

Stadsbyggnadsförvaltningen
Granskningsutlåtande

Datum:
2024-10-07

Diarienummer:
PBN 2024-000057

Handläggare:
Annika Holma
Klara Wahlstedt

Granskningsutlåtande

Detaljplan för Kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka Uppsala C-Mungskatan

Utökat förfarande



Figur 1 Flygfoto med planområdets ungefärliga avgränsning markerad med röd linje.

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ett nytt kapacitetsstarkt kollektivtrafikstråk i form av spårväg, alternativt snabbbussystemet Bus Rapid Transit (BRT). Detaljplanen syftar till att reglera hela gaturummets utbredning i förhållande till befintlig och planerad bebyggelse, samt att möjliggöra anläggningar så som en likriktarstation och hållplatser som krävs för att möjliggöra spårväg eller BRT. I anslutning till Uppsala centralstation syftar detaljplanen till att skapa ett kollektivtrafiktorg där en ändhållplats rymms tillsammans med säkra passager för gående och cyklister. Detaljplanens syfte är även att säkra att områdets höga kulturmiljövärden består samt att säkerställa att skydd finns för att förhindra att förorenat dagvatten infiltrerar till grundvattnet.

Sammanställning

Samrådsyttranden

Totalt antal inkomna	331
----------------------	-----

Granskningsyttranden (granskning 1)

Totalt antal inkomna	60
----------------------	----

Beslutsdatum

Beslut om planuppdrag	26 mars 2020
-----------------------	--------------

Beslut samråd	25 mars 2021
---------------	--------------

Samråd	9 april 2021 - 22 maj 2021
--------	----------------------------

Beslut om granskning	1 juni 2023
----------------------	-------------

Granskning 1	8 juni 2023 - 11 augusti 2023
--------------	-------------------------------

Innehåll

Detaljplan för Kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka Uppsala C-Mungatan.....	1
Detaljplanens syfte	2
Sammanställning	2
Sammanfattning av samrådet och granskningen.....	5
Sammanfattning av ändringar i förslaget.....	6
Översikt över inkomna yttranden	8
Sammanfattning av inkomna synpunkter från den första granskningen och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning.....	26
Val av trafikslag	26
Linjestäckningen	30
Hållplatser.....	32
Gång och cykel	33
Ersättningstrafik.....	36
Bil/inlastning/stora fordon/angöring/parkering	36
Räddningstjänst och utrymning.....	38
Grönstruktur, park, natur och rekreation.....	42
Träd	43
Skyddade arter, naturreservat, biotopskydd och Natura 2000.....	46
Grundvatten och dricksvatten.....	49
Ytvatten och dagvatten	51
Strandskydd	52
Jordbruksmark.....	52
Kulturmiljö och fornlämningar	53
Politiska beslut, delaktighet och inflytande.....	55
Ekonomi.....	57
Uppsala centralstation	59
Bäverns gränd	60
Islandsbron, Östra och Västra Ågatan.....	62
Mungatan.....	62
Sjukhusvägen	63
Dag Hammarskjölds väg	65
Exercisfältet/Ångström.....	67
Rosendal	69
Vårdsätravägen	70
Gottsundaområdet	70
Ulleråker.....	71
Ultuna.....	72
Gestaltning och offentlig konst	73

Tillgänglighet och orienterbarhet	74
Risk och säkerhet	76
Likriktarstationer och elnätsstationer	78
Avfallshämtning och återvinningscentral	79
Buller och stomljud.....	80
Vibrationer	84
Störning av känsliga verksamheter.....	85
Luft.....	92
Översvämning/skyfallskartering	93
Markföroreningar	94
Klimat och miljö	95
Ledningar	95
Fyrspårsavtalet och översiktsplanen	96
Torg	98
Plankarta och grundkarta	99
Planbeskrivning	100
Fastighetskonsekvenser.....	102
Granskningen	104
Övrigt.....	106

Sammanfattning av samrådet och granskningen

Detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka Uppsala C-Munkgatan bröts efter den första granskningen ut från detaljplanen för delsträcka A-C (PBN 2019-002806). Samrådet som sammanfattas nedan gäller delsträcka A-D och den första granskningen som sammanfattas gäller delsträcka A-C.

Detaljplanen har varit på samråd mellan 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 inkom 331 skriftliga synpunkter, varav fem utan erinran.

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

Detaljplanen för delsträcka A-C har varit på en första granskning mellan 8 juni och 11 augusti 2023. Vissa remissinstanser och sakägare har getts förlängd svarstid. Under granskningstiden har 60 stycken skriftliga synpunkter inkommit, varav tre utan erinran. Synpunkterna behandlar i huvudsak buller och andra störningar, gatuutformning, grundvatten och val av trafikslag. Länsstyrelsens synpunkter berör huvudsakligen kontaktledningar på Bäverns gränd, grundvatten, planbeskrivningen och prövning enligt annan lagstiftning.

Länsstyrelsens yttrande bifogas även i sin helhet.

Sammanfattning av ändringar i förslaget

Revideringar från granskningen

- Detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka A-C delas upp i tre detaljplaner. Den här detaljplanen omfattar delsträckan Uppsala C-Munggatan, som utgörs av ett område vid Uppsala centralstation, Bäverns gränd, Islandsbron och Munggatan. Av de andra två detaljplanerna omfattar den ena delsträcka C och den andra det som kvarstår av delsträckorna A och B.
- Planområdet har minskats vid Uppsala centralstation för att anpassas till pågående utvecklingsplaner i området. Det utslutna området planläggs i stället i intilliggande detaljplaner för stationsområdet. Det innebär också att det tidigare skisserade läget för ändhållplatsen har skjutits västerut och ligger inte längre i Stadshusgatan.
- Markanvändningen vid centralstationen har ändrats från tidigare kvartersmark T-område, till allmän plats, Kollektivtrafiktorg. Inom markanvändningen ryms de nödvändiga funktionerna som behövs vid en ändhållplats. Eftersom området blir allmän plats, reglerar inte detaljplanen exempelvis exploateringsgrad eller höjd på teknikbyggnader. Eftersom området minskat finns ingen risk att mer än absolut nödvändigt byggs inom området.
- Markanvändningen W, vattenområde, vid Islandsbron har ändrats till allmän plats, GATA. Med egenskapsbestämmelsen bro. Syftet är att även bron ska vara allmän plats, precis som resten av kollektivtrafiksträckningen.
- Planbestämmelsen *Ej kontaktledning* på Bäverns gränd, har tagits bort. Det innebär att detaljplanen möjliggör kontaktledning för spårväg på hela sträckan. Anledningen är att batteridrivna spårvägar inte längre med säkerhet är en genomförbar lösning.
- I syfte att säkerställa att eventuella kontaktledningsstolpar inte negativt påverkar siktlinjen mot slottets södra torn och därmed riksintresset för kulturmiljön Uppsala stad, reglerar detaljplanen att kontaktledningsstolpar inte får placeras inom spårområdet i gatans mitt. Bestämmelsen gäller för hela sträckan från korsningen Kungsgatan/Bäverns gränd till korsningen Munggatan/Sjukhusvägen.
- Inom det område där kontaktledningsstolpar tillåts, har även en planbestämmelse lagts till som reglerar att kontaktledningsstolpar, eller annan upphängningsanordning, ska utformas och placeras med hänsyn till området höga kulturmiljövärden.
- Ett E-område för en transformatorstation har lagts till norr om ändhållplatsen vid centralstationen. Syftet är att skapa en ersättningsplats för en befintlig station som behöver flyttas när hållplatsen byggs.
- Plangränsen vid fastigheten Kungsängen 9:1 har justerats så att det intrång som tidigare gjordes i det nordöstra hörnet tas bort.
- En planbestämmelse om minskad lovplikt för schaktning och fyllning på allmän plats har lagts till för att underlätta genomförandet av detaljplanen.
- Skyddsbestämmelser avseende skydd av grundvatten har införts på plankartan.
- Planhandlingarna har kompletterats med ett antikvariskt yttrande gällande påverkan av eventuella kontaktledningsstolpar på sträckan.
- En utredning om utrymning och elsäkerhet har tagits fram som underlag till detaljplanen. Utredningen beskriver åtgärder och möjligheter för räddningstjänsten att bedriva en säker räddningsinsats på Bäverns gränd, med kontaktledning på sträckan.
- En uppdaterad miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram för den aktuella delsträckan.

- Planbeskrivningen har uppdaterats utifrån de ändrade förutsättningarna och nya utredningar gällande kulturmiljö och räddningstjänstens möjlighet till utrymning.
- Planbeskrivningen har förtydligats avseende åtgärder som föreslås i riskutredningen.
- Avsnittet om vibrationer har utvecklats i planbeskrivningen.
- Planbeskrivningen har kompletterats med det fornlämningsområde som planområdet berör och som omfattas av skydd enligt kulturmiljölagen, samt förtydligat att tillståndsprövning enligt kulturmiljölagen krävs.
- Genomförandedelen har kompletterats med bland annat fler skyddsåtgärder och information om dispenser.
- Motiveringarna till flera planbestämmelser har förtydligats.

Översikt över inkomna yttranden

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
Myndigheter		
Länsstyrelsen	X	X
Kommunala lantmäterimyndigheten	X	X
Sjöfartsverket	X	
Kommunala nämnder och bolag		
Kulturnämnden	X	X
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	X	X
Omsorgsnämnden	X	
Räddningsnämnden/Uppsala Brandförsvaret		X
Uppsala kommun Skolfastigheter AB	X	X
Uppsala Vatten och Avfall AB	X	X
Äldrenämnden	X	
Intresseföreningar och sammanslutningar		
Bergsbrunna vägförening	X	
Bäcklösadalens villaägareförening	X	
Cykelfrämjandet Uppsala	X	X
Funktionsrätt Uppsala kommun	X	
Föreningen Malma by och ängar		X
Föreningen Vårda Uppsala	X	

Inkomna yttranden	Samråd	Gransk ning
För Nåntuna backe samfällighetsföre ning	X	
Hyresgästförenin gen Uppsala- Knivsta	X	
Kragaskivlingens och tofsskivlingens villaägare- förening	X	
Naturskyddsföre ningen Uppsala		X
Norra Gottsunda egnahems- och fruktodlarförening	X	
Nätverket för Lillskogens & Lunsens Bevarande	X	
Orienteringsklubb arna OK Linné, IF Thor och Rasbo IK orientering	X	
Svenska Kryssarklubben Uppsalakretsen Uppsala Segelsällskap Ekolns seglarklubb Uppsala motorbåtsällskap Fyris seglarsällskap	X	
Sunnersta Egnahemsförening	X	X
Synskadades Riksförbund, SRF, genom Trafik- och miljögruppen i distrikt Uppsala	X	X

Inkomna yttranden	Samråd	Gransk ning
län samt SRF Uppsala-Knivsta		
Södra Norbys Villaförening + namnlista		X
Södra Norbys Villaförening namnlista		X
Södra Norbys Villaförening namnlista		X
Södra Norbys Villaförening namnlista		X
Södra Norbys Villaförening namnlista		X
Södra Norbys Villaförening namnlista		X
Södra Norbys Villaförening namnlista		X
Uppsala Akademiska Roddarsällskap (UARS)	X	
Uppsala Handelskammare	X	
Uppsala Pensionärsföreni ngars Samarbetsråd	X	X
YIMBY Uppsala	X	
Ledningsägare		
Skanova (Telia Company) AB	X	
Svenska kraftnät		X
Vattenfall AB HEAT Sweden	X	X
Vattenfall Eldistribution AB	X	X
Trafik		
LFV	X	X
Region Uppsala Trafik och samhälle	X	X

Inkomna yttranden	Samråd	Gransk ning
Trafikverket	X	X
Uppsala Marinbotaniska Medelhavsexpedi tion AB	X	
Privatpersoner		
Privatperson 1	X	
Privatperson 2	X	
Privatperson 3	X	
Privatperson 4	X	
Privatperson 5	X	
Privatperson 6	X	
Privatperson 7	X	
Privatperson 8	X	
Privatperson 9	X	
Privatperson 10	X	
Privatperson 11	X	
Privatperson 13	X	
Privatperson 14	X	
Privatperson 15	X	
Privatperson 16	X	
Privatperson 17	X	
Privatperson 18	X	
Privatperson 19	X	
Privatperson 20	X	
Privatperson 21	X	
Privatperson 22	X	
Privatperson 23	X	
Privatperson 24	X	
Privatperson 25	X	
Privatperson 26	X	
Privatperson 27	X	
Privatperson 28	X	
Privatperson 29	X	

Inkomna yttranden	Samråd	Gransk ning
Privatperson 31	X	
Privatperson 32	X	
Privatperson 33	X	
Privatperson 34	X	
Privatperson 35	X	
Privatperson 36	X	
Privatperson 37	X	
Privatperson 38	X	
Privatperson 39	X	
Privatperson 41	X	
Privatperson 42	X	
Privatperson 43	X	
Privatperson 44	X	
Privatperson 45	X	
Privatperson 46	X	
Privatperson 47	X	
Privatperson 48	X	
Privatperson 49	X	
Privatperson 50	X	
Privatperson 51	X	
Privatperson 52	X	
Privatperson 53	X	
Privatperson 54	X	

Inkomna yttranden	Samråd	Gransk ning
Privatperson 55	X	
Privatperson 56	X	
Privatperson 57	X	
Privatperson 58	X	
Privatperson 59	X	X
Privatperson 60	X	
Privatperson 61	X	
Privatperson 62	X	
Privatperson 63	X	
Privatperson 64	X	
Privatperson 65	X	
Privatperson 66	X	
Privatperson 67	X	
Privatperson 68	X	
Privatperson 69	X	
Privatperson 70	X	
Privatperson 71	X	
Privatperson 72	X	
Privatperson 73	X	
Privatperson 74	X	
Privatperson 75	X	
Privatperson 76	X	
Privatperson 77	X	

Inkomna yttranden	Samråd	Gransk ning
Namnlista Hövägen	X	X
Namnlista Hövägen	X	X
Namnlista Hövägen	X	X
Namnlista Hövägen	X	X
Namnlista Hövägen	X	X
Namnlista Hövägen	X	X
Namnlista Hövägen	X	X
Namnlista Hövägen	X	X
Namnlista Hövägen	X	X
Namnlista Hövägen	X	X
Namnlista Hövägen	X	X
Namnlista Hövägen	X	X
Privatperson 92	X	
Privatperson 93	X	
Privatperson 94	X	
Privatperson 95	X	
Privatperson 96	X	
Privatperson 97	X	
Privatperson 98	X	
Privatperson 99	X	
Privatperson 100	X	
Privatperson 101	X	
Privatperson 102	X	
Privatperson 103	X	

Inkomna yttranden	Samråd	Gransk ning
Privatperson 104	X	
Privatperson 105	X	
Privatperson 106	X	X
Privatperson 107	X	
Privatperson 108	X	
Privatperson 109	X	
Privatperson 110	X	
Privatperson 111	X	
Privatperson 112	X	
Privatperson 113	X	X
Privatperson 114	X	
Privatperson 115	X	
Privatperson 116	X	
Privatperson 117	X	
Privatperson 118	X	
Privatperson 119	X	
Privatperson 120	X	
Privatperson 121	X	
Privatperson 122	X	
Privatperson 123	X	
Privatperson 124	X	
Privatperson 125	X	
Privatperson 126	X	

Inkomna yttranden	Samråd	Gransk ning
Privatperson 127	X	
Privatperson 128	X	
Privatperson 129	X	
Privatperson 130	X	
Privatperson 131	X	
Privatperson 132	X	
Privatperson 133	X	
Privatperson 134	X	
Privatperson 135	X	
Privatperson 136	X	
Privatperson 137	X	
Privatperson 138	X	
Privatperson 139	X	
Privatperson 140	X	
Privatperson 141	X	
Privatperson 142	X	
Privatperson 143	X	
Privatperson 144	X	
Privatperson 145	X	
Privatperson 146	X	
Privatperson 147	X	
Privatperson 148	X	
Privatperson 149	X	

Inkomna yttranden	Samråd	Gransk ning
Privatperson 150	X	
Privatperson 151	X	
Privatperson 152	X	
Privatperson 153	X	
Privatperson 154	X	
Privatperson 155	X	
Privatperson 156	X	
Privatperson 157	X	
Privatperson 158	X	
Privatperson 159	X	
Privatperson 160	X	
Privatperson 161	X	
Privatperson 162	X	
Privatperson 163	X	
Privatperson 164	X	
Privatperson 165	X	
Privatperson 166	X	
Privatperson 167	X	
Privatperson 168	X	
Privatperson 169	X	
Privatperson 170	X	
Privatperson 171	X	
Privatperson 172	X	

