang utan det räcker att det är övervägande sannolikt att påverkan kommer från yttre faktorer orsakade av trafiken på spårvägen. SLU förväntar sig även där att ansvariga fastighetsägare är med och tar ansvar för att trafiken från den nya infrastrukturen inte påverkar SLU:s verksamhet och om så ändå blir fallet förbinder sig att hålla SLU skadeslösa.

Uppsala universitet påpekar att det vid Rudbecklaboratoriet, Biomedicinskt centrum och MTC-huset finns risk att även små tillfälliga störningar (hörbara och icke hörbara för människor) kan störa verksamheten.

Statens veterinärmedicinska anstalt har apparatur som är känslig för buller i stora delar av sina lokaler. De påpekar att kollektivtrafikstråket går väldigt nära lokalerna i det nordvästra hörnet av byggnaden vilket kan påverka detta. Detta gäller även likriktarstationen som inte får placeras för nära verksamheten och påverka denna negativt. De efterfrågar en mer detaljerad studie kring buller och vibrationer.

Vasakronan påpekar att det finns labb- och forskningslokaler i byggnaderna närmast Dag Hammarskjölds väg, och oroas av att en placering av spåret på den östra sidan av gatan höjer bullernivåerna jämfört med dagens situation. De påpekar att det är viktigt att platsspecifika utredningar görs och att relevanta bulleråtgärder utförs.

Vasakronan påpekar att skolan inom Uppsala Science Park har sin skolgård mot Dag Hammarskjölds väg och därmed kommer nära spårvägen om den placeras på östra sidan av Dag Hammarskjölds väg. Konsekvenserna för verksamheten behöver utredas mer ingående. Buller nämns som exempel.

Funktionsrätt anser att kommunen bör säkerställa att inga bostadsrum utsätts för bullernivåer som överskrider 30 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus och 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid byggnads fasad och uteplats.

Uppsalahem påpekar att buller- och vibrationsfrågan är mycket viktig för en god boendemiljö. Planhandling och tillhörande bullerutredning är dock på en så pass översiktlig nivå som gör det svårt att utläsa konsekvenserna för de enskilda byggnaderna och fastigheterna. Fördjupade utredningar behöver genomföras. Dessa behöver enligt Uppsalahem utföras inför granskningen för att planförslagets konsekvenser i sin helhet ska kunna bedömas. I det fall ett genomförande riskerar försämra situationen, både utom- och inomhus, förutsätter Uppsalahem att förslaget justeras eller att nödvändiga skyddsåtgärder för byggnad och mark genomförs. Uppsalahem förutsätter också att kostnader för sådana skyddsåtgärder eller eventuella skador vid ett genomförande bekostas av kommunen. Uppsalahem uppmärksammar också att bullerutredningens bilaga 6.1 förefaller vara felaktig. Uppsalahem framhåller vikten av att utreda placering av hållplatser utifrån bullerperspektivet, men också säkerställa att det blir enkelt och bekvämt för resenärer att byta från ett trafiksystem till ett annat, utan att den intilliggande boendemiljön påverkas negativt.

Uppsalahem påpekar att längs Bäverns gränd ligger deras byggnader i direkt anslutning till gatan och att det är särskilt angeläget att utreda buller- och vibrationer längs Bäverns gränd där hänsyn behöver tas till byggnadernas ålder (1800-tal) och

trämaterial. Det behöver säkerställas att ett genomförande inte ger negativa konsekvenser för vare sig byggnader eller boendemiljö. Dessa utredningar behöver enligt Uppsalahem fördjupas inför granskningen för att påvisa att byggnader eller boendemiljö inte riskerar ta skada.

Bostadsrättsföreningarna Blåsippan, Slottsgränden och Brynhild ifrågasätter bullerutredningens utgångspunkt att antalet bussar på Bäverns gränd kommer att minska vid en utbyggd spårväg med tanke på att staden samtidigt växer. Bostadsrättsföreningarna Blåsippan, Slottsgränden och Brynhild undrar om turtätheten på Bäverns gränd och oroas över att föreslagen turtäthet påverkar mängden buller mer än dagens busstrafik. Bostadsrättsföreningarna påpekar att det är viktigt att en fördjupad bullerutredning görs och påpekar att bullerplank inte är realistiskt på Bäverns gränd.

Bostadsrättsföreningen Dragarbrunn 63 undrar över hur mycket själva spårvagnstrafiken kommer att påverka fastigheterna och de boende med buller.

Bergsbrunna vägförening är oroliga för höga bullernivåer i rekreationsområdet kring Stordammen på grund av närheten till det föreslagna kollektivtrafikstråket.

Två privatpersoner (4, 233) är oroliga för att sektionen vid Tallbacksvägen/Malma Backe-Slädvägen förskjuts norrut, eftersom det innebär att det skogsparti som idag fungerar som barriär mot Vårdsätravägen minskas. För villaägare på Malma ringväg kommer det innebära att fordonstrafiken kommer att komma närmare och med det även ljudnivån att öka. De menar att även om skogspartiet blev trevligare när det rensades från sly 2019/2020 blev ljudnivån påtagligt högre. Förskjuts sektionen ännu mer norrut blir skogspartiet ännu mindre. Privatpersonerna önskar en bullermätning med nuvarande trafik och även en efter att tänkta förändringar är genomförda. Om det medför ökat buller önskar de bullerdämpande åtgärder så som bullervall eller bullerplank för hela sträckan, och inte enbart punktvis för de närliggande fastigheterna.

Hyresgästföreningen Uppsala-Knivsta påpekar att det är viktigt att störningar från trafiken oavsett vilket system det blir för kringboende i befintlig och ny bebyggelse minimeras så mycket som möjligt.

Nåntuna Backe Samfällighetsförening anser att det saknas tillräckligt underlag kring vilken påverkan den planerade kollektivtrafiken får på föreningens närmiljö mellan Fyrisån och väg 255, som angränsar till fastigheter som ingår i föreningens samfällighet. Föreningen vill se ett heltäckande underlag avseende trafiktäthet, buller och säkerhet kring och åtkomst till spårväg och väg. Föreningen befarar att kollektivtrafiken kan komma att påverka både vuxna och barn som bor i närheten av spårområdet.

En privatperson (12) och Kragsskivlingens och Tofsskivlingens villaägareförening är oroliga för höga bullernivåer till följd av spårvägen. Hen vill ha ett samarbete med kommunen kring frågorna och undrar om det redan nu finns en kontaktperson.

En privatperson (14) är orolig över bullernivåerna på Vårdsätravägen. Inte bara inomhus, utan även för utomhusmiljön. Hen tycker att bullerplank borde övervägas.

Två privatpersoner (15, 17) skriver att om liggande förslag längs Vårdsätravägen kvarstår måste stor hänsyn tas till boendes närmiljö. Bullerplank bör tillhandahållas och vara på plats under anläggningstiden då det med stor sannolikhet kommer att ha stor negativ påverkan.

En privatperson (91) som även samlat ett antal namnunderskrifter och Bäcklösadalens villaägareförening är oroliga för att de befintliga kullar som skärmar av Gottsunda allé och Hövägen och håller nere bullernivåerna försvinner i och med införandet av kollektivtrafikstråket. De ifrågasätter om rätt kartunderlag har använts när bullerutredningen tagits fram. De påpekar även att kommunen måste ta hänsyn till de befintliga husen på Hövägen vad gäller avstånd och bullerpåverkan vid en framtida utbyggnad av Gottsunda allé.

En privatperson (125) påtalar att bullerutredningen för delsträcka D utförs med beräkningsunderlag som redovisar att det ska byggas höga byggnader intill Nåntuna Backe. Samfälligheten i närheten har röstat för att inte sälja sin mark och politikerna har lovat att expropriering inte kommer att ske. Hen anser därför att byggnaderna ska tas bort i underlaget och att en ny bullerutredning ska genomföras.

En privatperson (221) befärar buller från den planerade spårvägen kan sprida sig i Årike Fyris och utefter Årieket i nordsydlig riktning. Privatpersonen anser att det skulle innebära stora negativa konsekvenser för djurlivet och friluftsupplevelsen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

En fördjupad bullerutredning har tagits fram till granskningsskedet. Utredningen innehåller uppdaterade ljudutbredningsberäkningar med aktuella spårlägen och trafikering, växlar med mera, en inventering av fastigheter som berörs av buller från kollektivtrafikstråket, samt underlag för beslut och vidare projektering av åtgärder mot buller vid spår och vid berörda fastigheter.

Eftersom det i granskningsskedet finns föreslagna lägen på hållplatser och växlar samt projekterade kurvradier med angiven maxhastighet så har dessa förutsättningar också tillämpats för att precisera ljudkällorna. Utredningen innehåller även förslag på åtgärder på de fastigheter där inventeringar gjorts och där det förekommer överskridanden.

Ett förtydligande avseende vad som utgör influensområde har gjorts i miljökonsekvensbeskrivningen. När det gäller buller, vibrationer och luft har influensområdet i huvudsak följt planområdet och angränsande befintliga och planerade bostäder upp till 200 meter från spåret. Influensområdet är satt utifrån bedömningen att de angränsande huskropparna dämpar bullerspridningen. Samtliga bostäder där gällande riktvärden överskrids på grund av spårväg eller BRT ligger inom 100 meter från spåret.

Trafikprognoserna utgår från vedertagna så kallade integrerade markanvändnings- och trafikmodeller, till exempel Sampers och Lutrans. Översiktsplanens och Uppsalapaketets markanvändning vad gäller bostäder och arbetsplatser är ingångsdata för dessa, liksom de resvaneundersökningar som kommunen regelbundet gör. Vidare nyttjas evidensbaserade mönster och effekter av realekonomisk tillväxt samt effekter av de olika styrmedel som är antagna.

Prognoserna baseras på ett långsiktigt antagande om en genomsnittlig årlig tillväxt på 2 procent. En väsentligt högre tillväxt skulle kunna ge en lägre ökning av användandet av kollektivtrafik än prognosticerat. I prognoserna används historiska samband mellan realekonomisk utveckling hos befolkningen nationellt och val av färdmedel. De olika scenarierna baseras alltså till stor del på historiska förhållanden. Även de resvaneundersökningar som Uppsala kommun regelbundet genomför används som underlag.

Det finns flera olika faktorer som påverkar säkerheten i prognoserna. En är att en spårväg har systempåverkande effekter, den så kallade spårfaktorn. Spårtrafik har en attraktivitet som saknas i busstrafik och begreppet används för att förklara de underskattade prognoser som spårtrafik ofta ger. Det är svårt att fånga in de förändringar som kan ske vid systemskiften vilket ger en viss osäkerhet i prognosen.

Ytterligare en osäkerhet är kvardröjande effekter av covid-19-pandemin. Bedömningen är att rädslan för att nyttja kollektivtrafiken är övergående. Däremot kommer sannolikt resvanorna att förändras på några olika sätt. Totalt kommer sannolikt ett eventuellt minskat arbetsresande att kompenseras av ett ökat fritidsresande. Det är en trend som pågått länge, även om pandemin accelererat processen.

Ett minskat arbetsresande kan ge en minskad efterfrågan i rusningstid. Dock är bil relativt sett ett vanligare färdmedel än kollektivtrafik hos den grupp som har möjlighet att arbeta hemifrån. Det kan tyda på att effekten för kollektivtrafiken är mindre.

Det är osäkert att göra någon bedömning om de aktuella sträckorna generellt genererar fler arbetsresor, som inte kan utföras från hemmet, än andra sträckor. Å ena sidan är många av arbetsplatserna kopplade till sjukvård och utbildningsväsende, där andelen kvarvarande hemmaarbetande sannolikt är lägre. Å andra sidan kommer trafiken längs den aktuella sträckan sannolikt att på sikt generera fler regionala resor till och från exempelvis Stockholm. Det är längre resor där man kan tänka sig ett ökat hemmaarbetande.

Ytterligare en faktor som kan påverka prognosen är en ökad övergång till eldrift för personbilar. Inköpspriset för elbilar kommer på sikt att sjunka och drift och underhåll är billigare jämfört med bilar som drivs av fossila bränslen. Om inga nya skatter på elbilar införs kan det tyckas troligt att fler kommer att välja elbil, vilket minskar kollektivtrafikresandet. Men någon form av skatt eller avgift kan rimligen antas införas. Bil är dessutom ett ytineffektivt färdmedel i en stad, vilket kvarstår oavsett drivmedel. I en förhållandevis tät stad kommer bilens relativa konkurrenskraft därför att vara fortsatt lägre jämfört med andra färdmedel. Beroende på andra typer av restriktioner i termer av bilars framkomlighet så kommer detta öka kollektivtrafikresandet ytterligare. Utifrån ett övergripande resonemang om ett ökat tryck på resurseffektiva färdmedel blir bedömningen att påverkan på prognoserna är relativt små.