Inkomna yttranden	Samråd	Gransk ning
Privatperson 173	X	
Privatperson 174	X	
Privatperson 175	X	
Privatperson 176	X	
Privatperson 177	X	
Privatperson 178	X	
Privatperson 179	X	
Privatperson 180	X	
Privatperson 181	X	
Privatperson 182	X	
Privatperson 183	X	
Privatperson 184	X	
Privatperson 185	X	
Privatperson 186	X	
Privatperson 187	X	
Privatperson 188	X	
Privatperson 189	X	
Privatperson 190	X	
Privatperson 191	X	
Privatperson 192	X	
Privatperson 193	X	
Privatperson 194	X	

Inkomna yttranden	Samråd	Gransk ning
Privatperson 195	X	
Privatperson 196	X	
Privatperson 197	X	
Privatperson 198	X	
Privatperson 199	X	
Privatperson 200		
Privatperson 201	X	
Privatperson 202	X	
Privatperson 203	X	
Privatperson 204	X	
Privatperson 205	X	
Privatperson 206	X	
Privatperson 207	X	
Privatperson 208	X	
Privatperson 209	X	
Privatperson 210	X	
Privatperson 211	X	
Privatperson 212	X	
Privatperson 213	X	
Privatperson 214		
Privatperson 215	X	
Privatperson 216	X	
Privatperson 217	X	

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
Privatperson 218	X	
Privatperson 219	X	
Privatperson 220	X	
Privatperson 221	X	
Privatperson 222	X	
Privatperson 223	X	
Privatperson 224	X	
Privatperson 225	X	
Privatperson 226	X	
Privatperson 227	X	
Privatperson 228	X	
Privatperson 229	X	
Privatperson 230	X	
Privatperson 231	X	
Privatperson 232	X	
Privatperson 233	X	
Privatperson 234	X	
Privatperson 235	X	
Privatperson 236	X	
Privatperson 237	X	
Privatperson 238	X	
Privatperson 239	X	
Privatperson 240		

Inkomna yttranden	Samråd	Gransk ning
Privatperson 241	X	
Privatperson 242	X	
Privatperson 243	X	
Privatperson 244	X	
Privatperson 245	X	
Privatperson 246	X	
Privatperson 247	X	
Privatperson 248	X	
Privatperson 249		
Privatperson 250	X	
Privatperson 251	X	
Privatperson 252	X	
Privatperson 253	X	
Privatperson 254	X	
Privatperson 255	X	
Privatperson 256	X	
Privatperson 257	X	
Privatperson 258	X	
Privatperson 259	X	
Privatperson 260	X	

Inkomna yttranden	Samråd	Gransk ning
Privatperson 261	X	
Privatperson 262	X	
Privatperson 263	X	
Privatperson 264	X	
Privatperson 265	X	
Privatperson 266		X
Privatperson 267		X
Privatperson 268		X
Privatperson 269		X
Privatperson 270		X
Privatperson 271		X
Privatperson 272		X
Privatperson 273		X
Privatperson 274		X
Privatperson 275		X
Privatperson 276		X
Privatperson 277		X
Privatperson 278		X
Privatperson 279		X

Inkomna yttranden	Samråd	Gransk ning
Privatperson 280		X
Privatperson 281		X
Privatperson 282		X
Privatperson 283		X
Privatperson 284		X
Privatperson 285		X
Privatperson 286		X
Övriga		
Akademiska hus	X	X
Bostadsrättsföreningen Dragarbrunn 63	X	X
Bostadsrättsföreningen Islandsgården	X	
Bostadsrättsföreningen Slottsgränden, Bostadsrättsföreningen Blåsippan och Bostadsrättsföreningen Brynhild	X	
Bostadsrättsföreningen Stadsskogen K57		X
Centerpartiet	X	
Hembla AB	X	
Lindhea AB		X
Rikshem AB	X	
Statens fastighetsverk	X	X
Statens veterinärmedicinska anstalt (SVA)	X	X

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
Sveriges lantbruksuniversitet (SLU)	X	X
Uppsala Akademi-förvaltning	X	
Uppsalahem	X	X
Uppsala Science park KB genom Vasakronan AB	X	X
Uppsala universitet	X	X
Utvecklingspartiet demokraterna	X	X
Victoriahem Linrepan AB		X

Fastigheter som berörs av inlösen:

Fastighet	Namn
Fastighetsägare 1	Uppsala Vatten och Avfall AB
Fastighetsägare 2	MIAB Mälalinvest Förvaltning AB

Sammanfattning av inkomna synpunkter från den första granskningen och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

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

Val av trafikslag

Yttranden från remissinstanser och medborgare

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

Vidare står Föreningen Vårda Uppsala fast vid sin tidigare bedömning om att Uppsala bör prioritera ett sammanhängande system av kapacitetsstarka stombusslinjer. De anser att ett sådant system knyter samman hela staden, och att framkomlighet, turtäthet och bekvämlighet ska ges hög prioritet. Målet borde enligt dem vara att trafiken inte bara ska nå de södra stadsdelarna Gottsunda och Bergsbrunna, utan även stadsdelar som Gränby, Börjetull, Stenhagen, Fyrislund och Librobäck.

Föreningen Vårda Uppsala menar att om kommunen inte bygger spårväg behövs inte en spårvagnsdepå byggas i närområdet till den attraktiva och känsliga miljö som Årike Fyris utgör.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd undrar när och varför det planlagts för spår i Ulleråker och Rosendal då det inte var beslutat att det skulle bli spårväg.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd menar att de flesta Uppsalabor förespråkar bussalternativet eller annat, men inte spårväg. De undrar vad som är beslutat, eftersom det är spårvägsalternativet som är på illustrationer i planen och återkommer flera gånger som om det vore bestämt i texten. De anser att detta behöver förklaras i demokratisk ordning. De tycker att det verkar som att kommunen inte önskar att medborgarna deltar i planering om trafiken i staden och att kommunen bestämt att det är spårväg som ska gälla.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd påpekar att spårväg kommer att finnas i södra staden och resor till mål norr om centrum innebär att man måste byta trafikslag, vilket kan innebära besvär för äldre. Trafikmiljön blir mer komplex - speciellt i den täta innerstaden. De långa busslinjerna som finns nu gör att många byten kan undvikas.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd menar att kapaciteten för antalet passagerare är likartad för spårväg och BRT buss. De anser att spårväg innebär att man bygger fast sig vid ett system med en linjedragning som är svår och dyr att ändra. Bussar kan lätt ta andra vägar vid översvämmad väg eller skador och hinder i

vägbanan. De påpekar att vårt föränderliga klimat lär innebära ökad nederbörd - både regn och snö. Is i spåren och på ledningar är ett problem med spårväg. Spåren behöver rensas annars kan urspårning ske.

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

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

Cykelfrämjandet påpekar att kapaciteten inte har någonting med egna körbanor att göra, utan med fordonslängden. Turtätheten är enligt dem densamma oavsett längd på fordon. Cykelfrämjandet menar också att kollektivtrafiken har sämst kapacitet i en stad av Uppsalas storlek.

Vasakronan vänder sig emot att det i samrådsredogörelsen står att "Vasakronan är positiva till spårväg." De vill av den anledningen understryka att de inte har någon preferens, och inte heller har uttalat sig för eller mot något trafikslag, men är positiv till kapacitetsstark kollektivtrafik. Det som är av avgörande betydelse för dem är att en utbyggnad av kollektivtrafiken kan ske utan att projektet riskerar negativa konsekvenser, eller försämrade förutsättningar, för den verksamhet som bedrivs inom Uppsala Science Park.

Sunnersta Egnahemsförening anser att spårvägsalternativet är otidsenligt, nostalgiskt, statiskt och extremt dyrt. Bus Rapi Transit är enligt dem inte heller ett alternativ i dagsläget då det enligt dem ger en alltför liten tidsvinst på sträckan fem till sju kilometer från ytterstaden in till centrala Uppsala och Resecentrum. De anser dessutom att tidsvinsten avtar med antalet av- och påstigningar, samt att spårväg kommer bli alltför dyrt och statiskt för kommunen.

Tillsvidare förordar föreningen långbussar, av den typ som används i Malmö, på de linjer det behövs i kommunen. De anser att bussar är och förblir det smarta, flexibla och klimatneutrala alternativet för kollektivtrafiken i Uppsala. De förordar starkt bränslecells-elektrifierade bussar, som drivs av modern gas eller vätgas, för kommunen och regionen.

Föreningen betraktar också bussarna och tågen i kommunen och regionen som en alternativ lösning för att skapa en kapacitetsstark kollektivtrafik.

Bostadsrättsföreningen Dragarbrunn 63 anser att elbussalternativet uteslöts för tidigt i studierna och att en rad aspekter inte är fullt utredda. De menar att utredningen inte tar dagens elbusslösningar i beaktande. Enligt dem sker nyutvecklingen av elbussar i rask takt och nya kapacitetsstarka elbussalternativ finns, exempelvis de nya 24-metersbussarna som används i Malmö. De anser att elbussalternativet är genomförbart redan nu och inte behöver vänta fem till sex år.

Dessutom lyfter de att Uppsala saknar en plan för en tyst och hållbar kollektivtrafiklösning. De menar att dagens bussar inte producerar nämnvärt med buller och att elbussar kommer att vara mycket tystare, vilket skulle minimera bullerproblemen i centrala Uppsala. Spårvägen har enligt dem påvisat stor bullerpåverkan på de gamla husen på delsträcka A i Uppsala centrum.

Avslutningsvis betraktar de elbussar som en flexibel lösning, som inte har något dyrt underhåll, och som inte är beroende av en fast och dyr infrastruktur. Med elbussar anser de att kapacitet snabbt kan flyttas mellan olika linjer och att trafik lätt kan läggas om vid gräv- och byggprojekt i staden. Att kollektivtrafiken i nya stadsdelar och bostadsområden inte blir begränsad till en fast spårväg ser de som ytterligare argument för elbussarnas flexibilitet. De pekar också på att andra städer i Sverige, som Malmö, Stockholm, Göteborg, Lund och Örebro, satsar stort på elbussar. Slutligen hänvisar de till Lunds erfarenheter av spårväg och att det nu sker en elbussinvestering istället för en utbyggnad av spårvägen.

Bostadsrättsföreningen Stadsskogen K57 menar att när alla etapper i Rosendal är färdigbyggda kommer det att ställas stora krav på kollektivtrafiken, och tycker av den anledningen inte att ett alternativt system som Bus Rapid Transit låter särskilt tillfredsställande.

Privatperson 59 menar att detaljplanen bygger på en felaktig grundläggande förutsättning om antalet resenärer, särskilt efter pandemin. Hen ifrågasätter de trafikprognoser som ligger till grund för beslutet. Hen menar att om 25 år kommer alla bilar att vara elektrifierade och man kan då åka bil utan dåligt samvete. Då hela detaljplanen enligt personen bygger på felaktiga förutsättning så måste projektet avbrytas omedelbart innan det blir oåterställbara skador i naturmiljön och kulturmiljön till ingen nytta.

Privatperson 268 anser att det borde satsas på eldrivna snabbussar med egna filer istället för spårvagn. Hen menar att det finns miljöforskning som visar på att spårvagnar är ett sämre miljöalternativ än exempelvis bussar som går på el eller gas. Argumenten för det är enligt personen att spårvagnsalternativet innebär stora ingrepp i gatumiljön under byggtiden, vilket bidrar till en dålig miljö för de boende samt är tids- och kostnadskrävande. Hen skriver också att spårvagnar är dyra att bygga och att då konkurrensen bland busstillverkare är större gör det att bättre inköpsvillkor kan förhandlas fram där. Spårvagnsrålsen gör det även svårt att senare ändra linjestreckningen och hen anser därför att spårvagn är ett oflexibelt alternativ jämfört med bussar.

Privatperson 279 anser att det finns andra sätt att utveckla Uppsala och kollektivtrafiken som har samma vinster som kommunen nu tillskriver spårutbyggnaden. Hen menar att det självklara valet borde vara bussar och att trafiken dras över de redan befintliga broarna över Fyrisån.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

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

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

Delsträcka D och depån hanteras i separata detaljplaneärenden.

De senaste detaljplanerna i Ulleråker och Rosendal möjliggjorde spårväg. Det är detaljplanerna för kvarteret Sagan med flera, aktnummer 0380-P2019/15, kvarteret Vinghästen med flera, aktnummer 0380-P2019/14, samt Detaljplan för Rosendalsfältet, aktnummer 0380-P2016/6.

De delvis vaga formuleringarna i handlingarna beror på att detaljplanen inte styr utformningen i detalj utan främst är ett verktyg för att säkra markåtkomst och ge lagstöd för att kunna möjliggöra kollektivtrafikstråket. Den politiska styrningen i Uppsala kommun har beslutat att bygga spårväg, men planen möjliggör även snabbuss/BRT, för att vara mer robust i ett eventuellt förändrat politiskt läge.

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.

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

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

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för Vasakronans förtydligande. Uppsala Science Park ligger längs delsträcka A som hanteras inom detaljplanen för delsträcka A–B. Stadsbyggnadsförvaltningen för löpande dialog med Vasakronan där kommunen

genom avtal säkras att fastighetsägarnas och hyresgästernas verksamheter kan fortsatt bedrivas både under genomförandet samt under driftskedet.

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

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

Både BRT och spårväg innebär stora investeringar och en fast linjesträckning, samt motsvarande ingrepp i natur- och kulturmiljön. Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattning om att vanliga busslinjer är enklare att dra om och det är också ett av skälen till att spårväg har lättare att både locka till sig nya resenärer och att företag samt privatpersoner vågar genomföra större investeringar längs sträckningen. Många städer väljer att satsa på just spårväg för att visa på en långsiktighet och skapa en trygghet hos både företagen och invånarna.

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

Prognosen bygger på ett trendantagande, det vill säga att resmönster förändras i framtiden på samma sätt som de gjort historiskt. Det är så klart ett antagande som skapar en osäkerhet i prognosen, såsom till exempel förändrade resmönster efter pandemin. Region Uppsalas resenärsstatistik visar dock att resandet nu är tillbaka på samma nivåer som före pandemin. Bedömningen är därför att effekterna på resandet av pandemin totalt sett är relativt små. Däremot finns goda skäl att anta att arbetspendlingen mellan Stockholms- och Uppsalaregionerna i större omfattning berör arbeten som kan utföras på distans, vilket skulle kunna ha en dämpande effekt på efterfrågan, särskilt i den dimensionerande rusningstrafiken. Effekten av det på antalet spårvägsresenärer bedöms dock vara ganska liten. På sikt kan också den ökande möjligheten att arbeta hemifrån göra att det mer långväga arbetspendlandet ökar, eftersom restidskostnaden för långa arbetsresor minskar, vilket i så fall skulle kunna driva på resandet.

Linjesträckningen

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Akademiska Hus är positiva till ett kapacitetsstarkt kollektivtrafikstråk som knyter samman Uppsala och möjliggör för en god kollektivtrafikförsörjning till och från deras campusområden. De kunskapsintensiva verksamheter från Akademiska sjukhuset, via Science Park, Uppsala universitet till Statens veterinärmedicinska anstalt (SVA) och Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), utgör ett unikt sammanhållet kluster av avancerad forskning och innovation och att kollektivtrafikstråket bidrar till att knyta ihop dessa ytterligare.

Akademiska Hus skriver i sitt samrådsyttrande att de anser att kollektivtrafikstråkets dragning förbi Ångströmlaboratoriet är problematisk av flera skäl. Det handlar om dragningen av kollektivtrafikstråket vid Ångströmlaboratoriet från Lägerhyddsvägen till Kungsängsleden. De anser att kollektivtrafikstråket går mycket nära befintliga byggnader, där närheten påtagligt ökar risken för att verksamhetens störs av det nya stråket. Dessutom anser de att stråket skär av kontakten mellan byggnaden, den gröna parken och underofficersvillorna där verksamhet kopplad till Ångströmlaboratoriet bedrivs. De anser också att dragningen begränsar en möjlig expansion av Ångströmlaboratoriet österut, samt påverkar möjlig expansion söder om befintligt hus 9.

Vidare anser Akademiska Hus att en dragning öster om underofficervillorna skulle vara mer fördelaktig. De anser att denna sträckning inte har utretts tillräckligt. Om en dragning som medger expansionsmöjlighet för laboratoriet öster på parkytan inte går att inarbeta i detaljplanen trycker Akademiska Hus på att en yta för framtida större expansion på Exercisfältet bör övervägas. De anser att om en östligare dragning inte kan ske måste den dragningen som nu redovisas studeras ytterligare för att öka utrymmet mellan byggnad och kollektivtrafikstråk.