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. Som ett första steg i detta arbete karteras nuläget. Därefter prövas olika tekniska lösningar där detta är nödvändigt för att klara de störningsnivåer som är acceptabla. Avtal tecknas med respektive fastighetsägare.

Detaljutförningen av spårvägsanläggningen kommer inte att kunna vara klar vid antagandet av detaljplanen och därmed inte heller utredningar som de tekniska lösningarna. Utgångspunkten vid genomförandet av detaljplanen kommer därför vara att eventuella förändringar inte ska omöjliggöra att verksamheter ska kunna fortsätta bedrivas. I det fall en försämring av bullernivåer kan tålas ska störningen begränsas så att den håller sig inom det intervall som verksamheten tål.

Stadsbyggnadsförvaltningen arbetar för att, i samråd med berörda fastighetsägare, hitta en lösning vad gäller teknikval för spårvägen som inte medför alltför stora olägenheter för omgivningen.

Likrikarstationen vid Statens veterinärmedicinska anstalt är flyttad längre ifrån byggnaden för att minimera risken för störningar.

Uppsala kommun kartlade buller enligt förordningen om omgivningsbuller (och EU:s bullerdirektiv) år 2017. Kommande kartläggning omfattar året 2021.

Stadsbyggnadsförvaltningen genomför årliga trafikflödesmätningar. Under hösten 2021 har antalet mätpunkter utökats för att ge ett tillräckligt underlag för kartläggningen som planeras genomföras av konsult under våren 2022. Kommunen ska rapportera sina data till Naturvårdsverket senast 30 juni 2022.

Stadsbyggnadsförvaltningen har tagit fram en rapport för bullerskyddsåtgärder vid ett antal skolor i kommunen. Jenssens förskola och Uppsala enskilda skola är utpekade som skolor som ska ha bullerskydd mot vägen. Detaljplanen kommer möjliggöra för att bullerskydd kan sättas upp där. Placering av spåret styrs inte av detaljplanen men inriktningen är att spårvägen ska ligga i mitten av gatuutrymmet.

Bullerutredningen redovisar inga överskridanden för befintlig bostadsbebyggelse längs Hugo Alfvéns väg.

Bullerutredningen som togs fram till samrådets bilaga 6.1 har reviderats. En fördjupad utredning är dock framtagen efter det.

Om grön tracé kan användas i samband med separata körfält för spårväg avgörs inte i detaljplanen. Eftersom planen även ska möjliggöra för BRT (Bus Rapid Transport) kan planbestämmelser om grön tracé inte användas.

Kullarna vid Hövägen kommer att försvinna när spårvägen byggs längs Gottsunda allé. Höjdkurvorna i grundkartan är inaktuella (från 2011) men vid förprojektering och bullerutredningens framtagande har nyare höjddata (från 2020) nyttjas. Höjdkurvor är ännu inte genererade utifrån 2020 års laserdata. Där den fördjupade bullerutredningen visar att det finns överskridanden kommer andra bullerdämpande åtgärder genomföras.

Ultunabron, naturreservatet Årike-Fyris, rekreationsområdet vid Stordammen, området mellan Fyrisån och väg 255, ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Vibrationer

Länsstyrelsen anser att vilka åtgärder som behövs för att begränsa vibrationer och stomljud behöver utredas och presenteras närmare. För att säkerställa vibrationsdämpande åtgärder anser länsstyrelsen att det kan vara lämpligt med planbestämmelser för vibrationer längs särskilt vibrationskänsliga verksamheter/områden.

Omsorgsnämnden och Äldrenämnden understryker att även när det gäller vibrationer ska principer om universell utformning tillämpas. Vasakronan påpekar att det finns verksamheter på östra sidan av Dag Hammarskjölds väg som har utrustning som är känslig för vibrationer och stomljud. Det behöver utredas om byggnaderna riskerar att skadas och risker för människors hälsa.

Akademiska hus menar att vibrationer behöver utredas i större omfattning än vad som hittills gjorts. Vibrationer kan skada känslig utrustning. Vibrationer påverkas av underlaget, fordonets skick, vikt och hastighet. Markvibrationer kan även medföra stomljud vilket beror på de geotekniska förutsättningarna. Även detta behöver utredas vidare i nära dialog med fastighetsägare och verksamheter.

Akademiska hus har planer på att expandera Biomedicinskt centrum för att tillgodose kommande behov av lokaler. Detta genom att bygga på den befintliga parkeringsytan

öster om Biomedicinskt centrum. De påpekar att nybyggnationen kan komma att innehålla utrustning som är känslig för vibrationer.

Statens veterinärmedicinska anstalt har apparatur som är känslig för vibrationer i stora delar av sina lokaler. De påpekar att kollektivtrafikstråket går väldigt nära lokalerna i det nordvästra hörnet av byggnaden vilket kan påverka detta. De efterfrågar en mer detaljerad studie kring buller och vibrationer.

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) kan inte acceptera ökade vibrationer i något frekvensområde då det inte finns tillräcklig kunskap om hur detta kan påverka deras djur. Fakulteten för veterinärmedicin och husdjursvetenskap har tillstånd att hålla ett stort antal olika arter både i laboratorier och i hägn och de förstudier som gjorts av vibrationer har inte omfattat de frekvenser som vi vet har störst påverkan på till exempel smågnagare. Eftersom sinnesfysiologin hos häst, fladdermus, syrsa och fisk är mycket olika och den vetenskapliga litteraturen om hur de påverkas av vibrationer är tunn måste utgångspunkten vara att en ökad vibrationsnivå oavsett frekvens riskerar att påverka möjligheterna att undervisa och forska på djur på campus.

Uppsala universitet ser den största risken vid Ångströmlaboratoriet, särskilt på verksamheten vid institutet för rymdforskning som verkar i lokalerna. På Ångströmlaboratoriet bedrivs forskning, på till exempel atomär nivå, vilken är extremt känslig för bland annat vibrationer.

Vasakronan påpekar att skolan inom Uppsala Science Park har sin skolgård mot Dag Hammarskjölds väg och därmed kommer nära spårvägen om den placeras på östra sidan av Dag Hammarskjölds väg. Konsekvenserna för verksamheten behöver utredas mer ingående. Vibrationer nämns som exempel.

Region Uppsala anser att planförslaget inte redovisar konsekvenserna för vibrationer på den detaljeringsnivå som krävs för att helt kunna avfärda negativ påverkan på verksamheten och önskar tydligare och mer detaljerade utredningar i relation till påverkan på fastigheterna.

Centerpartiet påpekar att det är viktigt att den framtida kollektivtrafiken dras på ett sådant sätt att den inte ger upphov till vibrationer som stör universitetets verksamhet vid Ångström, eller att åtgärder vidtas för att förhindra att sådana vibrationer drabbar den viktiga forskning och undervisning som bedrivs där.

Funktionsrätt anser att kommunen bör säkerställa att vibrationsdämpande åtgärder vidtas i enlighet med Swecos utredning.

Bostadsrättsföreningarna Blåsippan, Slottsgränden och Brynhild påpekar att husen intill Bäverns gränd är byggda på lera och att det är en vibrationskänslig jordart. En er detaljerad utredning för de områden som krävs för deras fastigheter. De hoppas på att utredningens slutsatser beaktas och att åtgärder genomförs.

Bostadsrättsföreningarna Blåsippan, Slottsgränden och Brynhild undrar om turtätheten på Bäverns gränd och oroas över att föreslagen turtäthet påverkar mängden vibrationer mer än dagens busstrafik.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden påpekar att om kollektivtrafiken förläggs längs Hugo Alfvéns väg i Gottsunda behöver vibrationsskydd även utredas vid befintliga bostäder längs gatan. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att så kallad grön tracé bör användas i så stor utsträckning som möjligt för att minska buller och vibrationer från spårvägen. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att även en BRT-bana med fördel kan ha inslag av växtlighet.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd oroas också av att spårvägen äventyrar vård och forskning med vibration och magnetfält.

Bostadsrättsföreningen Dragarbrunn 63 undrar över hur mycket själva spårvagnstrafiken kommer att påverka fastigheterna och de boende med vibrationer.

En privatperson (12) och Kragsskivlingens och tofsskivlingens villaägare-förening är oroliga för vibrationsskador. De vill ha ett samarbete med kommunen kring frågorna och undrar om det redan nu finns en kontaktperson. De undrar även om det finns en konsekvensanalys av eventuella vibrationer som kan uppstå.

Två privatpersoner (37, 38) påpekar att Ångströmlaboratoriet och SLU är känsliga för vibrationer som spårväg medför.

En privatperson (91) som även samlat ett antal namnunderskrifter och Bäcklösadalens villaägareförening påpekar att kommunen måste ta hänsyn till de befintliga husen på Hövägen vad gäller avstånd på grund av vibrationer i framtida utbyggnad av Gottsunda allé.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

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 vibrationer så att verksamheter ska kunna fortsätta bedrivas. Som ett första steg i detta arbete karteras nuläget. Därefter prövas olika tekniska lösningar där detta är nödvändigt för att klara de störningsnivåer som är acceptabla. Avtal tecknas med respektive fastighetsägare.

Detaljutförningen av spårvägsanläggningen kommer inte att kunna vara klar vid antagandet av detaljplanen och därmed inte heller utredningar som de tekniska lösningarna. Utgångspunkten vid genomförandet av detaljplanen kommer därför vara att eventuella förändringar inte ska omöjliggöra att verksamheter ska kunna fortsätta bedrivas. I det fall en försämring av vibrationsbilden kan tålas ska störningen begränsas så att den håller sig inom det intervall som verksamheten tål.

Sammanställning av vibrationskänsliga utrymmen och utrustning pågår tillsammans med arbete för framtagande av ett mätprogram i avseende att utföra vibrationsmätningar för att kartlägga nuvarande vibrationsnivåer inom området. Detta underlag kommer sedan ligga till grund för fastställande av riktvärden för berörda verksamheter. Framtagna riktvärden kommer sedan ligga till grund för fortsatt projektering som beräkningar av förväntade vibrationsnivåer från spårväg sedan kan jämföras mot.

Då de känsliga verksamheterna har olika kravställningar bedöms det svårt att styra detta med planbestämmelser.

Det är väldigt svårt att garantera att inte ökade vibrationer förekommer i något frekvensområde då bussar genererar vibrationer inom ett visst frekvensområde, och spårvagn inom ett annat frekvensområde. Detta skulle i princip medföra att det inte går att bygga en spårväg. Här måste man gemensamt ta fram riktvärden för att komma vidare. Resultatet från mätningarna måste sedan utvärderas och användas som underlag för att fastställa ett riktvärde för verksamheten.

De geotekniska förutsättningarna är kända längs Bäverns gränd. Planering för åtgärder vid anslutningen till Islandsbron pågår. Ingen ytterligare utredning sker längs denna sträcka utan planeras ske i ett senare skede. Enligt Swecos vibrationsutredning

presenteras risk för komfortstörningar till bostäder föreliggande för framför allt övervåning i småhus med trästomme, inom ett avstånd av 15 meter från spår. I denna rapport beskrivs även att om riktvärden för komfortvibrationer efterlevs kan risken för vibrationsskador på byggnader emellertid ofta uteslutas eftersom normalt sett krävs vibrationsnivåer som är 10-100 gånger större för att orsaka byggnadsskador.

För vibrationer utvärderas maximal vibrationsnivå för varje passage, det vill säga inga medelvärden över tid som medför att fler passager ger högre totalnivå som är fallet för buller.

Om grön tracé kan användas i samband med separata körfält för spårväg avgörs inte i detaljplanen. Eftersom planen även ska möjliggöra för BRT (Bus Rapid Transport) kan planbestämmelser om grön tracé inte användas.

Elektromagnetism

Länsstyrelsen anser att den särskilda utredningen om riskerna för att resande utsätts för magnetiska fälts rekommendation om att batterier eller kondensatorer är att föredra jämfört med luftburna ledningar bör beaktas i upphandlingen av spårvägssystem även om detta inte kan regleras med planbestämmelser. Likriktarstationer bör placeras så att boende inte riskerar att utsättas för magnetfält högre än 0,4 mikrottesla. Detta anser länsstyrelsen med fördel kan stå som en planbestämmelse.

Akademiska hus lyfter att kollektivtrafikstråket endast ligger 7 meter från fasaden på Ångströmlaboratoriet och cirka 35 meter vid Statens veterinärmedicinska anstalts husliv. Akademiska hus anser att detta medför stora risker på känslig utrustning och djurhållning från elektromagnetism. De ser en uppenbar risk i den utredning som gjorts där de menar att slutsatsen är att det finns risk att känslig apparatur påverkas och att det är viktigt att hänsyn tas till detta i projekteringen. De ser ett behov av att frågan utreds vidare i nära dialog med Akademiska hus och berörda verksamheter.

Akademiska hus har planer på att expandera Biomedicinskt centrum för att tillgodose kommande behov av lokaler. Detta genom att bygga på den befintliga parkeringsytan öster om Biomedicinskt centrum. Nybyggnationen kan komma att innehålla utrustning som är känslig för elektriska och magnetiska fält. Den framtida byggnaden kan komma att påverkas av kollektivtrafikstråket och av likriktarstationen som planeras i närheten av Biomedicinskt centrum.

Vasakronan påpekar att det finns verksamheter på östra sidan av Dag Hammarskjölds väg och Sjukhusvägen som har utrustning som är känslig för elektriska och magnetiska fält.

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) påpekar att det inom deras verksamhet används instrument, levande djur och teknisk utrustning som är ytterst känslig för elektromagnetiska störningar. Vissa forskningsprojekt har pågått under lång tid och ett avbrott i den verksamheten skulle vara förödande. Inom såväl forsknings- som utbildningsverksamheten, bland annat Universitetsdjursjukhuset, är man beroende av avancerad laboratorietrustning. Det behöver därför säkerställas att kollektivtrafikstråket inte hindrar detta. De hänvisar till reglerna i 32:a kapitlet Miljöbalken bygger på ett lägre beviskrav än vad som normalt gäller vid skadeståndskrav. Det innebär att den skadelidande inte behöver styrka orsakssammanhang utan det räcker att det är övervägande sannolikt att påverkan kommer från yttre faktorer orsakade av trafiken på spårvägen.

Statens veterinärmedicinska anstalt har apparatur som är känslig för elektromagnetism i stora delar av sina lokaler. De påpekar att kollektivtrafikstråket går väldigt nära lokalerna i det nordvästra hörnet av byggnaden vilket kan påverka detta. Detta gäller även likriktarstationen som inte får placeras för nära verksamheten och påverka denna negativt.

Region Uppsala anser att planförslaget inte redovisar konsekvenserna för vibrationer och elektromagnetism på den detaljeringsnivå som krävs för att helt kunna avfärda negativ påverkan på verksamheten och önskar tydligare och mer detaljerade utredningar i relation till påverkan på fastigheterna.

Uppsala universitet lyfter att längs delsträcka A och C tangerar planområdet fyra campusområden (Gamla torget, Rudbecklaboratoriet, Biomedicinskt centrum samt Ångströmlaboratoriet) på vilka det bedrivs avancerad forskning och utbildning med känslig utrustningen varför stor försiktighet vid såväl anläggande som framtida drift måste säkerställas. Utmed Mungatan, strax väster om Islandsbron ser de inga risker. Däremot vid Science Park, vid hörnet Sjukhusvägen – Dag Hammarskjölds väg bedrivs avancerad medicinsk forskning som har apparatur som är känslig för till exempel elektromagnetism.

Vid Biomedicinskt centrum gör avståndet mellan kollektivtrafiken och den känsliga utrustningen att det inte är lika känsligt. De lyfter däremot att de kan påverkas och därför noga behöver analyseras i projekteringen av den slutgiltiga kollektivtrafiklösningen.

Uppsala universitet ser den största risken vid Ångströmlaboratoriet, särskilt på verksamheten vid institutet för rymdforskning som verkar i lokalerna. På Ångströmlaboratoriet bedrivs forskning, på till exempel atomär nivå, vilken är extremt känslig för elektromagnetiska fält.

Även två privatpersoner (37, 38) påpekar att Ångströmlaboratoriet och SLU är känsliga för elektromagnetiska störningar som spårväg medför.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Det finns inga dokumenterade hälsorisker av elektromagnetiska fält av de styrkor som förekommer i konventionella spårvagnar. Fälten från konventionella spårvagnar kan dock störa viss känslig apparatur. Batteri eller kondensatormatning av spårvagnarna, på de sträckor där det finns känslig apparatur, kan vara en lösning på detta problem. I en likriktarstation omvandlas nätspänning (50 Hertz) till likspänning. Då det finns misstankar om hälsoeffekter av kraftfrekventa magnetfält kan det som en försiktighetsåtgärd vara lämpligt att begränsa exponeringen av boende till 0,4 mikrot Tesla för kraftfrekventa magnetfält. Detta styrs dock inte med planbestämmelse, utan med en placering på tillräckligt avstånd från bostäder. Elektromagnetism minskar snabbt med avståndet. Likriktarstationerna kan till viss del skärmas av, men placeras i första hand så långt från känslig utrustning att denna inte störs.

Mätprogram och mätningar sker för att kartlägga nuvarande nivåer vid kända vibrationskänsliga verksamheter. Där det misstänks att nuvarande nivåer kan komma att överskridas på grund av spårvagnarna planeras att detaljprojektera för åtgärder. För närvarande är det inte planerat att genomföras med avseende på alla frekvensområden. Vi försöker hitta de mest relevanta frekvenserna i dialog med berörda verksamheter.

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 elektiska och magnetiska fält så att verksamheter ska kunna fortsätta bedrivas. Som ett första steg i detta arbete karteras nuläget. Därefter prövas olika tekniska lösningar där detta är nödvändigt för att klara de störningsnivåer som är acceptabla. Avtal tecknas med respektive fastighetsägare. Vid Ångströmlaboratoriet bedrivs forskning som bland annat rör elektromagnetisk strålning från rymden.

Detaljutförningen av spårvägsanläggningen kommer inte att kunna vara klar vid antagandet av detaljplanen och därmed inte heller utredningar som de tekniska lösningarna. Utgångspunkten vid genomförandet av detaljplanen kommer därför vara att eventuella förändringar inte ska omöjliggöra att verksamheter ska kunna fortsätta bedrivas. I det fall en försämring sker ska störningen begränsas så att den håller sig inom det intervall som verksamheten tål.

Stadsbyggnadsförvaltningen arbetar för att, i samråd med berörda fastighetsägare, hitta en lösning vad gäller placering av likriktarstationer och teknikval för spårvägen som inte medför alltför stora olägenheter för omgivningen.

Likriktarstationen vid Ångströmlaboratoriet är borttagen i granskningshandlingen då bedömningen att stationerna i anslutning till denna räcker för att strömförsörja spårvägen. Likriktarstationen vid Statens veterinärmedicinska anstalt är flyttad längre bort från verksamheten. Placeringen vid Djursjukhuset ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Luft

Länsstyrelsen anser att före inventeringen av behovet av åtgärder när det gäller luft behöver influensområdet preciseras närmare.

Länsstyrelsen påpekar att för att säkerställa tillräckliga åtgärder gällande luftföroreningar behöver kommunen se över trafikprognoserna och beakta ett mindre positivt och kanske samtidigt mer realistiskt framtidsscenario.

Länsstyrelsen påpekar att med hänsyn till utsläpp till luft är spåralternativet att föredra.

Länsstyrelsen påpekar att BRT-alternativet innebär att människor och miljö inom stråket kommer att bli mer exponerade för luftföroreningar jämfört med spårvägsalternativet. I passagen över ån kommer opåverkade områdena att påverkas även om nivåerna för miljö kvalitetsnormer för luft inte kommer att överskridas. När det gäller luft finns inom delar av sträckan en risk att planer som antas senare kan komma att bidra till en högre exponering av både luftföroreningar om den nya bebyggelsen medför mer stängda gaturum. Lägre och mindre sammanhängande fasader för planerade bebyggelse skulle kunna bidra till renare luft i kollektivtrafikstråket särskilt om BRT införs vilket länsstyrelsen anser bör beaktas i den efterföljande planeringen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden påpekar att luftutredningens nulägesbild inte stämmer överens med faktiska uppmätta luftföroreningshalter på Kungsgatan. Det redovisas lägre halter i utredningen än vad som uppmäts i verkligheten och orsaken till det bör förtydligas.

Cykelfrämjandet anser att detta innebär att kommunens tjänstemän föreslår att vi bygger en infrastruktur som försämrar folkhälsan och där utsatta riskgrupper så som barn och hjärtlungsjuka riskerar både sjukdom och för tidig död. De påpekar att luftkvalitetsutredningen visar att halterna för PM10 överskrids om Buss Rapid Transit alternativet antas. Cykelfrämjandet föreslår att planen arbetas om så att miljökvalitetsmålet om Frisk luft uppnås även för PM10 år 2050 också för Buss Rapid Transit alternativet. Cykelfrämjandet anser att luftkvalitetsutredningen bör kompletteras för att beskriva vilken effekt bevarad genomfartstrafik på Kungsgatan får på luftkvaliteten.

Funktionsrätt anser att kommunen bör säkerställa att miljökvalitetsmålen för luft inte överskrids.

En privatperson (91) som även samlat ett antal namnunderskrifter och Bäcklösadalens villaägareförening påpekar att kommunen måste ta hänsyn till de befintliga husen på Hövägen vad gäller avstånd på grund av luftföroreningar i framtida utbyggnad av Gottsunda allé.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Till samrådet togs en luftutredning fram. I den framgår att miljökvalitetsnormen klaras för hela sträckningen. För spårvägen beräknades både miljökvalitetsnormen för beräkningsåren 2030 och 2050, och miljökvalitetsmålet Frisk luft med god marginal klaras enligt beräkningarna. Detta gäller för såväl kvävedioxid som partiklar. Miljökvalitetsmålet Frisk luft klaras för kvävedioxid i samtliga utbyggnadsalternativ, men överskrids något för PM10 i BRT-alternativet år 2050. Bedömningen är därför att det inte finns behov av ytterligare utredningar i dagsläget.

Bron över Fyrisån ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Översvämning/skyfallskartering

Länsstyrelsen anser att kommunen bör förtydliga hur översvämningsrisken ska hanteras vid Fyrisån och föreslå åtgärder och riktlinjer. I miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs att anläggningen bör klara ett 100-årsregn eller ett 100-års flöde i Fyrisån utan skador. Länsstyrelsen anser att kommunen bör förtydliga hur detta ska kunna säkerställas för ett 200-års flöde. Effekten av ett förändrat klimat under anläggningens förväntade livslängd behöver också beaktas.

Uppsala vatten och avfall AB påpekar att det behövs ett förtydligande gällande vad som är dimensionerande återkomsttid för skyfall respektive höga flöden i Fyrisån. De upplyser om att en kommungemensam skyfallskartering har tagits fram under projektet Skyfallsplanen med säkrare resultat jämfört med lågpunktskarteringen som använts i Översiktliga Vattenutredningen.

Privatperson (35) bedömer att Ultunabron skulle behöva förlängas kraftigt för att reducera inverkan av högre vattenflöden och översvämningar, men att det skulle förstöra hela området.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Dagvattenutredningen och planbeskrivningen har förtydligats gällande översvämning och skyfallskartering. En särskild skyfallskartering har gjorts som pekar på var åtgärder

krävs för att ett genomförande av detaljplanen inte ska ha negativ påverkan på intilliggande fastigheter.

Bron över Fyrisån ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Grundläggning och risk för ras, skred och erosion

Länsstyrelsen anser att planhandlingarna ska kompletteras med en hantering av risker kopplade till ras, skred och erosion, och den förändrade riskbilden i och med ett förändrat klimat. Även om det utpekade området för planläggning är förhållandevis flackt gör en ökad nederbörd och förändrade samt fluktuerande vattennivåer att riskbilden kan förändras över tid.

Länsstyrelsen har översänt planförslaget på remiss till Statens geotekniska institut, SGI. Yttrandet har översänts till kommunen som ett kompletterande yttrande.