Även Uppsala universitet lyfter att dragningen av kollektivtrafikstråket vid Ångströmlaboratoriet, från Lägerhyddsvägen till Kungsängsleden, är problematisk, av motsvarande skäl som Akademiska Hus.

Sveriges lantbruksuniversitet anser att den planerade sträckningen av den kapacitetsstarka kollektivtrafiken föreslås gå nära stallarna och forskningsmiljöerna vid Veterinär- och husdjursvetenskapligt centrum (VHC). De menar att det utgör risker för såväl djur som tekniskt avancerad utrustning och kan få långtgående konsekvenser.

Föreningen Vårda Uppsala menar att i stället för en bro över Fyrisån anser de att Sävja, och de kommande sydöstra stadsdelarna, är mer betjänt av en kapacitetsstark kollektivtrafik som erbjuder direkta förbindelser med de arbets- och serviceintensiva stadsdelarna Fyrislund och centrum, än med Bäcklösa och Gottsunda.

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

Cykelfrämjandet menar att spårvägen serverar förhållandevis få i Gottsunda, men desto fler i Rosendal. De menar att det inte skulle finnas behov av spårvägskapacitet om Gottsundaborna slapp åka genom Rosendal.

Cykelfrämjandet anser att linjesträckningen dödar torg och klyver park.

Lindhea AB är orolig för att instrumenten på Ångströmlaboratoriet störs om spåren går för nära inpå. De föreslår att det är bättre att dra spåren 100 meter österut.

Sunnersta Egnahemsförening vill starkt värna om det nyligen inrättade naturreservatet Årike Fyris. De är därför kritiska till att det där föreslås en bro för tung trafik, samt en gång- och cykelväg rakt genom reservatet. De anser också att spåren av Carl von Linnés stigar och områden kan komma att förstöras. Istället förespråkar de att Kungsängsleden breddas till en 2+2 väg och att det byggs en Kungsängsledsbro.

Bostadsrättsföreningen Dragarbrunn 63 anser att alternativet att dra spårvägen förbi Studenternas/Stadsträdgården och nya bron behöver utredas vidare. De menar att det alternativet öppnar upp för kollektivtrafik där det idag saknas, exempelvis i

Industristaden och längs Kungsgatan. Det skulle enligt dem även ge bättre täckning av Studenternas och bättre tillgänglighet till Stadsträdgården, samt göra att bullerproblem i centrala staden kan undvikas.

Privatperson 267 hänvisar till ett samrådsyttrande från Bostadsrättsföreningen Slottsgränden, Bostadsrättsföreningen Blåsippan och Bostadsrättsföreningen Brynhild. Hen är positiv till att detaljplanen inte medger luftburna kontaktledningarna på Bäverns gränd, men är besviken på att kommunen inte har lyssnat på de boende gällande att inte bygga spårväg på Bäverns gränd. Hen menar att det framgår av utredningarna att bygga spårväg på Bäverns gränd innebär olägenheter både under byggtiden och i driftskedet. Hen menar att man på nytt bör se över andra alternativ på sträckning.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Linjesträckningen är noga studerad för att uppnå så många fördelar som möjligt med så få olägenheter som möjligt. Den föreslagna sträckningen godkändes som huvudalternativ av kommunstyrelsen i mars 2020 (protokoll 2020-03-03, KSN-2018-2976). Beslutet var en förutsättning för att kunna gå vidare med planuppdrag. Det har inte framkommit något under planprocessen som föranlett ändring av beslutet. Motiven till vald linjesträckning framgår av beslutsunderlaget till detta beslut samt i miljökonsekvensbeskrivningen. Områdena som passeras är arbetsintensiva i form av sjukhus, Uppsala Science Park och flera universitetscampus med forskningsverksamhet.

Kommunen har beslutat om denna dragning efter att har utrett andra sträckningar. En föreslagen sträckning via Strandbodgatan har utretts som alternativ till Bäverns gränd. Bland annat på grund av att spårvägen då skulle landa i Stadsträdgården, har denna sträckning inte valts att jobba vidare med. Stadsträdgården ligger inom delsträcka A och hanteras inom detaljplanen för delsträcka A-B (PBN 2019-002806).

Sträckningen förbi Ångströmlaboratoriet hanteras i detaljplanen för delsträcka C (PBN 2024-001326) som efter den första granskningen hanteras som en separat detaljplan. Dialog förs fortsatt med Akademiska Hus och Uppsala universitet.

Sträckningen förbi Veterinär- och husdjursvetenskapligt centrum (VHC) är oförändrad och hanteras inom detaljplanen för delsträcka C (PBN 2024-001326).

Det är av yttersta vikt att befintliga verksamheter kan fortsätta.

Stadsbyggnadsförvaltningen arbetar 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. Avtal tecknas med respektive fastighetsägare.

Hållplatser

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Akademiska Hus anser att hållplatslägen eller zon för hållplatser bör fastställas med en bestämmelse alternativt markeras med illustrationslinjer i plankartan för att säkerställa lägena och göra det möjligt att förutse och hantera trafiksäkerhet, cykelparkering, passager, påverkan på natur- och kulturmiljö och gestaltning. Akademiska Hus önskar en mer detaljerad nivå på utformningen av hållplatslägena så

justeringar av detaljplanens omfattning och konsekvenser kan göras. Här önskar de att placering av cykelställ, väderskydd, belysning, ledstänger, träd och buskar eller andra anordningar som tar yta i anspråk och som styr flöden framgår för att säkerställa en god utformning.

Uppsalahem påpekar vikten av att i utformningen av hållplatser beakta störningsrisken och att säkerställa att det blir enkelt och bekvämt för resenärer att byta från ett trafiksystem till ett annat, utan att den intilliggande boendemiljön påverkas negativt. De är positiva till att gestaltningen ska bidra till att skapa en attraktiv kollektivtrafik som bidrar till hållbar utveckling i både befintliga och nya områden.

Uppsala pensionärsföreningars samarbetråd påpekar att enligt planbeskrivningen kan avstånden mellan hållplatserna komma att bli längre för att vinna restid. De menar att kortare gångavstånd till hållplats eller mål är viktigare för äldre än längre restid. Att spårväg ibland går mitt i gatan kräver att man måste korsa bilkörbanan för att komma till hållplatserna, vilket kan ge otrygghet, och menar att bussar därför är bättre. Nivåskillnad mellan gata och perrong kan innebära svårigheter. De påpekar också att hållplatser bör ha sittplatser, tak och räcken för säkerhet, som ofta busshållplatser har.

Cykelfrämjandet tycker att hållplatserna för spårvagnar bör användas även av bussarna.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Hållplatslägena styrs inte på plankartan. Om hållplatserna av någon anledning skulle flyttas i samband med detaljprojekteringen, i anslutning till någon av Akademiska Hus fastigheter involveras Akademiska Hus i dialogen. Gestaltungsprogrammet redogör för utformning av hållplatser och Region Uppsala jobbar med hållplatsernas utformning på en mer detaljerad nivå. Hållplatserna placeras vid viktiga målpunkter. Det görs en avvägning mellan restid och gångavstånd till hållplatserna. Störningsrisken beaktas.

Spårvägshållplatserna är inte tänkta att användas även för bussarna, då det finns olika krav, och att det inte är tänkt att bussarna ska dela utrymme med spårvagnarna i gatusektionen.

Gång och cykel

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Region Uppsala anser att nuvarande in- och utfarter för cykel och gångväg mellan inre och yttre Sjukhusvägen inte finns redovisat i detaljplanen.

Akademiska Hus anser att slutsatser och föreslagna trafikåtgärder från utredningarna som fördjupat behov av gång- och cykelkopplingar och cykelparkeringar ska framgå i planbeskrivningen och plankartan för att säkerställa god utformning så behov, lägen och utformning klargörs och kan lösas på allmän plats. De tycker inte att detta ska skjutas till ett senare skede då de anser att det riskerar att ge en sämre systemlösning och minska kollektivtrafikstråkets attraktivitet.

Akademiska Hus skriver i sitt yttrande att de värnar om att kollektivtrafikstråket blir en anläggning som stödjer hållbart resande där gaturummet rymmer gång- och cykelvägar i den omfattning som redovisats.

Statens veterinärmedicinska anstalt lyfter trafiksäkerheten för personalen då det förekommer korsningar mellan olika trafikslag i anslutning till myndighetens lokaler.

Cykelfrämjandet påpekar att cykelbanor försvinner på Bäverns gränd, Sjukhusvägen och i Ulleråker. De menar att cykelbanor mestadels får hyfsat bra bredder, men inte i Rosendal, Ultuna eller Sjukhusvägens backe. De breddas på Dag Hammarskjölds väg, Hugo Alfvéns väg och Vårdsätravägen. De påpekar flera brister i cykelvägsanslutningar.

Cykelfrämjandet anser att gångbredderna i förprojekteringarna vanligen är på minimistandard och räknar upp vilka bredder som redovisats på olika ställen. De lägger till att trädzonerna vanligen är 3+3 meter breda. De går även igenom bredderna för cykelbanorna på olika ställen och anser att vissa är för smala. Med tanke på utvecklingen av allehanda mikrofordon blir cykelbanorna allt trängre. Lösningen är enligt dem cykelfartsgator, framför allt i bostadsområden och innerstaden. Dessa fredar dessutom fotgängarna.

Cykelfrämjandet anser att flera cykelbanor är för smala och tycker att man bör minska körbanebredder istället. De undrar även över skrivningen i samrådsredogörelsen, sid 40: ”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.”

Cykelfrämjandet föreslår att alla gång- och cykelbanor längs spårvägen bör ha obruten höjd över tvärgator och ut/infarter. De påpekar att stenrader bör markera att det är korsande trafik som korsar cykelbanor, inte att gående och cyklister korsar tvärgator och att cykelbanor intill körbana måste ha skiljeremsa, med minst en plattrad som inte ska räknas in i bredden.

Victoriahem AB refererar till att i Barn- och socialkonsekvensanalysen (Trivector) refereras till att god användning av kollektivtrafiken innefattar att man ska kunna känna sig trygg när man går till- och från transporten, inklusive när man står och väntar vid hållplatsen. Det innebär i sin tur att stadutvecklingsområdet Gottsunda bör förses med mer levande bottenvåningar och fler ögon mot gatan. För att uppnå detta hänvisas bland annat till att ”gångbanor ska för att uppnå fullgod standard vara fem meter breda, men godtagbar standard är tre meter. På bostadsgator med låga gångflöden anses tre meter räcka, medan det på gator exempelvis i centrum med butiker i bottenplan eller andra platser med höga gångflöden bör vara minst 5 meter”. De ifrågasätter därför varför det är projekterat med 2,5 meter trottoar och anser att de borde breddas i de centrumnära områdena samt i närheten av hållplatser där ett högre gångflöde är önskvärt. Kanske kan gångvägens bredd ökas på bekostnad av den intilliggande cykelvägen i centrumnära lägen, där det ändå inte lämpar sig att cykla i hög fart.

Victoriahem AB undrar också, med hänsyn till de smala trottoarerna, var och hur cykelparkering längs med huvudgatorna ska få plats.

Även Vasakronan lyfter vikten av cykelparkeringar i anslutning till hållplatser som är av stor betydelse för Uppsalas mobilitet, samtidigt som utformning av dem påverkar omgivningen stort. Kopplat till det anser Vasakronan att områdesspecifika utredningar och analyser måste göras.

Även Synskadades riksförbund påpekar att det står i planbeskrivningen att ”Möjligheter till cykelparkeringar i nära anslutning till framförallt hållplatser studeras och redovisas i ett senare skede.” De påpekar att cykelparkeringar är viktiga för att inte

cyklar ska ställas i vägen för gående och anser därför att de bör rymmas inom detaljplanens område.

Sunnersta Egnahemsförening anser att gång- och cykelvägen mellan Vilan och Knivsta, som kommunen redan beslutat om, ska byggas ut snarast.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Sjukhusvägen, Dag Hammarskjölds väg, Rosendal, Ulleråker, Ultuna och Gottsunda torg ligger inom detaljplanen för delsträcka A-B (PBN 2019-002806) och detaljplanen för delsträcka C (PBN-001326) och behandlas inte i det här ärendet.

Det stämmer att cykelbanorna på Bävrens gränd är planerade att tas bort. Syftet är att i stället öka bredden på gångbanorna som idag är smala. Detta bedöms möjligt eftersom Islandsbrons relevans som gång- och cykelbro minskar något när en ny gång- och cykelbro byggs i Vretgränds förlängning. För att förbättra framkomligheten för cyklister skapas en ny dubbelriktad cykelbana på norra sidan av Munkgatan. Detta innebär att gång- och cykeltrafiken kan röra sig mellan centralstationen och Akademiska sjukhuset (via Vretgränd och den nya bron i förlängningen av Vretgränd) utan att behöva korsa kollektivtrafikstråket.

I spårvägsprojektet ingår att utforma gång- och cykelnätet längs och tvärs spårvägsstråket så att det blir både effektivt och trafiksäkert. I de större korsningarna där spårvägen och cykelstråken korsar varandra blir det av naturliga skäl en målkonflikt mellan spårvägens framkomlighet och gående och cyklisters. Ytor har skapats för den köbildning som ändå förväntas uppstå beroende på signalen. Stadsbyggnadsförvaltningen tittar även vidare på möjligheten att skapa avlastande gång- och cykelstråk.

Generellt är det svårt att uppfylla alla krav som ställs inom gatuutrymmet när man inför ett nytt transportmedel som spårväg i en befintlig miljö, där man samtidigt vill minimera intrången på omgivande fastigheter. Detta leder oundvikligen till kompromisser. Detaljplanens ianspråktagande av utrymme begränsas i många fall av befintliga förutsättningar av allmänna och enskilda intressen. I förprojekteringen och kommande detaljprojektering är prioriteringen av gång- och cykeltrafiken en väldigt viktig aspekt och en mobilitetsutredning har tagits fram som stöd för detta.

Sveriges veterinärmedicinska anstalt (SVA) och Ulls väg ligger inom detaljplanen för delsträcka C (PBN 2024-001326) och behandlas därför inte i det här ärendet.

Svaret i samrådsredogörelsen avseende räddningstjänstens framkomlighet på gång- och cykelbanor är olyckligt formulerat. Alla gång- och cykelbanor är inte tänkta att vara räddningsvägar, men det finns sträckor där spårvägen går i eget utrymme utan en gata i anslutning. På dessa ställen finns långsgående gång- och cykelvägar som behöver vara körbara för räddningsfordon för att på så sätt kunna komma fram till spårområdet vid en eventuell olycka. Det är endast aktuellt inom delsträcka C som hanteras i en separat detaljplan.

Citatet angående gångbanor i barnkonsekvensanalysen kommer ursprungligen från *Guidelines för attraktivare kollektivtrafik med fokus på modern spårväg, 2015* och avser främst gångytor intill spårområdet på gågator och torg, men har felciterats i kommunens planeringsriktlinjer för spårväg och vidare till Barnkonsekvensanalysen. När det gäller gångbanor anger Uppsala kommuns tekniska handbok att de ska vara minst två meter breda.

Angående cykelparkering vid hållplatser så har studier genomförts för att bedöma behovet av detta. I de studier som gjorts är det svårt att få en tydlig bild över behovet av cykelparkering, men sannolikt är behovet nära centrala staden litet. Uppsala är en cykelstad med förhållandevis korta cykelavstånd. Det gör att få kommer att cykla till en hållplats för att därefter ta spårvagnen till centrala Uppsala. Undantag är troligtvis i Gottsunda och Ultuna park, inom delsträcka B och C, där det finns ett större omland och det är mer motiverat att cykla till hållplatser för att till exempel åka vidare till Uppsala södra. Cykelparkering planeras i regel vid målpunkterna, vilket till stor del innebär på kvartersmark.

Cykelvägen mellan Vilan och Knivsta är ett samarbetsprojekt med Knivsta kommun.

Ersättningstrafik

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Region Uppsala ser att ett gemensamt arbete för planering av ersättningstrafik och parallellgående busstrafik behövs, så att det utrymme som kommer att behövas för busstrafik och ersättningstrafik kan fastställas. Region Uppsala pekar på svårigheten att framöver köra buss i stråket Ångström-Ulleråker-Ultuna. De menar att sträckan idag är en utmaning för kollektivtrafiken och det behövs ett gemensamt arbete i tidigt skede så att rätt planeringsförutsättningar kan ingå i spårvägsprojektets genomförande. Vidare påpekar Region Uppsala att spårväghållplatserna USIF Arena, August Södermans väg och Ångström (ena riktningen) behöver kompletteras med busshållplatser för att lösa ersättningstrafikens behov.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

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

Bil/inlastning/stora fordon/angöring/parkering

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Region Uppsala ställer sig tveksam till om detaljplanen har tillräckligt med plats för angöringsytor för de servicefordon som krävs för drift och underhåll av bana, hållplatser, träd och gräsytor vid spåret. De ser även en osäkerhet i om servicefordon kan utföra sitt arbete med havererade fordon, underhåll av hållplatser, träd, gräsytor i spåren, installationer med mera, parallellt med pågående trafik längs kopplingen Södra Ulleråker-Ultuna.