Statens geotekniska institut, SGI påpekar att enligt plan- och bygglagens andra kapitel ska, vid planläggning, hänsyn tas till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor, översvämning och erosion, samt att stabilitetsrisker omfattas av ovanstående krav. De påpekar att kraven gäller vid såväl planering för nya byggnader eller anläggningar som vid detaljplaneläggning av ett område med befintliga byggnader och anläggningar. När ett område planläggs, måste alltså områdets lämplighet visas – oberoende av om det som planeras tillför någon last eller inte (det vill säga försämrar stabiliteten eller inte). Om områdets befintliga stabilitet inte är tillfredställande krävs att åtgärderna säkerställs i planhandlingarna för att planområdet ska anses lämpligt.

SGI menar att i aktuella planhandlingar noteras återkommande att olika frågor gällande stabilitet för den nya anläggningen behöver kontrolleras i nästa skede, men att det är oklart om det är kommande skeden i planprocessen eller om det är projekteringskedet som avses. De hänvisar till 2 kap 4–5§ PBL och framhåller att säkerhetsfrågor avseende skred, ras och erosion inte kan skjutas till detaljprojekteringen utan ska klarläggas i planskedet. De geotekniska aspekterna ska klarläggas för hela planområdet för de förhållanden som planen medger. Är de faktiska förhållandena sådana att det inte klart och entydigt kan uteslutas risker för att detaljplanens område kan beröras, direkt eller indirekt, av skred eller ras ska en stabilitetsutredning utföras. Den geotekniska utredningen ska utföras till minst detaljerad nivå enligt IEG Rapport 4:2010 alt. IEG Rap-port 6:2008.

Bostadsrättsföreningarna Blåsippan, Slottsgränden och Brynhild har uppmärksammat att det i planbeskrivningen står att sättningar på 2–5 mm/år pågår i centrala Uppsala. Dessa är allmänna och föreningarna påpekar att ytterligare belastningsökning från spårvägen kan innebära ytterligare sättningar.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Uppsala kommun har fått ta del av Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps översiktliga stabilitetskartering över Uppsala. Utredningen visar att spårvägens sträckning inte korsar något område som "Översiktligt inte kan klassas som tillfredställande stabilt eller som är otillräckligt utrett". Detta har inarbetats i den geotekniska utredningen. De stabilitetsrisker som identifierades i *PM Geoteknik* (2020) som togs fram till samrådet, berör endast områden där man ökar lasten och därmed försämrar stabiliteten lokalt. Bedömningen är att denna försämring av lokal stabilitet behöver utredas när normalsektioner tagits fram kring bankar och broar men att det

inte finns några indikationer på att detta inte är något som kan hanteras vid projektering. Arbetet kommer fortsätta i genomförandeskedet.

Inom centrala Uppsala går spårvägen i befintlig marknivå vilket innebär att ingen belastningsökning kommer att ske. Spårvägs kroppens uppbyggnad ska utföras med material av samma tunghet som befintlig väggkropp.

Ljutföroreningar

Länsstyrelsen påpekar att för att minska ljusstörningar i områden som idag inte är upplysta av artificiellt ljus bör belysningen utformas så att ljuset inte sprider sig i omgivningen utan endast belyser de ytor som är avsedda att belysas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden påpekar att det i planbeskrivningen saknas riskminimerande åtgärder för att minska den negativa påverkan av ljus på djurarter.

Akademiska hus lyfter att det saknas en utredning om ljutförorening i planförslaget. De ser en risk att ljudmängden ökar i hela Uppsala vilken kan ha negativ påverkan på verksamheter. Vid Ångströmlaboratoriet bedrivs exempelvis forskning inom fysik och astronomi som kan påverkas negativt. Likaså förekommer in vivo-verksamhet och djurhållning utmed sträckan vilka kan vara mycket känsliga för ljutföroreningar. Ökade ljusmängder, menar de, kan även påverka människors hälsa negativt. Även djurlivet kan påverkas negativt då de artificiella ljuskällorna nattetid stör naturliga processer.

Uppsala universitet ser den största risken vid Ångströmlaboratoriet, särskilt på verksamheten vid institutet för rymdforskning som verkar i lokalerna. På Ångströmlaboratoriet bedrivs forskning, på till exempel atomär nivå, vilken är extremt känslig för bland annat ljus.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Bidraget av ljus som spårvägen kommer orsaka bedöms som försumbart i förhållande till övrigt stadsljus från omgivande miljö vid Ångströmlaboratoriet. I fortsatt arbete med detaljprojektering och gestaltungsprogram kommer projektet beakta placering och riktning av nya ljuskällor längs banan och på nya broar för att minimera onödig ljusspridning.

Eventuell risk för påverkan på djurlivet bedöms som störst på delsträcka D som går igenom större områden av orörd natur. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Markföroreningar

Länsstyrelsen ser positivt på den provtagning av schaktmassor som föreslås längs med samtliga delsträckor. De anser att längs delsträcka A kan det vara aktuellt med undersökning av grundvattnet.

Länsstyrelsen påpekar att föroreningar i mark utgör en risk för grundvattnet och att det anges att föroreningar ska saneras. I detta arbete är det viktigt att risken för spridning till grundvatten beaktas.

Länsstyrelsen påpekar att om föroreningar lämnas kvar utanför kollektivtrafikstråket kan de utgöra en risk vid exempelvis pålning och kontaktledningsstolpar, men också om kanaler skapas där föroreningar kan sprida sig till platser där infiltration till grundvatten kan ske. Det är därför av stor vikt att alla föroreningar tas bort i samband

med exploateringen. Länsstyrelsen anser att broalternativen bör undersökas ytterligare och oavsett val av broalternativ och att samtliga identifierade föroreningar som kan utgöra en direkt risk för grundvattnet tas bort.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att genomförandet av den föreslagna detaljplanen inte får medföra ökad risk för spridning av befintliga föroreningar. Detta är av särskild stor vikt då sträckningen passerar mycket känsliga områden ur grundvattensynpunkt som har betydelse för den kommunala dricksvattenförsörjningen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden upplyser om att om föroreningar påträffas ska det genast anmälas till miljöförvaltningen. Efterbehandling av förorenade områden ska anmälas till miljöförvaltningen innan åtgärden påbörjas.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Föroreningssituationen i mark och grundvatten kommer, inför entreprenaden, behöva undersökas genom provtagning och laboratorieanalyser. Detta med syfte att, under entreprenaden, säkerställa att massorna hanteras korrekt (återanvändning inom projektet där det är möjligt, alternativt borttransport till godkänd mottagningsanläggning) samt säkerställa att föroreningar inte sprids.

Fortsatt arbete avseende markföroreningar har förtydligats i planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen. Ultunabron ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Klimat

Cykelfrämjandet förvånas över den undermåliga analysen av klimatperspektivet. Konkreta utsläppsberäkningar saknas och konsekvensen av de försämrade restiderna för cykel och gående tas inte alls med. Kommunens tjänstemän har konsekvent valt att prioritera biltrafiken över gång och cykel men redovisar inte vilka klimateffekter det får. Det strider mot kommunens beslut om att bli fossilfritt till 2030, dess policy för hållbar utveckling (KSN-2017-0052) samt överenskommelsen med bland annat statliga myndigheter (Klimatkontrakt 2030). I dessa kommunala beslut framgår att beslutsunderlag ska belysa, och analyseras utifrån hållbarhetsaspekter samt att klimatarbetet ska integreras i samtliga kommunala verksamheter.

Cykelfrämjandet föreslår att klimatperspektivet bör genomsyra hela detaljplanen och att detaljplanen bör omarbetas. Ovanstående kommunala beslut bör därmed tas med under "Andra kommunala beslut" på sida 9 i planbeskrivningen. Planens syfte bör även vara att bidra till ett mer transporteffektivt samhälle. I de fall där biltrafiken prioriteras över gående och cykel så bör en hänvisning till ökade utsläpp av växthusgaser göras. Cykelfrämjandet önskar att en kompletterande utredning tillsätts för att beräkna utsläppen av växthusgaser ifrån nuvarande plan samt ett alternativ där högsta prioritet lagts på att bygga ett mer transporteffektivt samhälle, det vill säga där cykel och gång prioriteras över biltrafiken. Klimatpåverkan från de båda huvudalternativen spårvagn samt Buss Rapid Transit bör även jämföras.

Två privatpersoner (37, 38) anser att spårvagn är det mest belastande för miljön på grund av deras tyngd, samt produktionen av vagnar och spåren. De påpekar att vid en brant lutning till exempelvis vid ån, krävs mer energi att transportera tunga spårvagnar än lättare automatbana.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen att klimatperspektivet behöver genomsyra hela projektet. Syftet med att ha kapacitetsstark kollektivtrafik är att möjliggöra omväxlingen till ett mer hållbart sätt att resa och till att använda transportinfrastruktur på ett mer effektivt sätt. Enligt översiktsplanen är målsättningen att minst 75% av alla resor i staden ska göras med gång, cykel- och kollektivtrafik. Just kombinationen av gång, cykel och kollektivtrafik är av särskild betydelse och förprojekteringarna kommer bearbetas vidare för att erhålla både bra trafiksäkerhet och bra framkomlighet för dessa trafikanter. Planförslaget bygger på att minska ytor för just biltrafiken till förmån för kollektivtrafiken.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattning att projektets totala klimatpåverkan både under anläggnings- och i driftfasen behöver belysas. Miljökonsekvensbeskrivningen har utvecklats angående planförslaget i relation till klimatpåverkan.

Byggfasen

Vasakronan efterfrågar en tät dialog inför och under byggtiden för att minimera risken för störningar och negativ påverkan för hyresgästerna inom Uppsala Science Park. Framkomligheten till arbetsplatserna inom området lyfts som en förutsättning.

Bostadsrättsföreningarna Blåsippan, Slottsgränden och Brynhild har erfarenheter av vilka störningar som byte av fjärrvärmerör längs Bäverns gränd nyligen medförde, och oroas över att hela gatan kan behöva stängas av samtidigt vid byggnation av spårväg. De kräver fortsatt framkomlighet till garage, butiker och Kungsängen GA:13 under byggtiden.

Bostadsrättsföreningen Islandsgården oroas av de problem som byggandet av spårväg längs Bäverns gränd kan innebära under byggtiden, dels i form av trafik hinder, dels i form av buller och vibrationer. De påpekar att nuvarande busstrafik för närvarande medför störande buller och, för de högre upp i fastigheten belägna lägenheterna, kännbara vibrationer.

Bostadsrättsföreningen Dragarbrunn 63 har två bostadshus i närheten av planområdet. Det större bostadshuset byggdes 1887 och ligger längs med Dragarbrunnsgatan. Det mindre huset ("Lilla huset") är sannolikt byggt på 1860-talet och ligger längs med Bäverns gränd. Det är ett timrat hus med putsfasad och huset vilar på rustbädd. Bostadsrättsföreningens ansökan om rivningslov för det mycket nedgångna och slitna "Lilla huset" avslogs av Uppsala kommun i december 2009 på grund av dess stora kulturhistoriska värde. Byggnaden totalrenoverades på anmodan av kommunen under 2010–2011 en totalrenovering. Byggnaden är mycket känslig för yttre åverkan och vibrationer, vilket inte minst entreprenören för renoveringen vittnat om. Bostadsrättsföreningen påpekar att detta visade sig i praktiken under hösten 2020 när Vattenfall lade om fjärrvärmenätet runt korsningen Dragarbrunnsgatan/Bäverns gränd. Vibrationer från bland annat schaktning orsakade då enligt bostadsrättsföreningens mening omfattande sprickbildning i såväl utvändiga fasad som i väggar och tak invändigt. Detta är något Vattenfall och Bostadsrättsföreningen Dragarbrunn 63 nu förhandlar om. Byggnaden står på lera. Nyligen genomförda mätningar på bostadsrättsföreningens fastighet visar att den i genomsnitt har sjunkit 0,5 centimeter/år vilket anses vara normalt för hus i detta område.

Bostadsrättsföreningen Dragarbrunn 63 är mycket oroliga för vilka följder bygget av spårväg på Bäckens gränd kommer att få för deras två hus. Särskilt "Lilla huset", som ligger väldigt nära vägbanan med en trottoar som är smalare än 1 meter. Bostadsrättsföreningen undrar hur Uppsala kommun tänker säkerställa att byggnaderna inte lider skada av planerad utbyggnad och drift av spårvägstrafik genom Bäckens gränd? Vem som betalar för eventuellt förstärkningsarbete i form av pålning eller motsvarande? Om man överhuvudtaget kan bo i fastigheterna under byggperioden och om inte, vem som ordnar evakueringsboende? Bostadsrättsföreningen undrar också hur lång byggperioden beräknas vara och på vilket sätt föreningen och de boende kompenseras för störningarna under byggtiden? Om byggnaderna trots alla försiktighetsåtgärder skadas eller faller ihop, hur ser planerna ut? Vem ansvarar ekonomiskt och praktiskt för en återuppbyggnad? Och hur ersätts föreningens medlemmar för minskat marknadsvärde vid eventuell försäljning? Föreningen oroas över att eventuella (sannolika?) skador på deras byggnader, inklusive ökat buller och vibrationer kommer att påverka priserna negativt.

Under anläggningsfasen ser Uppsala universitet risker med vibrationer, buller och till exempel strömavbrott, men de ser även en risk med att ha en byggarbetsplats i direkt anslutning till en lokal där människor dagligen vistas. I Ångströmlaboratoriet bedrivs forskning som kan orsaka större olyckor varför det är av största vikt att snabbt kunna utrymma lokalen. Det är därför viktigt att hänsyn tas till detta under anläggningsfasen. Vidare lyfter de vikten av att kommande projektering noggrant analyserar de olika parametrar som kan ge upphov till skada på universitetets verksamhet, såväl under anläggning som under framtida drift. Projektering och genomförande bör ske i samråd och nära dialog med universitet och fastighetsägare för att säkerställa att skador inte uppkommer. De lyfter också att det under anläggningstiden är viktigt med kommunikation så att verksamheten kan anpassa sig till eventuella störningar som uppstår under arbetet.

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) befarar att bygget av spårvägen kan orsaka störningar i form av buller och skakningar från grävning och schaktning och hänvisar till jordabalkens regler i 3:e kapitlet. Den som genom åtgärder på sin egen fastighet orsakar störningar har enligt dessa regler ett så kallat strikt ansvar. Detta innebär generellt att om hyresgästen SLU drabbas av men i nyttjanderätten ska SLU hållas skadeslöst, i första hand via hyresvärden/fastighetsägaren Akademiska Hus. SLU utgår från att korrekt mätutrustning kommer att sättas upp för att mäta skador som kan uppkomma. De påpekar att universitet äger utrustningen som finns i de byggnader de hyr av Akademiska hus, och att utrustningen är avsevärt mycket känsligare än byggnaderna. Det är därför av vikt att inte bara konstatera byggnadernas status, utan även den verksamhetsanknutna utrustningen. SLU förväntar sig att såväl entreprenörer som fastighetsägare vidtar nödvändiga skyddsåtgärder så att SLU hålls skadelösa samt att detta arbete sker i samråd med SLU. En hel del av detta arbete måste bedrivas med hjälp av inhyrda konsulter och SLU förväntar sig att kostnaderna för dessa kommer att bäras av fastighetsägare och spårvägsprojektet.

SLU lyfter att det under byggnadsskedet måste kunna fortgå verksamhet på SLU:s djuranläggningar. Erfarenheterna från likartade byggen i närheten till laboratedjursavdelningar är dåliga, då djuren blivit stressade vilket lett till försämrade avel och ökad spontan död. Vid sprängning och/eller pålning i närheten av VHC så kommer det med största sannolikhet att påverka fiskarna i SLU:s fisklaboratorium och de försök som bedrivs där. Detta beror bland annat på att det inte finns någon vibrationsdämpning mellan golv och tankstativ. Därför är det viktigt att möjlighet ges att samordna försök i fisklabbet med lugna perioder i

byggnationsprocessen. Störningar skulle annars kunna orsaka allvarliga konsekvenser för verksamheten i stort och i värsta fall vara förödande för enstaka forskare och doktorander. Studier och undervisning kan behöva flyttas till andra anläggningar under byggperioden vilket kommer medföra kostnader.

Föreningen Sydöstra Uppsala beskriver att det på drygt 30 år har byggts 2 200 bostäder i Sävja, framförallt radhus i skogsmiljö. Föreningen framför att de ytterligare 21 500 bostäder som tillkommer innebär tio gånger fler bostäder under samma tidsperiod. De befärar att det kommer innebära en byggarbetsplats med trafikproblem, buller, luftkvalitet och sprängningar under de närmaste 30 åren.

Uppsala Akademiska Roddarsällskap påtalar vikten av att utbyggnaden av Ultunabron planeras så att Fyrisån hålls stängd för båttrafik så kort tid som möjligt och önskar att utbyggnaden om möjligt sker under perioden november-mars. De påtalar att det under byggfasen krävs en avsmalnad passage mellan Flottsund och Nedre föret, för att möjliggöra passage för roddbåtar och andra mindre båtar. En sådan passage bör vara minst 8 meter bred och 1,5–2 meter hög.

Svenska Kryssarklubbens Uppsala-Roslagskrets, Upsala Segelsällskap, Ekolns Segelklubb, Uppsala Motorbåtssällskap och Fyris Segelsällskap påpekar att det i samband med byggnation av broarna är väsentligt att farleden inte avlyses under seglationssäsongen, ungefär mellan 1 april–30 november. Det är extra viktigt att farleden är farbar i samband med sjösättning och landsättning, då ett hundratal båtar ska passera platsen för den eller de planerade broarna.

Privatperson (9) jobbar med en hjälpmedelsbutik på Bävrens gränd påpekar att under hösten 2020 har det varit omfattande vägarbeten som inneburit störande ljud och eftersom många kunder har hörselnedsättning så det har varit svårt att kommunicera. Det har blivit mycket irritation hos busschaufförer och utryckningsfordon trots att kunder stått max 5 minuter som reglerna tillåter. Butiken befärar motsvarande problematik vid byggnation av spårväg. Butiken framhåller att de vill ha en fungerande vardag för att sköta handeln med hjälpmedel i Uppsala, en viktig verksamhet som kompletterar kommunal och regional verksamhet på området.

En privatperson (12) och Kragsskivlingens och tofsskivlingens villaägare-förening är oroliga för vibrationsskador under byggfasen. De vill ha ett samarbete med kommunen kring frågorna och undrar om det redan nu finns en kontaktperson.

En privatperson (16) som bor i en äldre byggnad från 1887 på Dragarbrunnsgatan intill Bävrens gränd oroas över skador som kan uppstå på byggnaden under byggfasen. Hen hänvisar till de störningar och skador som uppstått till följd av Vattenfalls omläggning av ledningar på gatan.

Två privatpersoner (15 & 17) är oroliga över risken att många villor längs Vårdsätravägen kommer att få vibrationsskador under arbetets gång.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

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 att 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 5 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.

Sävjaområdet och bron över Fyrisån ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Ledningar/energibrist

Uppsala vatten och avfall AB påpekar att inom planområdet finns idag cirka 20 kilometer vatten- och avloppsledningar. I planhandlingen anges att ledningar inte bör ligga under spårväg/BRT, vilket är en uppfattning som delas av bolaget. Uppsala vatten och avfall AB uppskattar utifrån samrådsunderlaget att uppemot 25 kilometer nya ledningar kommer att behöva anläggas för att ersätta de befintliga. Om körytans placering kan anpassas efter befintliga ledningar kan flera ledningsflyttar undvikas. Eftersom den slutliga placeringen av spårväg/BRT ännu inte är klarlagd antar bolaget att samtliga ledningar kommer att behöva flyttas. Bolaget påpekar att det är mycket komplicerade och kostsamma ledningsflyttar som kan behöva göras och samordning kring ledningsflyttar behöver ske i det fortsatta planarbetet. Hittills har samverkan mellan bolaget och projektet varit mycket sparsamt, något som bolaget gärna ser att det förbättras framöver. I Bäverns gränd bedöms ledningsflyttar bli mest komplicerat. Vid samtliga korsningar av ledningar under spårväg/BRT behöver detaljstudier göras för skydd av ledningar. Ledningskorsningarna vid Islandsbron och korsningen Dag Hammarskjölds väg och Sjukhusvägen ser Uppsala vatten och avfall AB som mer komplexa än övriga korsningar.

Uppsala vatten och avfall AB uppger om att det ligger ett underjordiskt kommunalt dagvattenmagasin under busshållplatsen vid centralstationen. Den föreslagna dragningen av spårväg/BRT kan innebära påverkan på detta magasin. En påverkan får dock inte påverka flödet till den allmänna dagvattenledningen.

Uppsala vatten och avfall AB påpekar att de har ett ansvar att försörja varje fastighet med VA-ledningar. För de fastigheter som endast kan ansluta till VA mot Bäverns gränd blir detta ett problem eftersom VA-ledningarna med stor sannolikhet behöver flyttas till en annan gata. Uppsala vatten anser att detta måste utredas mer ingående för att få fram tekniskt och juridiskt möjliga lösningar för flytt av anslutningspunkter. De påpekar även att det kan kräva att fastighetsägare måste bygga om sina interna ledningssystem för att nå den nya anslutningspunkten och att kostnadsansvaret vid flytt av anslutningspunkter behöver klargöras.

Vattenfall Eldistribution har elnätanläggningar med beteckningen regionalt elnät och lokalt elnät med en spänningsnivå på 0,4 kilovolt till 145 kilovolt, både ledning i luft och ledning i mark samt nätstationer/transformatorstationer inom Uppsala kommun och till stora delar av denna plan. De är intresserade av ledningssamordning och samförläggningar i alla sträckor som framgår av detaljplaneförslaget.

Vattenfall AB Heat har ett flertal fjärrvärmeledningar inom spårområdet. De tre största konflikterna kommer att uppstå efter Bäverns gränd mellan Islandsbron och Kungsängsgatan, Södra Ulleråker och vid Bandstolsvägen. Vid Bandstolsvägen skulle

Vattenfall föredra alternativet att spårvägen ligger ute i Hugo Alfvéns väg istället för Bandstolsvägen för att slippa flytta en större nybyggd fjärrvärmeledning. Alternativa lägen krävs för att möjliggöra ledningsflyttar.

Skanova har markförlagda 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.

Uppsalahem anser att det vid Bäverns gränd föreslås att kontaktledningar fästs i fasaden. Uppsalahem ser med fördel att ledningar och byggnader hålls isär.

Bostadsrättsföreningarna Blåsippan, Slottsgränden och Brynhild påpekar att nya fjärrvärmeledningar nyligen har lagts ner på Bäverns gränd och förutsätter att dessa inte behöver flyttas på nytt till följd av spårvägsbyggnationen. De påpekar också att underhåll av ledningar måste kunna göras med enkla åtgärder.

En privatperson (196) beskriver att det i Energimyndigheten och länsstyrelsens utredningar framgår att energianvändningen maximeras i Sverige år 2031, bortsett från Norrland. Hen beskriver att dagens energiöverskott från Norrland inte kommer att finnas i framtiden och att det innebär att elfordon i Uppsala kan bli stående kalla dagar. Hen påtalar att det befintliga ledningsnätet begränsar antalet beviljade laddplatser. Privatpersonen undrar hur kommunen planerar att lösa energitillgången.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

En förprojektering över vilka ledningar som kommer att påverkas har tagits fram. Viss flytt av ledningar kommer att krävas för att i möjligaste mån inte ha ledningar under spårvägen. Samtliga ledningsägare som berörs kommer att bjudas in till ledningssamordning inom projektet Uppsala spårväg.

Även Bäverns gränd kommer att utredas i förprojekteringen för ledningsflyttar. Flyttning av vissa ledningar kommer att ske. Gällande kostnader hänvisas till markavtal och ett genomförandeavtal för flytt av ledningar. De ledningar som nyligen lagts ner i Bäverns gränd är placerade för att inte behövas flyttas på igen.

Utformningen av Uppsala centralstation hanteras vidare i samarbete med projektet för Uppsala C. Eventuell påverkan på dagvattenmagasinet hanteras i samband med detaljprojekteringen.

Detaljplanen har justerats och styr att luftburna kontaktledningar inte får finnas på Bäverns gränd.

Bandstolsvägen berörs inte då kollektivtrafikstråket kommer följa Hugo Alfvéns väg.

Energibristen hanteras inte inom ramen för detaljplanen.

Depån

Centerpartiet anser att placeringen av depån öster om ån är oklokt, då det är mycket troligt att brobygget kommer bli försenat vid miljöprovningar och överklaganden. Placeringen av depån görs med fördel väster om ån, annars riskerar hela kollektivtrafikstråket att bli försenat på grund av att bron försenas. De pekar på att Lunds kommun har haft liknande problem.