Region Uppsala påpekar att det antas i planbeskrivningen att ingen biltrafik går över den bro som går över Kungsängsleden. De ställer sig frågande till om det fullt ut går att bedöma konsekvenserna av det. Eftersom bron enligt plankartan kan bli maximalt 20 meter bred anser Region Uppsala att det begränsar möjligheten att samla alla trafikslag om det skulle behövas.

Synskadades riksförbund pekar på flera ställen där bilar ges ett extra svängfält och undrar varför, när gående och cyklister ska prioriteras före bilar i Uppsala.

Cykelfrämjandet menar att spårvägsplanen vill maximera utrymmet för motortrafik och tung motortrafik, medan de vill maximera utrymmet för människor till fots och på cykel samt för vistelse, med bibehållen kapacitet för spårvägstrafik. Konflikten blir enligt dem tydligast i bostadsområdena Rosendal, Gottsunda och Ulleråker. De anser att biltrafik bör samsas med spårvagnar i bostadsområdena Rosendal och Ulleråker. De anser att separeringen av motortrafiken skapar bredare trafikbarriärer ända in till Svandammen, och att inte ens Dag Hammarskjölds väg är tillräckligt bred.

Cykelfrämjandet menar att bredden på körbanor för bil- och busstrafiken i många fall skulle kunna bantas från 3,5 till 3,0 meter. Det skulle spara utrymme men också minska den genomsnittliga marschfarten, vilket de menar är särskilt behövt i bostadsområdena. Cykelfrämjandet påpekar att i ett fåtal fall minskar biltrafikens framkomlighet. Exempelvis längs Dag Hammarskjölds väg, samtidigt som de menar att det tillkommer minst 23–25 svängfiler.

Cykelfrämjandet påpekar att med alla nya svängfiler skapar planen 18 övergångsställen över dubbla körfält, vilket Uppsala har arbetat hårt med att få bort. Om dessa regleras med trafikljus, riskerar det innebära att cyklister längs huvudleden kan tvingas få rött ljus för trafik från tvärgatorna, vilket de inte önskar.

Cykelfrämjandet menar att med bil och buss i blandtrafik med spårvagn behåller man största delen av kapaciteten, men halverar körutrymmet. De menar att det är särskilt viktigt inne i bostadsområden och i innerstaden. De påpekar att blandtrafik fungerar när biltrafiken är låg och anser att det är enkelt att åstadkomma där. Cykelfrämjandet går igenom vilka sträckor det är planerat för olika typer av blandtrafik längs sträckningen och refererar till exempel i andra städer.

Körbanor längs spårväg tenderar att ge långa siktlinjer även i bostadsområden. Cykelfrämjandet pekar på sådana exempel i Ulleråker, Rosendal och längs Hugo Alfvéns väg. För att bilister ska köra med låg fart bör siktlinjer vara så korta som möjligt.

Cykelfrämjandet anser att genom att trafiksanera bort genomfartstrafik i centrum och i bostadsområden får man mängder med mervärden. Cykelfrämjandet har detaljerade motiveringar till att bostadsområden inte bör ha genomfartstrafik och syftar främst på Rosendal. De lämnar förslag på hur det bör hanteras istället.

Cykelfrämjandet anser att bussfickor är ett sätt att prioritera biltrafik före kollektivtrafik.

Sunnersta Egnahemsförening förordar en väsentlig utökning av antalet parkeringar i Södra staden, centrala Uppsala, centralstationen och i hela Uppsala kommun. De önskar också att parkeringsavgifterna tas bort i kommunen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Dag Hammarskjölds väg, Rosendal, Gottsunda och Hugo Alfvéns väg ligger inom delsträcka A–B och hanteras inom den detaljplanen (PBN 2019-002806).

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

Kollektivtrafiksstråkets dragning förbi Ångströmlaboratoriet och bro över Kungsängsleden hanteras i detaljplanen för delsträcka C (2024-001326) och alltså inte i denna detaljplan.

Gångtrafikanter och cyklister ges högst prioritet så långt det är möjligt. Dock måste kommunen även se till att det finns en rimlig framkomlighet för biltrafiken, bland annat på grund av framkomlighet för utryckningsfordon. Det är i detta sammanhang som korsningarna längs de större gatorna har försetts med separat svängfält. Utan dessa krävs att alla anslutande gator ges röd stoppsignal när det kommer en spårvagn. För gator med ett lägre trafikflöde innebär det inget kapacitetsproblem. Däremot uppstår köbildningar i biltrafiken på gator med större trafikflöden som inte är acceptabelt.

Bredden på körbanorna som är satta till 3,5 meter, är framtagna i en förprojektering som ligger till grund för detaljplanernas gränser. Bredden är satt för att tillmötesgå krav på framkomlighet för busstrafik och tunga fordon. Korsningar med dubbla körfält (med vänster eller högersvängskörfält) kommer att signalregleras med trafikljus. Det kommer också att påverka tvärgatorna och gång- och cykelvägarna längs spårvägen. Så långt det varit möjligt har cykelvägar förlagts så att signalreglerade korsningar undviks. Det går dock inte att helt undvika att gång- och cykelvägar behöva passera de signalreglerade korsningarna. Att inte signalreglera dessa är inte godtagbart av trafiksäkerhetsskäl.

För att skapa en attraktiv kollektivtrafik som på allvar kan konkurrera med bil krävs att kollektivtrafiken tillåts köra i eget utrymme på så stor del av sträckningen som möjligt. Det handlar även om att kunna hålla tidtabellen utan större avvikelser. Om spårvägen går i blandtrafik minskar framkomligheten och punktligheten. Gränsen för när blandtrafik är acceptabelt är satt till ett biltrafikflöde på högst 4 000 fordon per dygn. På majoriteten av sträckan från Uppsala C till Munkgatan är kollektivtrafiken planerad att gå i blandtrafik på grund av det trånga gatutrymmet.

Lokalisering av parkeringsplatser i kommunen hanteras inte i detaljplanen. Inte heller parkeringsavgifter.

Räddningstjänst och utrymning

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Uppsala brandförsvaret anser inte att de synpunkter som framförts vid tidigare tillfällen i någon större utsträckning inarbetats i aktuellt planförslag. De påpekar också att flertalet av de förslag på riskreducerande åtgärder som presenteras i *PM Risk & Säkerhet* kapitel 12 inte har inarbetats i planförslaget.

Brandförsvaret hänvisar till miljökonsekvensbeskrivningen som anger att med avseende på räddningstjänstens insatsmöjligheter bedöms situationen försämrats i planförslaget. Därför vill de understryka att det är en förutsättning för utformningen av spårområdet att brandförsvaret fortsatt kan utöva sin verksamhet inom de regelverk och politiska beslutade ramar som idag föreligger. De anser att planförslaget tydligare bör visa hur framkomligheten ska möjliggöras genom att inkludera denna aspekt i själva planbeskrivningen. Vidare menar de att principer för framkomlighet och insatsmöjligheter bör redovisas under respektive delsträcka i planbeskrivningen.

De tycker att spårvägens utformning till stor del framgår av bifogade illustrationsplaner, men att det inte hänvisas till illustrationsplanerna för vägledning i vidare detaljprojektering. I illustrationsplanerna framgår information som är väsentlig för brandförsvarets framkomlighet, exempelvis placering av hållplatser och trädplanteringar. Brandförsvaret anser därför att planbeskrivningen antingen ska hänvisa till illustrationsplanerna eller denna information på annat sätt ska inkluderas i planbeskrivningen.

Brandförsvaret vill även betona vikten av att otydligheter och direkta felaktigheter i gestaltningsprogrammet korrigeras, då det i planbeskrivningen anges att gestaltningsprogrammen ska vara vägledande för utformningen av spårvägen. Den utformning som presenteras för Sjukhusvägen i planförslaget anser de väsentligt försämra framkomligheten där. Utöver det anser de att den lösning som presenteras i gestaltningsprogrammet väsentligt försämrar framkomligheten längs Hugo Alfvéns väg och Gottsunda allé.

PM Risk & Säkerhet föreslår också inbyggd automatisk jordning för att spara tid vid räddningsinsatser med stegutrustning mot spårvägen. Brandförsvaret anser att det är en bra åtgärd för att öka säkerheten generellt, men att det inte kan användas som argument för att påskynda en insatsuppstart med brandförsvarets stegutrustning. De skriver att det av arbetsmiljöskäl alltid måste utföra skyddsjordning, enligt egna rutiner och med egen utrustning, innan en insats kan påbörjas. Detta gäller oavsett om det förekommer fasta automatiska installationer eller inte. På grund av det menar de att tidsförlusten vid arbete nära kontaktledningarna kvarstår trots föreslagen åtgärd.

Brandförsvaret anser att planbeskrivningen bör klargöra vilka delar av spårvägssträckningen som ligger inom ALARP-zonen och behöver förses med riskreducerande åtgärder. I *PM Risk & Säkerhet* identifieras höga individrisknivåer i anslutning till spårvägen, vilket avses hanteras främst med hastighetsreglering. Detta framgår tydligt även i miljökonsekvensbeskrivningen, men är inte lika tydligt i planbeskrivningen.

Uppsala brandförsvaret hänvisar till *PM Risk & Säkerhet* där det står att uppställningsplatser längs med Hugo Alfvéns väg och Gottsunda allé sannolikt kommer krävas för räddningstjänstens höjdfordon. De anser att den förutsättningen varken synliggörs i gestaltningsplanen eller *Illustrationsplan delsträcka B*. Därför behöver det enligt dem redogöras för vart kravet på uppställningsplatser föreligger, samt hur gaturummet ska utformas för att brandförsvaret säkert ska kunna ställa upp och nå aktuella byggnader.

Brandförsvaret hänvisar till att *PM Risk & Säkerhet* har identifierat byggnader, som är beroende av räddningstjänstens höjdfordon för utrymning, längs Torgny Segerstedts allé mellan Rosendalsvägen och Vårdsätravägen. De har av den anledningen synpunkter på den utformning av gaturummet som presenteras i gestaltningsprogrammet och i *Illustrationsplan delsträcka B* då de menar att den omöjliggör uppställning av höjdfordon. Enligt dem blockerar trädrader mellan körbana och fasad möjligheten att nå berörda byggnaders fasader, samt att kontaktledningarna föreslås hänga över körbanan.

Brandförsvaret anser också att utrymningssituationen längs Torgny Segerstedts allé inte är tillräckligt utredd då de menar att planförslaget och de vägledande dokumenten inte tagit hänsyn till de slutsatser som dras i *PM Risk & Säkerhet*. De anser att det behöver klargöras hur utrymningssituationen från berörda byggnader ska säkerställas för att det tekniska utformningskravet i Boverkets byggregler ska uppfyllas. Om brandförsvaret fortsatt ska utgöra alternativ utrymningsväg behöver det tydligt framgå vart uppställningsplatser placeras, hur fasader nås utan hinder och hur det säkerställs att kontaktledningarna inte förekommer inom brandförsvarets arbetsområden.

Brandförsvaret hänvisar till den planerade bebyggelsen längs Hugo Alfvéns väg och Gottsunda allé. De påtalar att de inte accepterar användning av stegutrustning mot spårväg utan att en individuell utredning gjorts i byggfasen för respektive byggnad. Om uppställningsplatser för höjdfordon behöver placeras på trottoar får trädrader mellan

trottoaren och körbana inte blockera möjligheten att komma fram till uppställningsplatserna. Brandförsvaret accepterar inte kontaktledningar i närheten av uppställningsplatser för höjdfordon.

Uppsala brandförsvaret påstår att stora delar av delsträcka C är förlagd avskild från biltrafik. De anser att det inte framgår i planbeskrivningen, gestaltungsprogrammet eller illustrationsplanerna hur brandförsvarets framkomlighet till en olycka som inträffar längs med dessa sträckningar säkerställs. Det är därför något som de menar behöver utredas och inkluderas i planbeskrivningen. De hänvisar också till *PM Risk & Säkerhet* där det anges att ny bro över Kungsängsleden ska utformas framkomlig för räddningstjänstens fordon, och menar att det inte är medtaget i vare sig planförslaget eller i de vägledande dokumenten.

Brandförsvaret anser att det förslag som presenteras i gestaltungsprogrammet är motsägelsefullt och inte praktiskt genomförbart. I gestaltungsprogrammet anges exempelvis att spårområdet längs majoriteten av Hugo Alfvéns väg och Gottsunda allé ska utformas framkomligt för utryckningsfordon, samtidigt anges att hela spårområdet kantas av trädrader på ömse sidor. Enligt brandförsvaret blockerar trädraderna möjligheten att köra in på spårområdet. De ser det som oacceptabelt att utryckningsfordon inte kan köra om biltrafik på hela denna sträckning.

De tycker att framkomligheten längs flera gator inte är tillräckligt utredd och menar att det behövs presenteras ett nytt förslag på utformning som är praktiskt genomförbart. Om trädrad önskas behållas mellan körbana och spårområde behöver det enligt dem tydligt framgå vart öppningar för in- och utfart från spårområdet ska placeras. Öppningarnas placering är väsentlig för att hantera risken som det innebär för brandförsvaret att köra i spårområdet, samt att undvika att brandförsvarets fordon fastnar i spårområdet.

Uppsala brandförsvaret påpekar att påståendet om att Ångströmlaboratoriet är en publik lokal och därför kan utrymning ske utan assistans från brandförsvaret (*PM Risk & Säkerhet*, 2022) inte stämmer. De menar att byggnaden också innehåller lokaler i V1 och de lokalerna kan vara dimensionerade med utrymning via brandförsvaret. De anser därför att utrymningssituationen från Ångströmlaboratoriet inte är tillräckligt utredd. Enligt dem behöver det fortfarande säkerställas att etableringen av spårväg inte blockerar eller försämrar möjligheterna att ställa upp höjdfordon. Detta med tanke på att spårvägsområdet placeras helt intill Ångströmlaboratoriets östra sida.

De menar också att räddningsvägar och uppställningsplatser i anslutning till Ångströmlaboratoriet inte får påverkas av etableringen av spårområdet. De anser att det inte framgår i planbeskrivningen, gestaltungsprogrammet eller illustrationsplanen att denna aspekt är beaktad. Av den anledningen vill de att placering av uppställningsplatser och räddningsvägar kartläggs och anges i planbeskrivningen, så att eventuella ingrepp på befintlig infrastruktur som nyttjas av räddningstjänsten inte blockeras under arbetets gång eller försämras till följd av spårområdets etablering.

Uppsala brandförsvaret menar att det längs Sjukhusvägen inte framgår hur sträckningen ska göras framkomlig för brandförsvaret (eller andra blåljusmyndigheter). I planbeskrivningen, illustrationsplanen och gestaltungsprogrammet presenteras en lösning med mittförlagd spårväg och ett körfält i varje riktning utan möjlighet att köra om. Om brandförsvaret förväntas köra om via spårområdet ska det framgå tydligt så att tillfredställande utformning av spårområdet kan säkerställas i vidare projektering, exempelvis bärighet, kantstenar, trädrader etcetera.

Brandförsvaret påpekar också 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 behöver även det beaktas.

I *PM Risk & Säkerhet* står att nya dammar som ska anläggas vid behov ska kunna stängas av för att hindra utflöde av vatten. Brandförsvaret vill tydliggöra att ett sådant system ska fungera fristående från räddningstjänstens insats. De menar att de inte har förmåga att vara en del av lösningen genom att exempelvis öppna och stänga ventiler.

Region Uppsala noterar att fortsatt dialog behövs med räddningstjänst, polis och ambulans i utformning av en lösning med kontaktledning för att säkerställa god framkomlighet vid utryckning och att räddningsinsatser kan genomföras på ett säkert sätt på Bäverns gränd. Region Uppsala påpekar att de räddningsvägar till Sjukhusets östra sida längs med yttre Sjukhusvägen behöver säkerställas i arbetet med detaljplanen.

Vidare skriver Region Uppsala att de förutsätter att ambulansens framkomlighet säkras längs spårvägssträckningen, vilket på sina platser kan innebära att den behöver köra i spårområdet. De önskar även ha samma marknivå mellan spårområde och bilkörbana vid de prioriterade utryckningsvägarna medan övriga korsningar bör ha fasade kanter mellan banorna för att minimera påverkan på ambulansfordonen och patienterna.