En privatperson (125) framför att den föreslagna placeringen av depån inte framgår i något underlag. Privatpersonen beskriver att det i en tidig översiktsplan föreslagits att depån skulle placeras vid väg 255, i ett vattenskyddsområde och bostadsområde. Depån föreslås i ett område som många passerar och antalet passerande kommer att öka om det tillkommer ny bebyggelse i enlighet med förslaget till fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna. Hen tror att en depå i det föreslagna läget kommer att få liknande problematik som bussdepån i centrala Uppsala. Hen anser att en depå istället ska förläggas i industriområden eller utanför bebyggelse.

Privatpersonen (125) anser att det saknas utredningsunderlag om depån. Till exempel saknar hen depån i bullerutredningen, att föroreningar från depån inte redovisas, att trafikmängder till depån inte redovisas och att tilltänkt gestaltning av depån inte framgår i underlaget. Privatpersonen framför att en depå kommer att kräva pålning och att tilltänkt läge för depån krävs för att bedöma markens känslighet.

Vidare framför privatpersonen (125) att området på andra sidan om spårvägen och depån är klassad som hög eller extremt känslig. Hen tycker att depån ska placeras på mark med låg känslighet och med ett skyddsavstånd till områden med hög eller extrem känslighet, beroende på markens uppbyggnad och avrinningsområden. Hen anser att en spårväg och depå nära park och en ridanläggning inte är lämpligt, eftersom det kan riskera att störa och skada människor samt djur.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Depån hanteras i en separat detaljplan som fick planuppdrag 2021-10-28.

Markanvisning

Rikshem framför att de är angelägna om att samarbeta med kommunen gällande markanvisningar och förvärv av kommunala fastigheter i syfte att komplettera närområdet med ny bebyggelse, främst i form av hyresrätter, seniorboende och samfällsfastigheter. Rikshem är intresserade av att utveckla områden längs kollektivtrafikstråket och framför att det skulle möjliggöra ett uppfyllande av kommunens mål om minst 30% hyresrätter gällande nya bostäder. Rikshem förespråkar att kvoten av hyresrätter blir upp emot 50% och att kommunen tilldelar mark för hyresrätter på stationsnära och attraktiva tomter. De framför att blandade upplåtelseformer är viktigt ur ett socialt perspektiv.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkten. Eventuella framtida markanvisningar längs med kollektivtrafikstråket hanteras inte i denna detaljplan.

Uppsalapaketet/fyrspårsavtalet och översiktsplanen

Handelskammaren har en positiv grundsyn på planförslaget och ser stora behov av en kapacitetsstark kollektivtrafik som klarar av en växande stad. De anser dock att teknikvalet inte får överskugga prioriteringarna att säkerställa fyrspår mellan Stockholm och Uppsala och att bygga fler bostäder.

Sunnersta egnahemsförening tycker inte att Bergsbrunna/Sävja-Gottsunda ska vara noder för Sävja och Södra staden. Detta eftersom den planerade stationen i Bergsbrunna, samt Nántuna-Vilan och Sävja inte kommer att ha betydelsefulla

samband med de södra och västra stadsdelarna samt Sunnersta. Föreningen föreslår att parallella järnvägsfyrspår, mellan Stockholm och Uppsala, ska påbörjas snarast. De förespråkar en järnvägsstation i Bergsbrunna som betjänar alla fyra spåren med tillhörande parkeringar etcetera.

Utvecklingspartiet demokraterna påpekar att om nuvarande planer kopplade till Uppsalapaketet, inklusive spårväg, genomförs innebär det en massiv exploatering av Södra staden och Sävja- Bergsbrunna. Stora grönområden kommer byggas bort och många människor som är bosatta i dessa områden kommer förlora den närhet till naturen och trängselproblematiken kommer att bli omfattande. Utvecklingspartiet demokraterna förordar istället expansion i kommunens kransorter utmed Gävle- och Dalabanan samt i anslutning till andra befintliga kollektivtrafikstråk.

Utvecklingspartiet demokraterna anser att Uppsala kommun ska omförhandla Uppsalapaketet så att staten inte avgränsar delfinansiering till enbart spårväg som lösning för kapacitetsstark kollektivtrafik och att Uppsala kommun formellt uttalar till Trafikverket att man bör utreda möjligheten att ersätta fyrspårstanken med enbart ett ytterligare spår som i huvudsak avser godsleveranser, inklusive farligt gods, som inte går igenom tätbebyggelse samt ny möjlig spåröptimeringsteknik mellan Uppsala och Stockholm.

Föreningen Sydöstra Uppsala och totalt cirka 180 privatpersoner påtalar att bron, spårvägen och en ny station i Bergsbrunna är nödvändiga för en fullföljning av fyrspårsavtalet och utbyggnaden av sydöstra staden. De ifrågasätter att kommunen inte löst brofrågan innan den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna, och anser att det innebär att avtalet bryts och får till följd att den sydöstra staden inte byggs ut med 21 500 bostäder. De anser att den fördjupade översiktsplanen starkt hör samman med spårvägen och att de borde planläggas tillsammans.

En privatperson (34) tycker inte att det är lämpligt att binda ihop Gottsunda med ett ”nybyggt miljonprogram” som hen befarar blir ett nytt utsatt område.

En privatperson (123) vill att det ska byggas i hela Uppsala och inte bara i de sydöstra stadsdelarna.

En privatperson (135) anser att bostäder ska planeras på andra områden än enbart i Sävja, Nántuna och Bergsbrunna. Privatpersonen anser att bostadsbyggandet kan utvecklas avsevärt mer i områdena Vänge, Stenhagen, Bälinge, Vattholma, Storstora, Gunsta, Länna, Alunda, Almunge och Björklinge.

En privatperson (163) beskriver att tanken när fyrspåravtalet skrevs var att fjärrtågen/snabbtåget till Stockholm skulle stanna vid Uppsala Södra, men att det nu verkar planeras för att bara lokaltågen ska stanna där. Detta anser hen är ändrade förutsättningar i jämförelse med när avtalet skrevs, och att det kommer att förändra behovet av kollektivtrafik mellan Gottsunda och Bergsbrunna.

En privatperson (183) anser att fyrspåravtalet ska omförhandlas, eftersom förutsättningarna för ett fyrspår har förändrats efter pandemin. Detta innebär enligt privatpersonen att det inte finns motiv till de enorma ingrepp som ett genomförande av detaljplanen och den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna skulle innebära. Hen framför att spårvägen med tillhörande broförbindelse och föreslagen bebyggelse i sydöstra stadsdelarna går emot klimat- och hållbarhetsmål.

En privatperson (220) ifrågasätter den föreslagna stora exploateringen i de sydöstra stadsdelarna och framför närheten till naturreservatet och Lunsen. Vidare ställer de sig

frågande till om Uppsalabor tycker att ett fyrspår är värt konsekvenserna som förslaget medför.

En privatperson (221) framför att planförslaget enbart syftar till att tillgodose Trafikverket och Staten genom Fyrspårsavtalet. Privatpersonen anser att den föreslagna spårvägen kommer att förstöra naturreservatet Årike Fyris och att det inte finns något stort behov av föreslagen dragning. Vidare framför privatpersonen att kommunen behöver redovisa behovet av den kapacitetsstarka kollektivtrafiken utmed föreslagen sträckning, men privatpersonen tror samtidigt att det inte kommer vara möjligt att göra det.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

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

Trafikeringen av den nya stationen Uppsala Södra är inget som beslutas i detaljplanen. Stadsbyggnadsförvaltningen noterar synpunkten och tar den med sig i kommande diskussioner med Trafikverket.

Gällande ändrat resandemönster efter pandemin hänvisas till avsnittet *Coronapandemi och distansarbete*.

Plankarta och grundkarta

Länsstyrelsen anser att plankartorna behöver kompletteras med bestämmelser om bland annat sträckor med grön tracé, sträckor utan kontaktledningsstolpar, eventuella bullerdämpande underlag, arkitektonisk kvalitet et cetera. För bron finns bestämmelsen ”Öppet vattenområde där bro för gång- och cykeltrafik, spårvägstrafik, busstrafik och utryckningsfordon får uppföras”. Länsstyrelsen anser också att användningen GATA ska preciseras i det aktuella områden så att funktionen framgår och att det blir tydligt vilket ändamål som avses. En precisering innebär att enbart det som anges i preciseringen är tillåtet.

Länsstyrelsen menar att det bör framgå av plankartan och/eller av genomförandebeskrivningen var de tekniska lösningarna och skyddsåtgärderna för ska anläggas.

Lantmäteriet har upptäckt att det på ena plankartan för broalternativ A, saknas fastighetsbeteckningar i kartan. De påpekar att det vore bra för orienteringens skull att det finns med.

Lantmäteriet påpekar att på plankartan, och även i planbeskrivningen där tomtindelningar hanteras, så bör också berörda fastighetsplaner nämnas, som har samma verkan som fastighetsindelningsbestämmelse. Till exempel Fastighetsplan för kv. Jägaren, 0380-P91/15 som berör Norby 104:12 och 104:9.

Uppsala vatten och avfall AB påpekar att konnektionslinjen på sidan 1 och 2 på plankartan är felaktig.

Region Uppsala anser att planen inte bör reglera mer mark inom regionens fastighet än vad som är absolut nödvändigt för ett genomförande av detaljplanen. Regionens fastighetsplan från 2015 anger en planeringsinriktning för att möjliggöra

kvartersbebyggelse ända ut mot Sjukhusvägen. Regionen önskar att den planeringsinriktningen inte förhindras mer än nödvändigt. Dessutom kan väderskyddade gångstråk bli aktuellt mellan hållplatser och sjukhusets byggnader.

Brandförsvaret påpekar att planbestämmelsen v_2 i plankartan tillåter en lägsta fri höjd under bron av 3,5 meter. Om det ska vara möjligt för brandförsvarets fordon att passera under bron så krävs en fri höjd på minst 4 meter.

En privatperson (91), som även samlat ett antal namnunderskrifter, och Bäcklösadalens villaägareförening har lämnat ett liknande yttrande. De påpekar att grundkartan är inaktuell i närheten av Hövägen i Gottsunda. Detta bedömer de kan ha haft påverkan på bullerutredningen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Eftersom detaljplanen även ska möjliggöra BRT styrs inte grön tracé i plankartan. En bestämmelse om att luftledningar inte får finnas styrs på Bäverns gränd. Någon precisering av GATA har inte gjorts.

En genomgång av de fastighetsplaner och tomtindelning som saknades har gjorts. Planbeskrivning och plankartan har kompletterats med detta.

Plankartorna har uppdaterats och konnektionslinjen har justerats.

De tekniska lösningarna för grundvattenskydd styrs inte på allmän plats, i enlighet med övriga pågående och nyligen laga kraftvunna planer som tagits fram inom kommunen. Genomförandedelen har kompletterats med att de tekniska lösningarna och skyddsåtgärderna ska anläggas i enlighet med dagvattenutredningen.

Kvartersmarken som reglerades inom regionens fastighet i samrådet har minskats. Så lite mark som möjligt tas i anspråk. En dialog har förts med regionen angående vilka intrång som kan vara acceptabla för att även uppnå god framkomlighet för så väl utryckningstrafik som kollektivtrafik.

Ultunabron ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse. Detsamma gäller den bro som har en lägsta fri höjd på 3,5 meter. Eventuella bestämmelser om hög arkitektonisk kvalitet kopplas till Ultunabron.

Höjdkurvorna i grundkartan var inaktuella (från 2011) men vid förprojektering och bullerutredningens framtagande har nyare höjddata (från 2020) nyttjas. Höjdkurvorna i grundkartan till granskningen genererades utifrån 2021 års laserdata.

Planbeskrivning

Länsstyrelsen anser att det är mycket viktigt med egenkontroll under genomförandet av detaljplanen. Åtgärder, som är nödvändiga för att planen ska vara förenlig med gällande bestämmelser i 7 och 8 kapitlet i miljöbalken och som inte omfattas av annan tillstånds- eller dispensprövning, behöver redovisas i genomförandebeskrivningen. Vidare anser länsstyrelsen att kommunen ska redovisa hur genomförandet av dessa åtgärder säkerställs. Skadeförebyggande åtgärder för att minimera påverkan på naturmiljön under anläggningsfasen, på land och i vatten, behöver utvecklas i genomförandebeskrivningen.

Länsstyrelsen anser även att det ska framgå av genomförandebeskrivningen hur arbetsområden och andra tillfälliga ytanspråk ska behandlas. Under anläggningsfasen

finns sannolikt behov av ytor för uppställning av maskiner, materialupplag etcetera. Behovet av etableringsytor och liknande bör i möjligaste mån utredas samlat inför genomförandet så att de kan placeras där påverkan på naturmiljön undviks eller minimeras.

Länsstyrelsen menar att det bör framgå av plankartan och/eller av genomförandebeskrivningen var de tekniska lösningarna och skyddsåtgärderna ska anläggas.

Länsstyrelsen konstaterar att planens påverkan på omgivningen är olika för om spårväg respektive snabbuss (BRT) väljs. För en del miljöaspekter har spårvägen fördelar och tvärtom. De anser att det hade varit värdefullt om konsekvenserna för de två trafikslagen tydligare, och mer strukturerat, hade framgått av handlingarna.

Lantmäteriet har upptäckt att på sidan 103 redovisas bestämmelsen T₁ som T, det bör överensstämma med plankartan och stå som T₁.

Lantmäteriet anser att avsnittet om fastighetsrättsliga åtgärder i genomförandedelen av planbeskrivningen bör förtydligas avseende både inlösen av mark, omprövning av gemensamhetsanläggningar och upphävande/ändring av rättigheter föranleder en ersättningsfråga som hanteras i samband med lantmäteriförrättningarna. Grundas åtgärderna på avtal/överenskommelser så beslutar lantmäterimyndigheten i enlighet med detta. I annat fall görs värdering av myndigheten.

Privatperson (6) påpekar att det är väldigt svårt, nästan omöjligt, att förstå hur de som bor precis vid dragningen mer precist kommer påverkas i mer detalj.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Enligt 26 kapitel 19 § miljöbalken så ska verksamhetsutövaren utföra egenkontroll. Detaljer kring hur egenkontrollen ska genomföras hanteras i framtida projekteringsskede eftersom projektet vid det tillfället befinner sig i ett skede när både den samlade bilden och de relevanta resurserna finns tillsatta. Centralt i projektet byggs också en övergripande kravhanteringsdatabas upp för att säkerställa att alla krav omhändertas, dock sker uppföljningen i olika former beroende på var frågan bäst omhändertas. De frågor som inte går att reglera med planbestämmelse säkerställs och följs upp i kommande projekteringsskede.

Inför projektets genomförandeskede kommer behovet och placering av etableringsytor, upplag och övrigt arbetsområde att utredas i detalj för att säkerställa ett så optimalt nyttjande som möjligt av ytanspråk och att påverkan på naturmiljö och kulturmiljö minimeras.

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med en förtydligande tabell avseende jämförelse med spårväg och BRT.

Endast en T-bestämmelse finns kvar på plankartan. Genomförandedelen har förtydligats.

Förtydliganden om fastighetsrättsliga åtgärder i genomförandedelen har gjorts enligt Lantmäteriets synpunkter.

Exakt utformning styrs inte av detaljplanen och det går inte att fullständigt redovisa exakt hur de som bor precis vid kollektivtrafikstråket mer precist kommer påverkas i detalj. Löpande dialog kommer att föras med de fastighetsägare som drabbas direkt av

till exempel inlösen av mark, ökat buller i den utsträckningen att det krävs bullerdämpande åtgärder och motsvarande.

Fastighetskonsekvenser

Lantmäteriet uppmärksammar att när det gäller inlösen av område för T₁ i till exempel Ultuna (vid broalternativ A) så gäller också att det görs genom lantmäteriförrättning, där ersättningsfrågan hanteras. I och med att Uppsala kommun inte är markägare där, och inte ska äga T₁-området, finns det inte någon möjlighet för sakägarna här att kräva att ärendet hanteras av statliga Lantmäteriet, vilket kan vara bra att förtydliga. Det gäller generellt för alla ärenden där inte kommunen är sakägare.

Om broalternativ A blir aktuellt så behöver fastighetskonsekvenserna kompletteras och förtydligas. Lantmäteriet har upptäckt att på en av fastighetskonsekvenskartorna redovisas ett E-område, men på plankartan är det planlagt som T₁.

Lantmäteriet uppmärksammar att när mark ska lösas in från bostadsfastigheter så skulle det kunna bli så att befintliga fastigheter blir planstridiga, om byggrätten redan idag är maximerad. De föreslår att en särskild genomgång görs av detta till exempel längs Vårdsättravägen och att utredningen redovisas.

Lantmäteriet påpekar att där fastigheter delas, och det blir mindre lämpliga skiften som till exempel för Kronåsen 3:2, vore det bra ur fastighetsindelningssynpunkt om det finns en plan för hur dessa områden ska hanteras. Till exempel att planlägga för allmän plats PARK eller liknande, beroende på vad som är lämpligast i det specifika fallet.

Region Uppsala påpekar att verksamheten på Fjärdingen 32:1 och Kronåsen 1:23 är störningskänslig, samhällsviktig och pågår dygnet runt, året runt. Planförslaget innebär stora ekonomiska konsekvenser och sannolikt tidskrävande diskussioner om ekonomisk ersättning, främst när det gäller markintrånget på Fjärdingen 32:1. Markintrånget inom Kronåsen 1:23 ger inga större negativa konsekvenser, förutsatt att in- och utfart från fastigheten kan signalregleras. Det bör tidigt upprättas forum och kommunikationsvägar för hantering av genomförandefrågorna. Konsekvenserna av planförslaget är acceptabla på en övergripande nivå under förutsättning att investeringar som krävs för att möjliggöra intrånget kompenseras ekonomiskt. Om kulvertsystemet under Sjukhusvägen påverkas av ett genomförande av detaljplanen får det stora negativa konsekvenser.

Region Uppsala påpekar att det inte finns några beslut om att riva byggnader inom det område som angränsar till planområdet, utöver det gamla produktionsköket.

Akademiska hus skriver att de enligt intentionsavtalet de slutit med Uppsala kommun och SLU ska utveckla området sydöst om korsningen Ulls väg och Ultunaallén, vilket broalternativ B försvårar eftersom det tar stora delar av denna yta i anspråk. Fastighetens byggrättsvärde minskar och Akademiska hus ser därför att markintrånget måste hanteras på ett skäligt sätt gällande kompensation och intentionsavtalets övriga åtaganden.

Rikshem framför att det inte är utrett hur deras fastighet Sävja 111:1s nuvarande användning påverkas av planförslaget och hur dess framtida användning påverkas av en spårväg intill fastigheten. De framför att buller och risk för eventuell urspårning kan komma att påverka fastighetens utvecklingsmöjligheter. Rikshem vill ha en dialog kring utvecklingsidéer och samarbete kring användningen av området.

Uppsalahem skriver att del av fastigheten Valsätra 62:4 föreslås i planen övergå till gata. Ett område om cirka 512 kvadratmeter av fastigheten behöver lösas in. Området är del av en markremsa bestående av gräsyta och trädrad som är avgränsat från Uppsalahems bostadsbebyggelse genom ett plank. Markremsan kommer genom inlösen halveras och ny fastighetsgräns hamna i direkt anslutning till befintlig trädrad. Uppsalahems drift och skötsel av ytan påverkas av den minskade markremsan varför Uppsalahem föreslår att hela markytan fram till planket löses in.

Uppsala universitet skriver att kollektivtrafikstråket går mycket nära byggnaderna vid Ångströmlaboratoriet och skär igenom en välanvänd grönyta. De ser också att grönytan öster om Ångströmlaboratoriet som idag används för rekreation och events behöver ersättas av en ny yta när stråket skär igenom den. De önskar att i samverkan hitta en ny grönyta för rekreation och event i närområdet.

Vasakronan berörs av markintrång vid Sjukhusvägens södra del. Det berörda markintrånget är inom ett område som Vasakronan identifierat som ett av få områden inom deras fastighet på Uppsala Science Park som de bedömt finnas expansionsmöjligheter inom. De anser därför att markintrånget är en stor olägenhet. Dessutom kommer 30 parkeringsplatser som bedöms som viktiga för Uppsala Science Park försvinna till följd av förslaget. Vasakronan efterfrågar även ytterligare utredning av hur marknivåerna mellan gatan och byggnaderna kan tas tillhanda vid ett markintrång.

En privatperson (15) längs Vårdsättravägen framhåller att de är kraftigt berörda och oroliga då delar av deras tomt hotas av inlösen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Fastighetskonsekvenskartorna har korrigerats och gjorts tydligare.

En genomgång av samtliga markintrång längs Vårdsättravägen har gjorts för att säkerställa att inga fastigheter blir planstridiga. Berörda fastighetsägare avses kontaktas var och en någon gång efter/i anslutning till granskningen men innan antagandet av planen, och så småningom ska de även få ta del av värdeutlåtanden och avtalsförslag.

Det pågår detaljplanearbeten på båda sidorna av kollektivtrafikstråket i samarbete mellan Uppsalahem och Uppsala kommun vid Kronåsen 3:2. De kvarvarande markytorna planeras att ges en ny markanvändning i samband med detta parallella planarbete. Det är därför inte lämpligt att planlägga för någon annan användning i denna detaljplan.

Stadsbyggnadsförvaltningen har kontinuerlig dialog med Region Uppsala om intrånget på deras fastighet.

Detaljplanen kan inte omfatta mer yta än vad som är nödvändigt för planen syfte. Eventuella följdkonsekvenser av intrånget på fastigheten Valsätra 62:4 ersätts inom ramen för intrångsvärderingen.

Angående eventuell ersättning för grönyta som tas i anspråk löses frågan i dialog med Uppsala universitet. Om fastighetsägaren så önskar kan kommunen vara behjälplig med att flytta volleybollplanen till ett nytt läge inom fastigheten som en skadebegränsande åtgärd.

Det har inte gått att hitta en lösning på Uppsala Science Park som inte innebär att intrång krävs. Planförslaget innebär att parkeringsplatser söder om Sjukhusvägen

behöver tas bort. Mer detaljerade utredningar om hur höjdskillnaderna tas upp på bästa sätt görs i samband med detaljprojekteringen.

Ersättningen ska motsvara den marknadsvärdesminskning som uppstår till följd av intrånget, så kallad intrångsersättning. Uppstår en sådan situation där parkeringsplatserna inte går att ersätta inom fastigheten så ska även skadan kopplat till förlusten av parkeringsplatserna ersättas. Expansionsmöjligheter i framtiden, det vill säga ett potentiellt förväntningsvärde, ingår i marknadsvärdesbedömningen och blir således inkluderat i intrångsersättningen.

Området sydöst om korsningen Ulls väg och Ultunaallén, fastigheten Sävja 111:1, bron över Fyrisån och Sävjaområdet ingår i delsträcka D som brutits ur detaljplanen. Yttranden som rör delsträcka D hanteras i en separat samrådsredogörelse.

Samrådet/samrådsrets med mera

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) skriver att det är positiva till att Uppsala utvecklas där kapacitetsstark kollektivtrafik är en del. De anser dock att mer hänsyn tas till de naturliga förutsättningar och begränsningar som finns och att hållbarhet hela tiden finns som villkor i de beslut som krävs. Deras sammanvägda bedömning av samrådshandlingarna är att de har tydliga brister och att det därmed är svårt att fullt ut ta ställning till förslaget. De menar att mycket av utredningsarbetet kring trafiklösningen kvarstår och lämnas till senare skeden i processen.

Uppsala universitet påpekar att de borde tillhöra samrådsretsen genom universitetets omfattning och stadsintegrerade verksamhet inom forskning och utbildning. Vidare lyfter de att de utöver det bedriver forsknings- och utbildningsverksamhet i omedelbar närhet till planområdet (delsträcka A och C) och därmed räknas som sakägare.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd anser att samrådstiden varit kort i förhållande till hur omfattande planhandlingarna är. Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd anser att diskussionen om trafikslag ska återupptas efter pandemin.

Cykelfrämjandet i Uppsala önskar ingå i samrådslistan.

Föreningen Sydöstra Uppsala och totalt cirka 180 privatpersoner anser att underlaget är otillräckligt.

Nåntuna Backe Samfällighetsförening framför att de har tagit del av samrådsunderlaget på eget initiativ och att de förväntar sig att vara sakägare fortsättningsvis, med aktiv kommunikation från kommunen i handläggningsprocessen. Föreningen framför att pandemin har resulterat i att medlemmarna i samfällighetsföreningen, samt närliggande samfälligheter, inte har kunnat genomföra fysiska möten gällande förslaget till fördjupad översiktsplan och detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik. Föreningen anser att samrådstiden borde ha förlängts till efter restriktionerna avskaffats.

En privatperson (14) är osäker på om Bostadsrättsföreningen Valsätra gård har yttrat sig och vill försäkra sig om att de senare ska kunna yttra sig/överklaga planen.