Uppsala universitet betonar att planering för möjlighet till passage och utrymning på den östra sidan av Ångströmlaboratoriet är av största vikt under anläggningen av kollektivtrafikstråket. Även att utrymning i de västra delarna av byggnaden ska kunna ske på ett säkert sätt.

Uppsalahem förutsätter att eventuella justeringar inte ska försämra befintlig situation sett till både tillgänglighet och insatstider.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Sedan den första granskningen har detaljplanen delats upp i tre separata ärenden. Denna detaljplan hanterar delsträckan från Uppsala centralstation och korsningen Sjukhusvägen/Mungskatan (delsträcka Uppsala C-Mungskatan). En annan detaljplan hanterar delsträcka C (PBN 2024-001326) och en detaljplan omfattar delsträcka A-B (PBN 2019-002806). Sjukhusvägen, Hugo Alvéns väg, Gottsunda allén och Torgny Segerstedts allé ligger inom delsträcka A-B och hanteras inom den detaljplanen (PBN 2019-002806).

Detaljplanen möjliggör nu kontaktledning på hela delsträckan, vilket i den första granskningen inte var tillåtet på Bäverns gränd. Anledningen är att batteridrivna spårvägar inte längre med säkerhet är en genomförbar lösning. Kontaktledningar på Bäverns gränd innebär utmaningar för bland annat räddningstjänsten vid en eventuell utrymningssituation där bostäder eller verksamheter behöver utrymmas med hjälp av räddningstjänstens höjdfordon eller bärbara stegar. För att bedöma och säkerställa att det finns möjlighet för räddningstjänsten att bedriva en säker insats även efter införandet av spårväg längs sträckan, har en utredning tagits fram av Sweco (2024). I utredningen bedömer Sweco att det är möjligt att genomföra en säker insats inom planområdet med de åtgärder som krävs för att säkra arbetsplatsen. Utredningen bedömer också att det med vissa åtgärder och förutsättningar är möjligt att genomföra insatsen inom en rimlig tid i förhållande till räddningstjänstens rekommendationer. I utredningen framgår även vad som behöver arbetas vidare med i efterkommande skeden, till exempel framtagande av en elskyddsföreskrift och placeringen av

kontaktledningsstolpar/vägginfästningar för att inte hindra räddningstjänstens tillgänglighet vid utrymning.

Planbeskrivningen har utifrån detta kompletterats med en mer omfattande beskrivning av utryckningsfordons framkomplighet och hur en säker räddningsinsats kan genomföras på platsen, hur detta relaterar till räddningstjänstens tidsmål utifrån Boverkets byggrglar (BBR) samt nödvändigt fortsatt arbete efter att detaljplanen är klar.

Bäverns gränd och Munkgatan utgör även en prioriterad utryckningsväg och en beskrivning av det har lagts till i planbeskrivningen. Detta är också en fråga som måste studeras vidare i samband med kommande detaljprojektering i dialog med räddningstjänst, polis och ambulans. Öppningar i trädrader och liknande frågor för framkomplighet hanteras lämpligen i detaljprojekteringen. Det kan även handla om åtgärder i korsningar eller markbeläggning.

Planbeskrivningen har också kompletterats med de åtgärder som föreslås i PM Risk & Säkerhet gällande skyddsvärdet för människa och räddningstjänstens insatsmöjligheter. I PM Risk & Säkerhet, som bland annat ligger till grund för vissa skrivningen i miljökonsekvensbeskrivningens bedömningar, bedöms planförslaget medföra en viss försämrad risksituation med avseende på skyddsvärdet för människa och räddningstjänstens insatsmöjligheter. Det beror främst på att spårvägen dras i tät, befintlig miljö inom delsträckan Uppsala C – Munkgatan, där den går i nära anslutning till befintlig bebyggelse och i gatumiljö där framkomligheten är begränsad. För att fördjupa slutsatsen i PM Risk & Säkerhet har en utredning tagits fram av Sweco (2024) inför den andra granskningen av delsträckan.

Gatuutformningen styrs inte i detaljplanen. Illustrationsplanerna visar på en möjlig lösning som legat till grund för plangränserna. Utformningen måste dock bearbetas vidare i samband med detaljprojekteringen. Gestaltungsprogrammet har inte uppdaterats inför den andra granskningen.

Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av vilken befintlig bebyggelse som enligt PM Risk och Säkerhet ligger inom ALARP-zonen (den zon där risknivåerna är sådana att risken är större än vad som anses godtagbart utan åtgärder). ALARP-zonen varierar beroende på hastighet, vilket inte styrs i detaljplanen.

När spåret planeras separat från gator med biltrafik, inom delsträcka C, finns möjlighet för utryckningsfordon att passera på intilliggande gång- och cykelbanor. Delsträcka C är efter granskningen ett separat planärende (PBN 2024-001326) och hanteras därför inte i denna detaljplan. Även Ångströmlaboratoriet och Ulleråker ligger inom delsträcka C.

Brandposters placering hanteras i detaljprojekteringen. Eventuell avstängning av dammar för att hindra utflöde av vatten i samband med en olycka hanteras i genomförande- och driftskedet.

Grönstruktur, park, natur och rekreation

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Akademiska Hus trycker på att parkytan intill Ångström är en viktig vistelseyta där stora evenemang anordnas. De anser att planbeskrivningen inte uppmärksammat parkytan på motsvarande sätt som till exempel Statens lantbruksuniversitets kunskapsmark. De

lägger även stor vikt vid att den vistelse- och evenemangsyta som parken utgör ersätts, där kommunen säkerställer och bekostar en lösning som gör att de kvaliteter och funktioner som parkytan har idag ersätts i direkt anslutning till Ångströmlaboratoriet.

Cykelfrämjandet anser att gräs på betong är greenwash, i form av ytor som ingen får beträda, utom spårvagnar. De påpekar att det är trädkronor som har betydelse för värmeö-effekten.

Privatperson 106 anser att spårdragningen för sträckorna A-C påverkar många naturvärden.

Privatperson 269 ifrågasätter att grönområden försvinner och hänvisar till att det finns forskning som visar på att människor vantrivs i tätbebyggda områden utan grönska. Hen menar att om människor vantrivs kommer det heller inte finnas några som utnyttjar kollektivtrafiken.

Privatperson 279 ifrågasätter att stora delar av urbana skogsområden i Ulleråker, Stabbyskogen, Eriksberg och södra Uppsala kommer att tas ner till följd av detaljplanen, samt att spårvägen dras över områden med känslig natur. Hen hänvisar till forskningsresultat som visar på problemen med habitatsutarmning, habitatsförstörelse, samt vikten av att behålla all grönska som är möjlig att behålla. Vidare menar hen att forskning visar på stor koldioxideffekt då träd tas ner, både genom att de slutar ta upp koldioxid från luften, och för att det frigör koldioxid som träden bundit i marken. Hen anser också att de kompensationsåtgärder som kommunen föreslår är svaga och dåligt underbyggda av forskning.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Sedan den första granskningen har kollektivtrafiksstråkets sträckning förbi Ångströmlaboratoriet ändrats. Den delen ligger inom delsträcka C som hanteras i en separat detaljplan (PBN 2024-001326).

Gräs i spårområdet har flera fördelar. Det kan exempelvis dämpa buller och hantera visst dagvatten. Gräs i spårområdet är inte aktuellt för delsträckan Uppsala C-Mungatan då spårvägen där kommer gå i blandtrafik på större delen av sträckan som behöver vara framkomlig för bland annat räddningstjänsten. Träd har också stor betydelse. Därför har en särskild trädplan tagits fram inom projektet. Träd som behöver tas ned kommer att ersättas av nya.

De skogsområden som försvinner som en följd av genomförandet av detaljplanen är relativt små och begränsas till Ulleråker, Vårdsätravägen och Hugo Alfvéns väg. Dessa områden ligger inom detaljplanen för delsträcka C (PBN 2024-001326) och detaljplanen för delsträcka A-B (PBN 2019-002806). Kommunens översiktsplan syftar till att på en övergripande nivå peka ut vilka grönområden och vilken grönstruktur som ska bevaras och förstärkas, samt vilka områden som kan bebyggas. Människors tillgång till grönska säkerställs i samtliga utbyggnadsprojekt i staden i form av parker, tillgång till natur och gatuplanteringar.

Träd

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Sveriges lantbruksuniversitet noterar att trädallén vid Svandammen ska skyddas med en planbestämmelse. De är kritiska till att någon motsvarande planbestämmelse inte

finns för trädallén inom campusområdet och Ulls väg. Om delar av trädallén inte kan bevaras i sin nuvarande utformning, anser de att träden ska flyttas till annan plats på campusområdet. Om återplantering ska ske längs Ulls väg vill de att det sker på liknande sätt som vid campusområdets utbyggnad, där intern och extern kompetens samverkade i frågan om den yttre miljös utformning. De anser att frågan skulle kunna hanteras i avtalsform mellan dem, Uppsala kommun och Akademiska Hus. Utöver detta vill de nämna att en lösning utan luftburna ledningar längs Ulls väg och på resten av campusområdet borde kunna minska risken för framtida problem med konflikter mellan träd och kontaktledningar.

Akademiska Hus är mycket angelägna om att det nya kollektivtrafikstråket blir det gröna stråk som beskrivs i planbeskrivningen och gestaltungsprogrammet. Att Ulls väg återplanteras med träd i den omfattning som illustreras på illustrationsplanerna är för Akademiska Hus av avgörande betydelse. Akademiska Hus vill att det säkerställs att trädkronetäckningsgraden i Ultuna inte minskar som en följd av spårvägsprojektet.

Akademiska Hus påpekar att i planhandlingarna och den förprojektering som genomförts framgår att ekarna längs Ulls väg behöver tas bort för att skapa tillräckligt utrymme för kollektivtrafiken och de ledningsflyttar som planeras. Akademiska Hus kräver i sitt yttrande att dessa ekar i så stor utsträckning som möjligt flyttas till andra lämpliga lägen. De vill även att befintliga planteringar av buskar och perenner ses som värdefulla resurser, liksom eventuell död ved, och att det under genomförandet utformas strategier och lösningar för förvaring och återplantering samt faunadepåer.

Akademiska Hus noterar att det saknas träd i alla hållplatslägen utom del av hållplats BMC i nuvarande illustrationsplaner.

Naturskyddsföreningen Uppsala och Privatperson 106 är kritiska till att spårvägsdragningen innebär att ett stort antal nu uppväxta alléträd kommer att tas ner. Av de uppgifter som finns i miljökonsekvensbeskrivningen drar de slutsatsen att det kan betyda att tre alléer i delsträcka A och sex alléer i delsträcka C kan påverkas i mycket stor utsträckning. De ifrågasätter att dispenser ännu inte har sökts och att det saknas en koldioxidbudget för trädförlusterna. Vidare menar de att alléträd är biotopskyddade då de hyser en betydande biologisk mångfald, samt att naturvärdena i hela alléer av uppväxta träd därför inte kan kompenseras av att nya träd planteras. Inte ens om det planteras två unga träd för varje gammalt. Utöver det pekar de på att alléträden är av stor vikt för hanteringen av klimatförändringens värmeböljor och skyfall. Därför anser de att det inte finns tid att invänta tillväxten av nya träd i den stora omfattning som det är frågan om här. De undrar också var det är tänkt att de nya träden ska placeras, hur det ska kunna beredas plats för ett större antal, samt var de ska få plats att växa och trivas.

Naturskyddsföreningen Uppsala och Privatperson 106 lyfter även andra trädförluster som de anser inte beaktas i planförslaget, så som de 200-åriga tallarna längs Ulleråkersvägens västra sida och blandskogen längs Vårdsättravägen. De menar att det finns fler exempel på trädförluster, men att underlagsmaterialet är för fragmenterat vilket gör det svårt att få fram en helhetsbedömning av trädförluster till följd av spårvägssträckorna A-C. Trädförluster som sker till följd av de byggnationer av bostäder som är en förutsättning för spårvägen bör enligt dem också tas i beaktande. Särskilt gäller det Ulleråkersskogen där förlusterna av träd, samt tillhörande naturvårdsarter och skyddade arter är omfattande.

Flera namnlistor på Hövägen önskar att sektionen smalnas av vid Hövägen. De anser att en ny slänt där skulle innebära att 50-åriga björkar vid Slädvägen skulle behöva tas ner. Vidare menar de att björkarna ger lövskugga, jämnar ut temperaturen, dämpar

buller och binder partiklar och koldioxid. Dessutom påpekar de att björkarna även suger upp mycket vatten och därmed hindrar översvämningar som tidigare skett i området. De tycker också att björkarna är vackra och höjer kvaliteten på bostadsområdet.

Privatperson 269 anser att detaljplanen innebär omfattande och irreversibla ingrepp som framförallt eliminerar oersättliga tallar och andra träd. Hen menar att det bidrar till att utarma den biologiska mångfalden och att det är svårt att förutsäga vad effekterna kommer bli eftersom dessa ingrepp påverkar komplexa ekosystem. Av den anledningen tycker hen att detaljplanen endast behandlar ett mycket kortsiktigt perspektiv istället för att sätta utarmningen av biologisk mångfald i relation till ett mänskligt överlevnadsperspektiv.

Privatperson 282 föreslår att kommunen ser över vilka träd som placeras intill spåren eftersom hen befarar lövhalka. Hen undrar om det finns vissa sorter av träd som blir mindre hala när löven krossas eller om det går att placera träden på ett speciellt sätt för att minimera halka.

Privatperson 285 ifrågasätter att många gamla tallar i Ulleråkersskogen kommer att skövlas, samt att det kommer bli stora trädförluster längs Vårdsätravägen som idag hyser en blandskog med lövträd och tall. Hen menar att träden behövs både av naturvårdsskäl och som skydd mot klimatförändringarnas extremväder. Vidare är hen kritisk mot att även ett stort antal alléträd längs sträckningen kommer tas ner. Alléträd som är biotopskyddade på grund av sina naturvärden och som är viktiga för koldioxidbalansen. Hen påpekar att det visserligen låter bra att det planeras för fler träd, men att löftet inte ter sig realistiskt och att den tid det tar innan nya alléer hunnit etablera sig inte finns med tanke på pågående klimatförändringar. Detta då det tar tid innan nya träd når sin fulla potential och att det dessutom är oklart var det ska finnas plats att plantera dem.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Sedan den första granskningen har detaljplanen delats upp och planläggs i tre separata ärenden. Slädvägen och Vårdsätravägen ligger inom detaljplanen för delsträcka A–B (PBN 2019-002806) och hanteras i det ärendet.

Bestämmelsen om skydd av trädallé vid Svandammen är av kulturmiljöskäl, vilket inte kan appliceras på allén vid Ulls väg. Hantering av träd på Ulls väg regleras även i genomförandeavtal med Akademiska hus. Ulls väg hanteras inom detaljplanen för delsträcka C (PBN 2024-001326).

I förprojekteringarna är hållplatserna oftast placerade i linje med trädraderna så att gatans totala bredd inte varierar vid hållplatslägena. Huruvida mindre träd kan placeras vid hållplatserna, ses över i ett senare skede i samband med hållplatsutformningen.

För att minska intrånget i naturmiljöer har en stor del av kollektivtrafikstråket lagts längs med befintliga gator. Detta innebär dock att flera alléträd behöver tas ner. Biotopskyddsdispenser för alléträd inom delsträckorna A–C är sökta hos länsstyrelsen och beviljades under 2024. Utrymme för kompensation, med fler träd än vad som tas ner, finns längs delsträckorna. En del träd kommer också att flyttas, men då till platser utanför spårområdet, då det inte går att placeras vilken typ av träd som helst intill spåren. De aktuella träden planeras att ersättas med nya alléer längs med linjesträckningen. Träd med särskilt höga naturvärden planeras också att användas som faunadepåer för att även fortsättningsvis utgöra en viktig livsmiljö för insekter och

svampar. Inom delar av sträckan, främst inom Ulleråker som hanteras inom detaljplanen för delsträcka C, går spårinjen genom äldre naturmark med gamla tallar. Även här arbetar kommunen med att ta fram möjliga kompensationsåtgärder och förstärkningsåtgärder, bland annat för att inte påverka en gynnsam bevarandestatus för den skyddade cinnoberbaggen.

En omfattande artskyddsutredning har tagits fram för att minimera påverkan på skyddade arter och därmed bibehålla en biologisk mångfald längs hela kollektivtrafiksträckningen. Genomförandet är på längre sikt positivt ur ett klimathänseende, vilket är viktigt för den biologiska mångfalden och det mänskliga överlevnadsperspektivet.

Globalt sett står användningen av fossila bränslen för 72 procent av utsläppen medan förändrad markanvändning står för 6 procent (Center for climate and energy solutions, 2019). Således kan det konstateras att det är av stor vikt att minska de fossila utsläppen från fossila bränslen, men utan att för den skull förbise utsläppen som sker på grund av förändrad markanvändning. Någon koldioxidberäkning över specifikt trädförlusterna har inte gjorts, men projektet i stort syftar till att påverka användningen av fossila bränslen och den utsläppsposten är större än den från förändrad markanvändning. Därmed inte sagt att det inte är viktigt att arbeta med båda.

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

Skyddade arter, naturreservat, biotopskydd och Natura 2000

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen bedömer att riksintresset Natura 2000 Bäcklösa har tillgodosetts förutsatt att de föreslagna skyddsåtgärderna förs in i planbeskrivningens genomförandedel.

Länsstyrelsen rekommenderar att planering samt dispens- och tillståndprocesser samordnas så långt som möjligt. De påpekar att biotopskyddsdispenser är inlämnade till länsstyrelsen och att dessa bör vara beviljade innan planen antas.

Länsstyrelsen bedömer att genomförandet av detaljplanen utlöser förbudet i 4 a § artskyddsförordningen vad gäller cinnoberbagge och att resultatet av dispensprövningen kan påverka planens genomförande. De ser positivt på det övergripande underlag som Uppsala kommun arbetar med att ta fram som ska användas för att bedöma påverkan på gynnsam bevarande status för cinnoberbagge. Länsstyrelsen förordar detta angreppssätt eftersom de kumulativa effekterna är viktiga att beakta för att de omfattande utbyggnadsplanerna inte ska orsaka gradvis fragmentering och habitatförstörelse.

Länsstyrelsen bedömer att genomförandet av detaljplanen kan utlösa förbudet i artskyddsförordningen vad gäller fladdermöss. Trots föreslagen skyddsåtgärd om att undvika avverkning under fladdermössens yngelperiod bedömer länsstyrelsen att förbudet i 4 § punkt 4 kan utlösas vid eventuell avverkning av träd som utgör fortplantningsområden. Eftersom fladdermöss vanligen återkommer till dessa år efter år är de skyddade även då fladdermössen inte nyttjar platsen. För att avverka sådana träd krävs dispens. Länsstyrelsen anser att detta ska framgå av planhandlingen. Av miljökonsekvensbeskrivningen och tillhörande utredningar framgår att

Ljuskontaminering kan påverka fladdermöss och att anpassningar kan behövas längs delar av sträckan. Även detta bör framgå av planhandlingen.

Länsstyrelsen påpekar att fortsatt arbete med att minimera påverkan på naturmiljön kommer att behövas i kommande projekteringsskeden, både vad gäller att säkerställa att påverkan på berörda naturmiljöer minimeras samt att tillse att gällande lagstiftning och eventuella medgivna dispenser och tillstånd efterlevs. Bevarandet av ekologiskt funktionella gröna stråk kommer att vara av stor betydelse för den biologiska mångfalden i och med den pågående utvecklingen av staden.

Länsstyrelsen påpekar att det gröna stråket söder om Rosendal bedöms i kommunens utredning ha en viktig ekologisk funktion som spridningskorridor mellan Stadsskogen och Malma backe. Utöver att kommunen avser att bevara och förbättra funktionen för groddjur påpekar länsstyrelsen det behöver beaktas att cinnoberbagge förekommer inom stråket. I miljökonsekvensbeskrivningen, under rubriken *Fortsatt planering och uppföljning* finns listat fortsatta utredningar och tillståndsprövningar som kommer att krävas. Länsstyrelsen anser att denna lista tar upp flera viktiga aspekter som behöver hanteras ytterligare framöver. Enligt 26 kap. 19 § miljöbalken så ska verksamhetsutövaren utföra egenkontroll. Detaljer kring hur egenkontrollen ska genomföras hanteras också i framtida projekteringsskede.

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

Naturskyddsföreningen Uppsala är kritiska till att detaljplanen har gått ut på granskning innan strategin för bevarande av cinnoberbaggen och dess livsmiljöer är färdig. De anser att planeringen måste ske i rätt ordning, det vill säga att först ska de grundläggande förutsättningarna och strategierna vara klarlagda. De påpekar att Uppsala har ett särskilt ansvar för cinnoberbaggen som har unika habitat i de gamla tall- och aspskogarna i Uppsala och dess närhet.

Föreningen Malma by och ängar menar att Bäcklösa Natura 2000-området i södra Uppsala har varit starkt hotat genom flera åtgärder och ser att ett ytterligare hot tillkommer genom planerad byggnation och spårväg. De påpekar att Bäcklösa Natura 2000-område tidigare har utgjorts av ett sammanhängande skogs- och betesmarksområde, men att det för några år sedan delades upp i en del norrut och en annan söderut genom den nya Gottsunda allé. Dessutom tillkom ett omfattande bostadsområde öster om den norra delen, enligt dem alldeles för tätt intill för att inte utgöra ett näraliggande hot mot vad ett Natura 2000-område kräver.

Föreningen Malma by och ängar påpekar också att förra året bestämdes att det naturreservat som Gula stigen skulle omfatta uteslöt den norra delen och därmed minskades det närområde som Natura 2000 kräver. Den aktuella detaljplanen föreslår enligt dem omfattande byggenskap och en bred gata för spårväg alldeles i anslutning till Bäcklösa Natura 2000 söder och väster om områdets norra del.

Föreningen Malma by och ängar anser att detaljplanen berövar Natura 2000-området dess behov av gränsområde för att kunna överleva som ett intressant och bevarandevärt naturområde, för de befintliga växt- och djurarterna. De anser att planerna strider mot uppsatta mål den bevarandeplan som är uppställd för Bäcklösa Natura 2000.

Privatperson 59 tycker att det är problematiskt att det inte gjorts någon Natura 2000-prövning för delsträcka A-C, eftersom kollektivtrafikstråket passerar mycket nära Natura 2000-området Bäcklösa vid delsträcka B. Hen poängterar också att det hittats cinnoberbaggar precis längs den tilltänkta sträckan vid Kronåsen och menar att det av praxis följer att även områden strax utanför Natura 2000-områden ska prövas. Mot bakgrund av ovanstående, i kombination med att prövningen ska beakta de kumulativa påfrestningarna, så anser hen att det behöver göras en Natura 2000-prövning även för delsträcka A-C. Hen hävdar också att prövningen för sträcka A-D måste göras samtidigt för att kunna beakta den kumulativa påfrestningen på naturmiljön. Hen menar att det inte är möjligt att dela upp detaljplanen för att slippa undan miljöprövningar.

Privatperson 106 ifrågasätter varför detaljplanen skickas ut på granskning innan strategin för bevarandet av cinnoberbaggar och deras livsmiljöer är färdig. Hen anser att grundläggande förutsättningar och strategier bör vara klarlagda först och att planeringen måste ske i rätt ordning.

Privatperson 280 tycker inte att det ska byggas kapacitetsstark kollektivtrafik i Ulleråker på grund av att som planen ser ut kommer den att dras genom ett område som har stora naturvärden, till exempel månghundraåriga tallar, cinnoberbagge och andra rödlistade arter som är skyddade av lagen. Privatperson 280 påpekar att idag har all avverkning stoppats i området av miljödomstolen och länsstyrelsen. Hen kan inte tänka sig att förutsättningarna för beslutet kommer att ändras.

Privatperson 285 menar att de träd som kommer att behöva tas ner till följd av detaljplanen kommer innebära att skyddade arter störs. Hen anser att det fortfarande i granskningskedet är mycket oklart kring dessa frågor. Hen menar att dispenser inte ens är sökta för artskydd, biotopskydd och vattenverksamhet.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Sedan den första granskningen har detaljplanen för delsträcka A-C delats upp i tre separata ärenden. Rosendal och riksintresset Natura 2000 Bäcklösa ligger inom delsträcka B och hanteras i detaljplaneärendet för delsträcka A-B (PBN 2019-002806). Riksintresset Natura 2000 berörs även av delsträcka D (PBN 2022-000048) och hanteras och beskrivs i den detaljplanen.

Bron ligger inom delsträcka D som hanteras i ett separat detaljplaneärende. Depån hanteras också i ett separat detaljplaneärende.

Dispens- samt tillståndprocesser samordnas så långt som möjligt. Biotopskyddsdispenser för alléträd har sökts och beviljades under våren 2024. Ytterligare biotopskyddsdispenser som är nödvändiga för planens genomförande söks under hösten 2024 och ska vara klara innan detaljplanen antas. I de fall det krävs dispens för vattenverksamhet söks det i samband med genomförandet, då eventuella skyddsåtgärden kan arbetas in i detaljprojekteringen. Bedömningen är att vattenverksamhet inte är aktuellt inom delsträckan Uppsala C-Munkgatan.

En omfattande artskyddsutredning har tagits fram för att minimera påverkan på skyddade arter, där stort fokus är på cinnoberbaggen. En dispensansökan enligt artskyddsförordningen skickades in i april 2024. Inga fynd eller potentiella boplatser för cinnoberbagge har identifierats inom delsträcka Uppsala C-Munkgatan som denna detaljplan avser.

Det framgår av planbeskrivningen att förbudet i 4 § punkt 4 kan utlösas vid eventuell avverkning av träd som utgör fortplantningsområden för fladdermöss och att dispens kan krävas. Åtgärder som till exempel anpassning av belysning har också lagts till i planbeskrivningen.

För att minska intrånget i naturmiljöer har en stor del av kollektivtrafikstråkets samtliga delsträckor lagts längs med befintliga gator. Stadsbyggnadsförvaltninge delar länsstyrelsen bedömning att det krävs skyddsåtgärder för att minimera påverkan på naturmiljön i kommande skeden, både vad gäller att säkerställa att påverkan på berörda naturmiljöer minimeras samt att se till att gällande lagstiftning och eventuella medgivna dispenser och tillstånd efterlevs.

Grundvatten och dricksvatten

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen bedömer att riksintresset anläggningar för dricksvattenförsörjning har tillgodosetts. För att miljö kvalitetsnormer för grundvatten ska följas anser länsstyrelsen att plankartan ska kompletteras med egenskapsbestämmelse om utformning av allmän platsmark inom hög känslig och extrem känslig zon. De skyddsåtgärder som föreslås i utredningarna behöver även framgå av planbeskrivningen. Så länge planbestämmelserna preciserar vilken åtgärd som avses, som exempelvis helsvetsade täta ledningar, anser länsstyrelsen att det finns stöd i PBL för att reglera skyddsåtgärder på allmänna platser med kommunalt huvudmannskap.

Länsstyrelsen vill även informera om att det i samband med byggnation av den planerade kollektivtrafikbron vid Kungsängsleden finns risk för att pålning skulle kunna skada den tätduk som ligger under Kungsängsleden. Brofundamenten skulle i sådana fall kunna utgöra en transportväg för föroreningar ned till grundvattnet vid en olyckshändelse utmed vägen. Det är därför viktigt att denna tätduk inte skadas vid uppförande av planerad bro eller den breddning av Kungsängsleden som också planeras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att detaljplanen utreder potentiella risker för grundvatten, relaterade till föroreningar i spårvagnsområdet under anläggnings- och driftskede. De menar att de föreslagna skyddsåtgärderna för att minimera risken för negativ påverkan på grundvattnet ska vidtas. Det gäller enligt dem särskilt i de områden som kommunens riskanalys ur grundvattensynpunkt identifierar har hög eller extrem känslighet.

Uppsala Vatten anser att hänsyn har tagits till känslighet för grundvattnet och att föreslagna skyddsåtgärder är acceptabla.

Uppsala brandförsvaret önskar ett förtydligande om vilka skyddsåtgärder det syftas på när det i planbeskrivningen står att risken för grundvattenföroreningar på grund av brandbekämpning bedöms som låg med *föreslagna skyddsåtgärder*.

Vidare hänvisar de till miljökonsekvensbeskrivningen där det framgår att spår- och hjulfordon helst inte ska dela eller korsa körfält inom områden med hög och extrem känslighet, vilket ändå planeras på flera platser längs delsträcka C. I planbeskrivningen ställs krav på *betydande skyddsåtgärder* för de platser där blandtrafik accepteras. Brandförsvaret anser att eftersom *betydande skyddsåtgärder* är en förutsättning för att kunna acceptera blandtrafik bör åtgärdskravet även regleras genom planbestämmelser i plankartan.

Region Uppsala saknar också en beskrivning av nödvändiga skyddsåtgärder när det kommer till risker där spårfordon och hjulfordon delar eller korsar körfält i områden med hög eller extrem känslighet på grundvattnet.

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

Naturskyddsföreningen Uppsala och Privatperson 106 anser att spårdragningen för sträckorna A-C innebär risker för Uppsalas naturliga och enda vattentäkt i Uppsalaåsen (Riksintresse sedan 2016). De är kritiska till att spårdragningen går över vattenskyddsområden där även hög risk föreligger och menar att det ännu inte finns något framtaget beprövat tätningsmaterial. I miljökonsekvensbeskrivningen står det att ett utvecklingsarbete pågår vilket gör att de inte ser att detaljplanen är färdig för antagande. De menar att vitala delar för skydd av vattentäkten inte är färdigutredda vilket gör att det inte går att bedöma platsens lämplighet för spårdragning. Sett till nuvarande kunskapsnivå är vattenfrågan enligt dem fortfarande olöst och planeringen av spårväg behöver därför stoppas tills det går att bedöma om den kan lösas på ett säkert sätt. De anser att när det är så mycket som står på spel som en hel stads vattenförsörjning kan inte ens små risker accepteras. Därför trycker de på att skyddet behöver ske med beprövad teknik och beprövade metoder som är långsiktigt hållbara.

Privatperson 106, 269, 279 och 280 anser att det finns risker med detaljplanen då den påverkar Uppsalas enda grundvattentäkt. Privatperson 279 menar att det kan innebära att vatten måste hämtas från Dalälven i framtiden. Hen anser att utbyggnaden av staden är alltför stor och hänvisar till planer som finns på att bygga ut vatteninhämtningen från Dalälven genom pipelines. Vidare skriver hen att den här typen av ingrepp i miljön, som innebär ingenjörslösningar snarare än anpassning, kan leda till oväntade effekter som i slutändan kan leda till enorma kostnader. Hen ifrågasätter också att fästena för bron över Fyrisån planeras precis vid vattentäkten.

Privatperson 283 anser att processens olika steg tycks sakna logiska kopplingar till varandra, vilket innebär att färdiga underlag att bygga vidare på kommer att saknas vid övergång till nästa steg. Det största misstaget menar hen är att planera en bro i ett område som är extremt känsligt då det befinner sig på ortens enda vattentäkt. Enligt hen saknas det idag beprövad teknik och beprövade tätningsmaterial för den typen av projekt. Hen anser därför att den plan som redovisas inte är trovärdig och att projektet skulle behöva omprövas av fristående experter. Vidare menar hen att om Uppsalas enda dricksvattentillgång blir förstörd så kommer det leda till att det inte blir något trafikflöde för spårvägsbolaget då befolkningsunderlaget minskar. Istället kommer det enligt hen bli tankbilstransporter för dricksvatten som kommer att dominera trafikflödena i området.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Bestämmelsen *skydd* har lagts in på plankartan inom det områden som ligger inom hög och extrem känslig zon för påverkan på grundvattnet inför den andra granskningen. Kommunen ansvarar för utbyggnad av allmän plats och tar ansvar för att bygga de skyddsåtgärder som krävs. Skyddsåtgärderna har förtydligats i planbeskrivningen.

Kollektivtrafiksstråkets dragning förbi Ångströmlaboratoriet och bro över Kungsängsleden ligger inom delsträcka C (PBN 2024-001326) och hanteras inom den detaljplanen.

Gällande riksintresset för dricksvattenanläggningar så är stadsbyggnadsförvaltningen medveten om betydelsen av dessa intressen och påverkan på dem. Vattenutredningen har fördjupats under planskedet och stor vikt kommer att läggas på täta lösningar, på de ställen där det är nödvändigt, i samband med detaljprojektering och genomförandet. Redovisning kommer även att ske i samband med kommande vattenrättsliga prövningar.

En förutsättning för detaljplanerna för kollektivtrafikstråket är att grundvattnet inte ska påverkas negativt. Ett flertal utredningar har tagits fram som visar hur byggnation ska ske på ett säkert sätt. Att bygga ledning från Dalälven utreds som ett alternativ för att säkra kommunens dricks- och reservvattenförsörjning i det längre perspektivet och har inte med utbyggnad av spårväg att göra.

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. Detta styrs i detaljplanen.

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

Kollektivtrafikstråket sträcker sig över stora delar av södra Uppsala där behoven för skydd av grundvatten varierar. I projekteringsarbetet tas hänsyn till viktiga anläggningar för dricksvattenförsörjning. 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.