En privatperson (59) anser att miljökonsekvensbeskrivningen är undermålig.

En privatperson (91) som även samlat ett antal namnunderskrifter och Bäcklösadalens villaägareförening framför att många fastighetsägare på Hövägen och intilliggande gator är mycket berörda av detaljplanen och borde ha kallats till möte.

Två privatpersoner (181, 252) framför att informationen om detaljplanen på uppsala.se är svår att ta till sig, detta på grund av många olika dokument och en avsaknad av en sammanställd presentation. Privatpersonerna tycker att det är dåligt och påtalar vikten av tillgängliga digitala handlingar under coronapandemin.

En privatperson (183) anser att språket i förslaget till detaljplan och förslaget till fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna är tvetydigt och otydligt. Hen tycker att meningarna har lite konkret innehåll och ifrågasätter om planerna är genomförbara på grund av till exempel beslut som inte tagits eller utredningar som saknas.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

I ett stort planarbete/projekt är det alltid en avvägning av vad som bäst utreds i vilket skede. Syftet med samrådet är bland annat att få synpunkter på förslaget innan det är färdigt och få remissinstansernas och sakens synpunkter på vad som behöver utredas vidare. Det är alltid en avvägning av vad som behöver lösas i planskedet och vad som bäst skjuts till framtida projektering, tillståndsansökningar och så vidare.

Planbeskrivningen är den handlingen som bäst sammanfattar slutsatser i övriga handlingar. Handlingar har funnits tillgängliga digitalt. Informationsmöten där huvuddragen i planförslaget presenterats i enklare form har även spelats in och funnits tillgängliga att titta på i efterhand.

Samrådstiden har varit längre än gällande lagkrav och förlängd svarstid har getts till de remissinstanser som bett om det.

Samrådsgruppen har tagits fram på motsvarande sätt som i övriga planarbeten. Utskick har gått enligt en samrådslista med berörda remissinstanser samt enligt en fastighetsförteckning som lantmäteriet tar fram. De flesta fastigheterna på Hövägen har bedömts ligga för långt ifrån för att stå med på fastighetsförteckningen och därmed ingå i samrådsgruppen. Men alla, oavsett om de står med på fastighetsförteckningen eller inte, har rätt att yttra sig i samrådet. Till granskningen har några remissinstanser lagts till granskningslistan. Nåntuna backe samfällighetsförening bedöms i första hand vara berörda av delsträcka D som hanteras i en separat detaljplan efter samrådet. Fastighetsägare uppmanas att kontakta hyresgäster, vilket skett i fallet Uppsala universitet. Bostadsrättsföreningen Valsätra gård har inte yttrat sig i samrådet. Möjligheten kommer finnas för dem att yttra sig under granskningen.

Bilaga

Länsstyrelsens yttrande

Stadsbyggnadsförvaltningen

Uppsala i 2023-05-08

Johan Nilsson
planchef

Översikt över inkomna samrådsyttrande

Alias	Datum
Lantmäterimyndighe ten Uppsala kommun	2021-05-10
	2021-06-18, komplettera t med yttrande från Statens geologisk institut 2021-09-20
Sjöfartsverket	2021-05-20
Bostadsrättsförening en Islandsgården	2021-05-05
Bostadsrättsförening en Slottsgränden, Bostadsrättsförening en Blåsippan och Bostadsrättsförening en Brynhild	2021-05-14
Bostadsrättsförening en Dragarbrunn 63	2021-05-19
Hembla AB	2021-05-20
Uppsala Akademi- förvaltning	2021-05-20
Akademiska hus	2021-05-21
Region Uppsala Trafik och samhälle	2021-05-21
Rikshem AB	2021-05-21
Statens veterinärmedicinska anstalt	2021-05-21
Trafikverket	2021-05-21
Uppsala Science park KB genom Vasakronan AB	2021-05-21
Uppsalahem	2021-05-20
Uppsala universitet	2021-05-21
Sveriges lantbruksuniversitet (SLU)	2021-05-24
Statens fastighetsverk	2021-05-26
Privatperson 1	2021-04-09
Privatperson 2	2021-04-26

Alias	Datum
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
Privatperson 8	2021-05-20
Privatperson 9	2021-05-20
Privatperson 10	2021-05-20
Privatperson 11	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
Kulturnämnden	2021-05-27
Uppsala Vatten och Avfall AB	2021-06-02
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	2021-06-04
Äldrenämnden	2021-06-04
Omsorgsnämnden	2021-06-16
Uppsala kommun Skolfastigheter AB	2021-05-21
Bergsbrunna vägförening	2021-05-06
Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd	2021-05-13
Uppsala Handelskammare	2021-05-18
Sunnersta Egnahemsförening	2021-05-18
Svenska Kryssarklubben Uppsalakretsen Uppsala Segelsällskap Ekolns seglarklubb Uppsala motorbåtsällskap Fyris seglarssällskap	2021-05-19

Alias	Datum
Kragsskivlingens och tofsskivlingens villaägare-förening	2021-05-20
Funktionsrätt Uppsala kommun	2021-05-21
Norra Gottsunda egnahems- och fruktodlarförening	2021-05-21
Nätverket för Lillskogens & Lunsens Bevarande	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
För Nåntuna backe samfällighetsförening	2021-05-22
Hyresgästföreningen Uppsala-Knivsta	2021-05-22
Orienteringsklubbarna OK Linné, IF Thor och Rasbo IK orientering	2021-05-22
YIMBY Uppsala	2021-05-22
Uppsala Akademiska Roddarsällskap (UARS)	2021-05-22
Cykelfrämjandet Uppsala	2021-05-23
Föreningen Vårda Uppsala	2021-06-30
Ledningsägare	
Vattenfall Eldistribution AB	2021-04-29
Vattenfall AB HEAT Sweden	2021-05-04

Alias	Datum
Skanova (Telia Company) AB	2021-05-25
LFV	2021-04-15
Uppsala Marinbotaniska Medelhavsexpeditionen AB	2021-04-12
Utvecklingspartiet demokraterna	2021-05-17
Centerpartiet	2021-05-22
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	2021-05-10
Privatperson 31	2021-05-13
Privatperson 32	2021-05-13
Privatperson 33	2021-05-15
Privatperson 34	2021-05-16
Privatperson 35	2021-05-16
Privatperson 36	2021-05-16
Privatperson 37	2021-05-18
Privatperson 38	2021-05-18
Privatperson 39	2021-05-19

Alias	Datum
Privatperson 41	2021-05-19
Privatperson 42	2021-05-19
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
Privatperson 49	2021-05-19
Privatperson 50	2021-05-19
Privatperson 51	2021-05-19
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
Privatperson 59	2021-05-19
Privatperson 60	2021-05-19
Privatperson 61	2021-05-19
Privatperson 62	2021-05-20
Privatperson 63	2021-05-20

Alias	Datum
Privatperson 64	2021-05-20
Privatperson 65	2021-05-20
Privatperson 66	2021-05-20
Privatperson 67	2021-05-20
Privatperson 68	2021-05-20
Privatperson 69	2021-05-20
Privatperson 70	2021-05-20
Privatperson 71	2021-05-20
Privatperson 72	2021-05-20
Privatperson 73	2021-05-20
Privatperson 74	2021-05-20
Privatperson 75	2021-05-20
Privatperson 76	2021-05-20
Privatperson 77	2021-05-20
Privatperson 78	2021-05-20
Privatperson 79	2021-05-20
Privatperson 80	2021-05-20
Privatperson 81	2021-05-20
Privatperson 82	2021-05-20
Privatperson 83	2021-05-20
Privatperson 84	2021-05-20
Privatperson 85	2021-05-20
Privatperson 86	2021-05-20

Alias	Datum
Privatperson 87	2021-05-20
Privatperson 88	2021-05-20
Privatperson 89	2021-05-20
Privatperson 90	2021-05-20
Privatperson 91 inklusive namnlista	2021-05-20
Privatperson 92	2021-05-20
Privatperson 93	2021-05-20
Privatperson 94	2021-05-20
Privatperson 95	2021-05-20
Privatperson 96	2021-05-20
Privatperson 97	2021-05-20
Privatperson 98	2021-05-20
Privatperson 99	2021-05-20
Privatperson 100	2021-05-20
Privatperson 101	2021-05-20
Privatperson 102	2021-05-20
Privatperson 103	2021-05-20
Privatperson 104	2021-05-20
Privatperson 105	2021-05-20
Privatperson 106	2021-05-20
Privatperson 107	2021-05-21
Privatperson 108	2021-05-21
Privatperson 109	2021-05-21

Alias	Datum
Privatperson 110	2021-05-21
Privatperson 111	2021-05-21
Privatperson 112	2021-05-21
Privatperson 113	2021-05-21
Privatperson 114	2021-05-21
Privatperson 115	2021-05-21
Privatperson 116	2021-05-21
Privatperson 117	2021-05-21
Privatperson 118	2021-05-21
Privatperson 119	2021-05-21
Privatperson 120	2021-05-21
Privatperson 121	2021-05-21
Privatperson 122	2021-05-21
Privatperson 123	2021-05-21
Privatperson 124	2021-05-21
Privatperson 125	2021-05-21
Privatperson 126	2021-05-21
Privatperson 127	2021-05-21
Privatperson 128	2021-05-21
Privatperson 129	2021-05-21
Privatperson 130	2021-05-21
Privatperson 131	2021-05-21
Privatperson 132	2021-05-21

Alias	Datum
Privatperson 133	2021-05-21
Privatperson 134	2021-05-21
Privatperson 135	2021-05-21
Privatperson 136	2021-05-21
Privatperson 137	2021-05-21
Privatperson 138	2021-05-21
Privatperson 139	2021-05-21
Privatperson 140	2021-05-21
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
Privatperson 148	2021-05-22
Privatperson 149	2021-05-22
Privatperson 150	2021-05-22
Privatperson 151	2021-05-22
Privatperson 152	2021-05-22
Privatperson 153	2021-05-22
Privatperson 154	2021-05-22
Privatperson 155	2021-05-22
Privatperson 156	2021-05-22

Alias	Datum
Privatperson 157	2021-05-22
Privatperson 158	2021-05-22
Privatperson 159	2021-05-22
Privatperson 160	2021-05-22
Privatperson 161	2021-05-22
Privatperson 162	2021-05-22
Privatperson 163	2021-05-22
Privatperson 164	2021-05-22
Privatperson 165	2021-05-22
Privatperson 166	2021-05-22
Privatperson 167	2021-05-22
Privatperson 168	2021-05-22
Privatperson 169	2021-05-22
Privatperson 170	2021-05-22
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
Privatperson 177	2021-05-22
Privatperson 178	2021-05-22
Privatperson 179	2021-05-22

Alias	Datum
Privatperson 180	2021-05-22
Privatperson 181	2021-05-22
Privatperson 182	2021-05-22
Privatperson 183	2021-05-22
Privatperson 184	2021-05-22
Privatperson 185	2021-05-22
Privatperson 186	2021-05-22
Privatperson 187	2021-05-22
Privatperson 188	2021-05-22
Privatperson 189	2021-05-22
Privatperson 190	2021-05-22
Privatperson 191	2021-05-22
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
Privatperson 197	2021-05-22
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

Alias	Datum
Privatperson 203	2021-05-22
Privatperson 204	2021-05-22
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
Privatperson 216	2021-05-22
Privatperson 217	2021-05-22
Privatperson 218	2021-05-22
Privatperson 219	2021-05-22
Privatperson 220	2021-05-22
Privatperson 221	2021-05-22
Privatperson 222	2021-05-22
Privatperson 223	2021-05-22
Privatperson 224	2021-05-22
Privatperson 225	2021-05-22
Privatperson 226	2021-05-22

Alias	Datum
Privatperson 227	2021-05-22
Privatperson 228	2021-05-22
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
Privatperson 240	2021-05-22
Privatperson 241	2021-05-22
Privatperson 242	2021-05-22
Privatperson 243	2021-05-22
Privatperson 244	2021-05-22
Privatperson 245	2021-05-24
Privatperson 246	2021-05-24
Privatperson 247	2021-05-24
Privatperson 248	2021-05-24
Privatperson 249	2021-05-24

Alias	Datum
Privatperson 250	2021-05-21
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
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
Privatperson 261	2021-05-22
Privatperson 262	2021-05-22
Privatperson 263	2021-05-21
Privatperson 264	2021-05-21
Privatperson 265	2021-05-21