Det finns godkända täta lösningar framtagna i genomförda och i pågående projekt. Att bygga nytt innebär dessutom en möjlighet att förbättra skyddet i områden som idag saknar täta lösningar.

Ytvatten och dagvatten

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen bedömer att miljö kvalitetsnormer för ytvatten följs.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att detaljplanen utreder potentiella risker för ytvatten, relaterade till föroreningar i spårvagnsområdet under anläggnings- och driftskede. De menar att de föreslagna skyddsåtgärderna för att minimera risken för negativ påverkan på ytvattnet ska vidtas. Det gäller enligt dem särskilt i de områden som kommunens riskanalys ur grundvattensynpunkt identifierar har hög eller extrem känslighet.

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

Region Uppsala förutsätter att dagvattenhantering längs spårvägssträckan åtgärdas på allmän platsmark och inte på Akademiska sjukhusets kvartersmark.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Plankartan har förtydligats med planbestämmelser angående skyddsåtgärder för hantering av dagvatten inom den del som ligger inom hög/extrem känslig zon. Dagvattenhantering från gator ska hanteras på allmän platsmark och inte på kvartersmark.

Strandskydd

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen påpekar att utöver att det ska finnas särskilt skäl för att upphäva strandskydd i en detaljplan, vilket de bedömer att det gör, krävs enligt 4 kapitlet 17 § Plan- och bygglagen även att intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset. En motivering av att det intresse som detaljplanen ska tillgodose väger tyngre än strandskyddets syften ska baseras på en beskrivning av den påverkan ett plangenomförande kan antas få på strandskyddets syften. Länsstyrelsen anser att kommunen ska komplettera motiveringen för upphävandet av strandskyddet i planbeskrivningen.

Privatperson 59 anser att strandskyddet upphävs på ett formellt felaktigt sätt och att det saknas särskilda skäl till att upphäva strandskyddet.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Motiveringen för upphävandet av strandskyddet har kompletterats i planbeskrivningen.

Strandskyddet upphävas i detaljplanen med en planbestämmelse, med stöd av det särskilda skälet att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Inom detta område planläggs endast befintliga gator och broar på nytt. Kommunen bedömer att strandskyddets syften, att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden, samt att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten, kommer att kunna tillgodoses med det sätt planen tar området i anspråk.

Jordbruksmark

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Sveriges lantbruksuniversitet och Privatperson 113 vill än en gång framföra att ianspråktagande av åkermark måste ske med stor restriktivitet. De påpekar att detta delades av länsstyrelsen i samrådsredogörelsen. De menar att det av ritningsunderlaget för spårvägens dragning kan konstateras att från Ulleråker följer spårvägen en befintlig cykelväg en bit söderut. Spårvägsdragningen skär därefter österut från cykelvägen ut över åkermarken tidigare än i samrådshandlingen från 2021. De anser därmed att ytan på den åkermark som ligger mellan de östra och västra cykelvägarna splittras upp ytterligare. Enligt dem försämrar det arrenderingen samt möjligheterna för försöksverksamhet och jordbruksverksamhet på den aktuella jordbruksmarken.

Privatperson 113 menar att det vore lämpligt att stå fast vid att spårvägen ska påverka så liten yta som möjligt mellan västra och östra cykelvägen. Hen föreslår att spårvägen skulle kunna löpa på den västra cykelvägen hela vägen tills den ansluter med den nuvarande östra cykelvägen och på så sätt inte gena över åkermarken. Om större delen av spårvägen löper på den västra cykelvägen så behöver ingen extra jordbruksmark exploateras.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Den del av kollektivtrafiksträckningen som berör jordbruksmark ligger inom delsträcka C som efter den första granskningen hanteras i en separat detaljplan (PBN 2024-001326).

Kulturmiljö och fornlämningar

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen bedömer att riksintresse för kulturmiljövård Uppsala stad enbart delvis har tillgodosetts. Egenskapsbestämmelsen om ej luftburna kontaktledningsstolpar ska även gälla på Islandsbron och vidare västerut längs Mungatan mot slottet för att riksintresset i sin helhet ska anses vara tillgodosett. Innan planen antas behöver det vara klarlagt att förslagen lösning för strömförsörjning är tekniskt genomförbar. Om batteridrift inte kan nyttjas behöver andra alternativ utredas och dess förenlighet med riksintresset för kulturmiljö bedömas.

Kommunen har kompletterat miljökonsekvensbeskrivningen med att konstatera ett mindre intrång i Stadsträdgårdens norra del. Länsstyrelsen anser fortsatt att de äldre ädellövträden inom området är en central del av kulturmiljön och dess värde. Länsstyrelsen kan inte se att kommunen i sin bedömning av planförslagets påverkan på den aktuella kulturmiljön tagit uttrycklig ställning till förlusten av de aktuella träden. Länsstyrelsen bedömer att förlusten av de aktuella träden i Stadsträdgårdens norra del, framför Bollhuset, innebär en skada på riksintresset som bör undvikas. Om det inte går att undvika ska påverkan på kulturmiljön från förlusten av träden beskrivas och motiveras tydligare. Länsstyrelsen bedömer att skadan från förlusten av de aktuella träden inte kan anses vara påtaglig enligt 3 kap 6 § miljöbalken.

Länsstyrelsen pekar på vilka fornlämningsområden som finns intill planområdet som omfattas av skydd enligt kulturmiljölagen. Länsstyrelsen påpekar att tillståndsprövning enligt kulturmiljölagen krävs inför markarbeten i/vid fornlämning och/eller deras tillhörande fornlämningsområde, även vid markarbete för borttagning och plantering av träd.

Kulturnämnden anser att detaljplanen medför bestående förändring av stadsbilden och därmed konsekvenser ur kulturarvshänseende. Kulturnämnden saknar en beskrivning av påverkan på kulturarv i stadsdelarna Gottsunda och Valsätra och menar på att miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras med en beskrivning av konsekvenserna för kulturmiljö och kulturarv för platsen. De betonar även ett behov av att studera kumulativa effekter som detaljplanen, tillsammans med detaljplanen för Gymnastiken och Flustret, riskerar medföra på kulturarvet i kvarteret Gymnastiken och Flustret.

Kulturnämnden vill betona vikten av kommunikativa insatser som en kompensatorisk och/eller kompletterande åtgärd för att stärka kulturarvet längs med kollektivtrafiksträckningen.

Kulturnämnden ser däremot positivt på att kollektivtrafikstråket följer befintliga strukturer och vägsträckningar, vilket de anser minskar påverkan på kulturarv längs stråken. De är även positiva till att gestaltungsprogrammet föreslår olika sätt att anpassa kollektivtrafikstråket till kulturmiljöer längs sträckningen.

Statens fastighetsverk anser att de synpunkter de lämnade under samrådet inte helt tillgodosatts. Synpunkterna rörde huvudsakligen trafiklösningens påverkan på kulturmiljövärden inom delsträcka A. För den sträckan menar de att det är mycket viktigt att i planarbetet belysa och ta hänsyn till gestaltungs- och genomförandefrågor i förhållande till riksintresset för kulturmiljövärden och det statliga byggnadsminnet Uppsala slott. De bedömer dock att små negativa konsekvenser uppstår på delsträcka A i sin helhet under förutsättning att trädalléer blir kvar, eller byts ut, och att den fasta tekniska installationen placeras och utformas med hänsyn till kulturhistoriska värden.

Statens fastighetsverk ser däremot positivt på att gestaltungsprogrammet fördjupats inför granskningskedet. Trots det menar de att det fortfarande är svårt att bedöma påverkan på kulturmiljövärden då detaljplanen inte reglerar utformningen av spårområdet.

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

Vasakronan lyfter att det av planhandlingarna framgår att Uppsala Science Park har ett högt kulturhistoriskt värde och är en viktig del av riksintresset för Uppsala stad. Både som en representant för tidigare militär verksamhet och lärdomsstad i ”återbrukad” miljö. Ur ett kulturhistoriskt perspektiv bedöms inte minnesstenen (under förutsättning att den inte behöver flyttas) och de tidigare kasernbyggnaderna påverkas av detaljplanen. De önskar framföra att sättningskadorna skulle kunna utgöra en risk även i kulturhistoriskt hänseende.

Vasakronan menar också att då plankartan inte styr placeringen av spårväg/Bus Rapid Transit med tillhörande installationer och hållplatser inom planområdet, kan det innebära att Dag Hammarskjölds vägs raka dragning, som är av högt kulturhistoriskt värde, påverkas negativt.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Efter den första granskningen av detaljplanen för delsträcka A-C, har delsträckan från Uppsala centralstation till Munkgatan, brutits ut och hanteras nu i en separat detaljplan. Anledningen är att den planbestämmelse som tidigare reglerade att ingen luftburen kontaktledning fick finnas på Bäverns gränd, inte längre bedöms vara tekniskt genomförbar. Ett kulturmiljöbedömning har tagits fram för att bedöma om det är möjligt med kontaktledning på sträckan Bäverns gränd, Islandsbron och Munkgatan utan att det blir en negativ påverkan på siktlinjen mot slottets södra torn, och därmed riksintresset för kulturmiljövård. Detaljplanen möjliggör nu att kontaktledning och kontaktledningsstolpar, alternativt vägginfästningar, kan placeras längs hela sträckan. För att fortsatt säkerställa siktlinjen och riksintressets värden reglerar detaljplanen att eventuella kontaktledningsstolpar endast får placeras i gatornas ytterkanter. Bestämmelsen gäller för Bäverns gränd, Islandsbron och Munkgatan. Detaljplanen reglerar också att stolpar och annan upphängningsanordning ska placeras och

utformas utifrån området höga kulturmiljövärden. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det inte finns risk för påtaglig skada på riksintresset som följd av planförslaget, vilket stöds av de framtagna utredningarna. Val av upphängningsanordning, exakt placering och utformning av dessa hanteras i detaljprojekteringen.

De kulturmiljövärden som påverkas, inklusive kumulativa effekter, redogörs för i planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen. Kommunikativa insatser nämns i miljökonsekvensbeskrivningen under uppföljning och fortsatt arbete.

Stadsträdgården och träden vid Bollhuset, samt Dag Hammarskjölds väg, ligger inom delsträcka A som hanteras i detaljplanen för delsträcka A-B (PBN 2019-002806).

Stadsbyggnadsförvaltningen har kompletterat planbeskrivningen med det fornlämningsområde, som omfattas av skydd enligt kulturmiljölagen och som planområdet berör, samt förtydligat att tillståndsprövning enligt kulturmiljölagen krävs.

Detaljplanen hanterar de gestaltnings- och genomförandefrågor som anses möjliga och lämpliga i förhållande till riksintresset för kulturmiljövården, samt i förhållande till planens syfte. Arbetet med gestaltningen av kollektivtrafikstråket kommer främst att ske i efterföljande detaljprojektering och gestaltningsarbeten.

Gottsunda och Valsätra ligger inom detaljplanen för delsträcka A-B (PBN 2019-002806) och hanteras därför inte i den här detaljplanen.

Dag Hammarskjölds väg ligger inom detaljplanen för delsträcka A-B (PBN 2019-002806). Beskrivningar och bedömningar av gatan hanteras därför i de handlingarna. Detsamma gäller Uppsala Science Park. Risken för sättningskador kopplat till kulturmiljövården framgår av detaljplanernas tillhörande miljökonsekvensbeskrivningar. Hänsyn tas till befintlig bebyggelse i samband med ett genomförande för att minimera risken för skador.

Politiska beslut, delaktighet och inflytande

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Uppsala vatten påpekar att spårvägsprojektet beräknas ta betydande resurser i anspråk för Uppsala Vatten, vilket kan medföra resursbrist för andra detaljplaner och övrig utveckling. En kort tidplan för spårvägsinrättning innebär en större ansträngning för organisationen, vilket kan medföra arbetsmiljömässiga utmaningar. För att kunna resursplanera och fortsatt upprätthålla god service önskar bolaget göras delaktigt i genomförandeplaneringen.

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

Föreningen Vårda Uppsala anser att de senare årens planering för Ulleråker, Gottsunda, Bäcklösa, norra Sunnersta och sydöstra staden visar på en täthet som drivs

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

Lindhea AB vill lyfta att det är viktigt att tidplanen håller och Uppsala inte har råd med fler förseningar i planen. De ser det som viktigt att staten tar sitt ansvar och levererar fyrspar och den nya järnvägsstationen vid Bergsbrunna till 2029.

Lindhea AB anser att det är viktigt att inte bygga nya "utanförskapsområden" längs spårsträckningen och föreslår att hyresrätter bör blandas upp med äganderätter, samt att det ska vara hög arkitektonisk höjd. De lämnar också förslaget att försöka slussa dem som är nya på bostadsmarknaden till begagnade lägenheter snarare än till nya med låg kvalitet. De anser även att det borde satsas på att etablera grön industri i Södra staden.

Utvecklingspartiet demokraterna anser även att det är anmärkningsvärt att spårvägssatsningen motiveras med stora byggplaner i de södra stadsdelarna, tillsammans med att ett partnerskapsbolag etableras mellan kommunen och byggexploatörer med ekonomiska intressen. De menar att den kommunala och regionala rådigheten, samt den folkliga insynen, inskränks genom det. Enligt dem riskerar projektet att ske i så kallad kompiskapitalism där entreprenörskapet, den fria företagsamheten och demokratin på ett väsentligt sätt kan komma att hämmas. De är av åsikten att spårvägssatsningen leder till att en överföring sker av medborgarnas skattemedel till byggexploatörer och att demokratin därmed inskränks.

Bostadsrättsföreningen Dragarbrunn 63 anser att detaljplanen strider mot plan- och bygglagens andra kapitel och femte kapitel.

Privatperson 106 undrar varför medborgarna inte får säga sin mening angående projektet i en folkomröstning.

Privatperson 279 ifrågasätter kommunens strategi att presentera och begära in synpunkter för en så stor förändring upphackat i enskilda delar genom fragmentering. Hen anser att det visar på ett grundmurat medborgarförakt och att man egentligen inte alls bryr sig om vare sig medborgarens uppfattning eller konsekvenserna av utbyggnaden. De ekonomiska vinsterna är enligt hen obefintliga eftersom projektet blir så kostsamt, oavsett om det får statligt stöd eller inte.

Privatperson 284 ifrågasätter varför kommunen prioriterar pendling till Stockholm då hen anser att de flesta väljer att jobba i Uppsala alternativt hemifrån.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

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

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

Det område som planläggs är ovanligt långsträckt i syfte att hålla ihop planeringen för så långa sträckor som möjligt. För att kunna hantera platsspecifika förutsättningar och utmaningar, har dock kollektivtrafikstråket behövts delas upp i flera delsträckor och detaljplaner. Planerna för den kapacitetsstarka kollektivtrafiken är en viktig del i att genomföra den utbyggnad i noder som beslutades i översiktsplanen.

Uppsala kommun jobbar intensivt för att uppfylla sin del av avtalet med staten och förutsätter att staten levererar sin del.

I de projekt där kommunen har rådighet över upplåtelseform eftersträvas en blandning av hyresrätter och bostadsrätter.

Utvecklingen i de sydöstra stadsdelarna ingår inte i detaljplanen.

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

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

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

Ekonomi

Yttranden från remissinstanser och medborgare

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

ligger på mellan 14 och 18 miljarder till 2029, varav 2,9 miljarder avses täckas av tilldelade statsbidrag.

Utvecklingspartiet demokraterna anser att investeringskostnaderna för spårvägen blir betydligt högre än vad som tidigare angivits. Snarare än de 12 miljarder, som anges i stadsbyggnadsförvaltningens kalkyl från 2021, uppskattar de att kostnaderna sannolikt överstiger 15 miljarder. Som skäl anger de kostnadsökningar, samt en accelererande och kumulativ inflation. Dessutom menar de att de beräknade markförsäljningsintäkterna på 10 miljarder har sjunkit. De tycker också att den statliga medfinansieringen på 2,9 miljarder är ett obetydligt bidrag till spårvagnssatsningen.

Utöver det tillkommer kostnader för driften, skötseln och underhållet av spårvagnarna som de anser att Region Uppsalas skattebetalare kommer behöva stå för i decennier. Uppsala kommun utgör över 60 procent av Region Uppsalas invånare. Enligt Utvecklingspartiet demokraterna innebär det att en stor del av både kommunens och regionens kostnader för kollektivtrafiken kommer bäras av Uppsala kommuns invånare genom egna direkta avgifter samt regional skatt.

Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd påpekar att det finns gott om exempel på ytterligare undersökningar, som behövs för en rimlig och säker kostnadskalkyl.

Sunnersta Egnahemsförening motsätter sig starkt en utbyggnad av kapacitetsstark spårväg som de anser till liten del betjänar Sunnersta med omnejd, och dessutom bara en mindre del av Uppsala. De anser att det inte går att motivera en kostnadskalkyl som de menar i nutid uppgår till minst 20 miljarder kronor för kommunen, regionen och staten.

Privatperson 106 anser att det är ett enormt slöseri med skattepengar att planera för spårvägen med en sträckning som, om den skulle gå att genomföra, kommer att bli extra dyr på grund av de komplicerade anläggningsförhållandena. Bland annat menar hen att det inte ens går att beräkna kostnaderna för att påla genom lerlager i riskområden för Uppsalas dricksvattentäkt. Enligt hen riskerar projektet att resultera i skatthöjningar eller oönskade besparingar inom andra områden. Hen anser också att spårvägen endast kommer att betjäna en del av Uppsalas befolkning, varav merparten ännu inte flyttat till Uppsala.

Privatperson 281 undrar varför man lägger pengar på en spårväg när det finns så mycket annat viktigt att lägga pengar på, till exempel psykiatrin.

Privatperson 283 ifrågasätter hur kommunens skattemedel kan tillåtas gå till det hen betraktar som en ogenomtänkt projektverksamhet med kopplingar till ännu outredda sårintressen.

Privatperson 284 tror att väldigt få medborgare kommer att ha råd att åka sträckan. Hen menar också att regionen inte har pengar att utföra projektet och att de istället borde prioritera skola och äldreomsorg.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

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

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

sker i staden. När exploatering sker på tidigare orörd mark är det oundvikligt att vissa oönskade effekter uppstår. Dessa effekter är inget kommunen tar lättvindigt på varför det finns omfattande planerade kompensationsåtgärder.

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

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 specifikt kapacitetsstark kollektivtrafik, är en grundförutsättning för att kunna bibehålla bra kommunikationer inom och till/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.

Historiskt sett är det viktigt att den offentliga sektorn fortsätter att satsa i oklara ekonomiska lägen. Investeringen i spårväg behöver ses i ett längre tidsperspektiv än de närmaste åren. Kommunen bedömer att det är viktigt att säkra framtiden och att visa för näringslivet och andra aktörer att Uppsala är en trygg plats där man kan våga investera.

I takt med att fler och fler förutsättningar för projektet blir kända och fastlagda påverkar det kalkylen som därmed innehåller mindre och mindre osäkerhet. Den senaste kalkylen genomfördes 2021 och visar på en investeringskalkyl för anläggningen som ligger på cirka 6,1 miljarder kronor i prisnivå 2021. Staten har tidigare beviljat drygt 0,9 miljarder kronor. Tillsammans med de dryga 2 miljarder som Trafikverket bidrar med utgör statens bidrag 50 procent av den totala kostnaden. Stadsbyggnadsförvaltningen ställer sig frågande till var siffror om 12 till 18 miljarder kommer ifrån och med vilket underlag dessa är framtagna.

Skattemedel avsetts genom politiska beslut och krävs för att kunna utreda och ta fram tillräckligt underlag för att gå vidare till nästa steg.

Uppsala centralstation

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Region Uppsala anser att hållplatsen behöver utformas på ett sätt som undviker så mycket gångströmmar som möjligt över spåren, samt medge växlar och vändspår med tillräcklig längd. De påpekar även att stoppblock saknas vid slutet av spåren och att det vidare finns en risk med att spårvagnar vid hållplats eller vändspår skymmer varandra och försvårar för fotgängare att upptäcka om en spårvagn i rörelse kommer. Region Uppsala anser även att de inte tydligt går att utläsa i detaljplanen att tillräcklig yta

kommer att finnas tillgänglig för de tekniska system som behövs för till exempel spårvägens kraftmatning inom planområdet vid Uppsala C.

Sunnersta Egnahemsförening föreslår ytterligare en centralstation, intill nuvarande rangergård, med ett rikligt antal bilparkeringsplatser för pendlare och cyklister. Från den skulle det enligt deras förslag vara 300 meter gångavstånd under tak till den befintliga centralstationen. De båda centralstationerna skulle enligt deras förslag bli en stor central trafikpunkt för tåg, buss och alla övriga trafikslag i kommunen och regionen.

Utöver det anser föreningen att det bör finnas stor tillgång på tillfarts- och genomfartsvägar till de föreslagna centralstationerna. De föreslår även 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.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar regionens oro. En uppdaterad förprojektering har tagits fram för änhållplatsen vid Uppsala C, för att säkerställa att alla behov rymms, till exempel tillräcklig längd för vändspår, likriktarstation och stoppblock. Detaljplanen ger utrymme för alla kända funktioner inom planområdet. Exakt utformning av Uppsala centralstation behandlas och bestäms i de gemensamma projekten Uppsala spårväg och Uppsala C, samt i detaljprojekteringen för spårvägen.

Kommunen och Trafikverket har inga planer på ytterligare en centralstation söder om den nuvarande.

Förslaget om breddat vägnät stämmer inte med kommunens översiktsplan och *Handlingsplan för mobilitet och trafik*.

Bäverns gränd

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Region Uppsala påpekar att ett fordonsystem som detaljplanen föreskriver i avsedd miljö med snö och is som förekommer i Uppsala inte finns att tillgå på marknaden. De menar därmed att föreslagna bestämmelser behöver ändras med avseende på sträckan för kontaktledningsfrihet till att medge en lösning med kontaktledning.

Region Uppsala anser att beslut om teknisk lösning för energiförsörjningssystem för spårvagnarna inte ska detaljstyras i en detaljplan. De anser att utgångsläget i detaljplanen bör vara en konventionell kontaktledning längs med hela spårsträckan, inklusive Bäverns gränd och Islandsbron. Regionen summerar att linspänd kontaktledning utan konsolarmar enligt illustration uppfyller ställda krav på sikt till slottet och ska utgöra utgångspunkten för fortsatt planering av Bäverns gränd och Islandsbron.

Region Uppsala undrar hur omgivande vägsystem påverkas av den ökande trafiken och den koppling som finns till potentiell 90 sekunders passage av spårfordon som en följd av att biltrafiken förbjuds på Bäverns gränd. De anser att cykling i blandtrafik med spår innebär en risk att cyklister vinglar ner i spåren. Region Uppsala anser därmed att cyklande till adresser på Bäverns gränd behöver hanteras.

Statens fastighetsverk anser att det är positivt att detaljplanen styr att kontaktledningar för spårvägen på sträckan längs Bäverns gränd inte får vara luftburna av hänsyn till riksintresse kulturmiljövården Uppsala stad (siktlinje mot Uppsala slott).

Uppsalahem anser att det bör säkerställas att ett genomförande inte ger negativa konsekvenser för vare sig byggnader eller boendemiljö vid deras fastigheter Kungsängen 8:2, 8:10 och 8:11. De ser positivt på att planhandlingarna nu försetts med en planbestämmelse om att luftburna kontaktledningar inte får finnas längs Bäverns gränd. Uppsalahem anser vidare att det är otydligt i handlingarna om, och i så fall hur, tillgängligheten påverkas och hur avfallshämtningen framöver ska ske. De påpekar att det är viktigt att tillgängligheten och boendemiljön, samt de boendes möjlighet till att lämna avfall, inte försämras. Uppsalahem förutsätter vidare att om det blir en påverkan på nuvarande angöringssituation, så ska eventuella justeringar inte innebära en försämring sett till både tillgänglighet och insatstider. Uppsalahem önskar involveras tidigt i kommande projektering av Bäverns gränd.

Cykelfrämjandet påpekar att en del kommer att cykla på Bäverns gränd trots att cykelfält försvinner och riskerar att fastna i spåren. De påpekar att enligt trafikmaktordningen har de sig själva att skylla, de får inte cykla där. Andra kommer att cykla på trottoarerna som får en rimligare bredd.

När det gäller angöringsparkering på Bäverns gränd är Cykelfrämjandets förslag att den ska vara på gångbanan, ungefär som nya kantparkeringen är längs Östra Ågatan vid Kungsängen.

Privatperson 282 skriver att det på vintern kan uppstå problem med snö, is och skräp, vilket gör att växeln behöver rengöras manuellt. Av den anledningen föreslår hen en motväxel innan korsningen i slutet av Bäverns gränd. Hen menar att om växeln ligger innan korsningen så blockeras endast Bäverns gränd och inte hela korsningen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen styr inte längre val av teknisk lösning för spårväg. Däremot regleras placeringen av eventuella kontaktledningsstolpar längs sträckan, se mer under avsnitt *Kulturmiljö och fornlämningar*.

Möjligheten att ta bort cykelbanorna på Bäverns gränd kommer av att en ny gång- och cykelbro planeras i Vretgränds förlängning. Den tillsammans med en ny dubbelriktad cykelbana läng Mungatan kommer därmed att utgöra den huvudsakliga cykelkopplingen parallellt med Bäverns gränd och Islandsbron. Det kommer fortsatt att vara möjligt för cyklister att ta sig fram längs och korsa Bäverns gränd, samt att ta sig till målpunkter längs gatan. Trafiksäkerheten är en viktig del i kommande detaljprojektering.

Detaljplanen reglerar inte att det ska finnas angöringsparkering på Bäverns gränd, men illustrationsplanen visar på en möjlig lösning om behovet av angöring finns.

Tillgängligheten för boende och leveranser till adresser vid Bäverns gränd behöver fortsatt fungera, men hanteras vidare i detaljprojekteringen.

Stadsbyggnadsförvaltningen håller även med om att avfallshanteringen för intilliggande kvarter fortsatt behöver fungera. Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av hur avfallshanteringen längs gatan kan lösas, vilka åtgärder som kan behövas och vem som bekostar dem. Uppsalahem och andra berörda fastighetsägare kommer att involveras.

Placering av växlar hanteras inte i detaljplanen, utan i kommande detaljprojektering.

Islandsbron, Östra och Västra Ågatan

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Region Uppsala anser att det inte går att dra slutsatsen att Islandsbron faktiskt avlastas från cykeltrafik. Detta på grund av att detaljplanen inte tar hänsyn till den nya gång- och cykelbron i Vretgränds förlängning. De anser att detta skulle kunna innebära en ökad risk för olyckor och påverkan på spårtrafiken om den nya bron inte byggs i tid.

Synskadades riksförbund menar att bro över Fyrisån i förlängningen av Vretgränd saknas i förprojekteringarna.

Cykelfrämjandet anser att det inte behövs biltrafik på Munkgatan fram till Trädgårdsgatan och Västra Ågatan när Islandsbron stängs av för biltrafik. De föreslår också att man enkelriktar biltrafiken på Nedre Slottsgatan. Cykelfrämjandet föreslår att trafiksanera Västra Ågatan, Nybron, samt Övre och Nedre Slottsgatan.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Den planerade bron i Vretgränds förlängning ligger utanför planområdena för kapacitetsstark kollektivtrafik och har därför inte hanterats i förprojekteringarna. Projektering av bron hanteras i ett separat projekt. Stadsbyggnadsförvaltningen är dock samordnade kring olika projekt som pågår och påverkar varandra.

Viss biltrafik behöver kunna köra på Munkgatan för att till exempel angöra fastigheter. På Munkgatan finns också utrymme att skapa ett körfält separerat från kollektivtrafiken som skapar bättre framkomlighet för räddningstjänsten på en av de prioriterade utryckningsvägarna. Trafikreglering inom planområdet och på omgivande gator hanteras inte i detaljplanen.

Munkgatan

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Statens fastighetsverk ser positivt på att trädallén vid Svandammen skyddas genom planbestämmelse och att intrånget i stadsträdgården minskat jämfört med tidigare förslag. De befarar dock fortfarande att gatubredder och framkomlighet kommer att ändra områdets karaktär radikalt, liksom att barriäreffekter av kollektivtrafiklösningen kan uppstå.

Uppsala universitet ser inga speciella risker vid vare sig anläggande eller framtida driften av kollektivtrafikstråket utmed Munkgatan.

Cykelfrämjandet föreslår att Munkgatan kan vara gångfartsområde, för att cyklister från Nedre Slottsgatan enklare kan korsa spåren för att ansluta sig till cykelbana vid Pumphuset och till södra delen av Östra Ågatan.

Privatperson 278 undrar över cykeltrafik och cykelbanor längs Sjukhusvägen och Svandammen. I planbeskrivningen nämns att en ny bro för cykel/gångtrafikanter ska byggas i förlängningen av Vretgränd och att det även ska läggas en cykelväg på norra sidan av Munkgatan. Det står då beskrivet att cyklister alltså ska kunna ta sig från centralstationen (och andra delar av staden) till Akademiska sjukhuset via Vretgränd och längs den nya cykelvägen utan att korsa spårvägsområdet. Hen ser inte riktigt hur det går ihop. Hen bifogar en karta som visar hur de flesta som cyklar längs

Sjukhusvägen rör sig idag. Då planförslaget ska ta bort cykelvägen på västra sidan av Sjukhusvägen kommer alla cyklister som ska uppåt förbi Akademiska sjukhuset att behöva cykla på östra sidan.

Hen undrar hur alla som kommer på den nya cykelvägen på Munkgatan ska kunna korsa Sjukhusvägen och nya spårområdet för att ta sig till cykelvägen på östra sidan och om det kommer att ske smidigt. Annars finns egentligen ingen fördel/anledning att ha den nya cykelbanan på norra sidan av Svandammen. Då tror hen att folk kommer att fortsätta använda södra sidan och menar att det är bättre att bredda/rusta upp den och flytta gångstråket med bänkar på södra sidan av dammen till norra.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

En spårväg kommer att ändra områdets karaktär. Däremot reglerar detaljplanen att till exempel kontaktledningsstolpar ska placeras och utformas med hänsyn till miljön. Det hanteras också i gestaltningaprogramet. Passager över spåret kommer att finnas för att motverka barriäreffekter.

Stadsbyggnadsförvaltningen anser inte att det är lämpligt att Munkgatan utformas som gångfartsområde. Framkomligheten för kollektivtrafik, räddningsfordon och cyklister behöver vara god på sträckan.

Den nya dubbelriktade cykelbanan är planerad på norra sidan av Munkgatan och alltså parallellt med spårområdet. Cykelbanan forstärker via en passage över Nedre Slottsgatan till en cykelbana på västra sidan av Sjukhusvägen. I korsningen Munkgatan/Sjukhusvägen svänger den planerade spårvägen söder ut på Sjukhvägen, vilket innebär att cykelbanan aldrig behöver korsa spårområdet. Det framgår även av illustrationsplanen. Detta innebär att gång- och cykeltrafiken kan röra sig gent mellan centralstationen och Akademiska sjukhuset (via Vretgränd, och den nya bron i förlängningen av Vretgränd).

Sjukhusvägen

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Region Uppsala anser att det är otydligt om den redovisade ytan för markintranget innefattar hela sträckningen med Sjukhusvägen eller endast vissa delar av sträckan. De skriver fortsättningsvis att de är återhållsamma till återplantering av träd på kvartersmark längs med Sjukhusvägen.

Region Uppsala anser att det är av yttersta vikt att all framkomlighet till och från sjukhuset ska vara säkerställt under hela genomförande- och driftfasen innan byggnation påbörjas. Region Uppsala ser risker med att framkomligheten vid framförallt korsningen Sjukhusvägen/Ulleråkersvägen där trafik från Tullgarnsbron ansluter samt korsningen Sjukhusvägen/Dag Hammarskjölds väg kommer att försämrats, då trafiksimuleringar som regionen tagit del av visat på kapacitetsproblem i dessa korsningar. De anser även att uttryckningstider påverkas negativt av cyklister och gående vid cykelöverfarter och övergångsställen, där ambulansverksamhetens framkomlighet vid akut in- och uttryckning under genomförande- och driftskede måste säkerställas. Region Uppsala påpekar även att de tidigare har efterfrågat uppdaterade trafiksimuleringar.

Vidare anser Region Uppsala att bredden på gångvägen ska utformas smalare på grund av skyddsavstånd till oxygentanken vid Sjukhusvägen. De anser att dagens

vänstersväng med tunga lastbilar från yttre Sjukhusvägen till oxygentanken ska bibehållas och säkras.

Region Uppsala anser även att biltrafiken söderifrån på Sjukhusvägen även i fortsättningen ska kunna svänga vänster till P-huset, enligt tidigare utredningar efter samrådstitiden. Regionen ser en risk att trafikstockningar kan uppstå om det istället blir U-sväng vid korningen Munkgatan/Sjukhusvägen. Vidare skriver de att vänstersvängen till och från södra infarten ska möjliggöras för bättre trafikflöde på yttre Sjukhusvägen och att infarten söder om Kronåsen 1:23 är en strategiskt viktigt infart som ska fortsatt vara tillgänglig för trafikering.

Fortsättningsvis anser Region Uppsala att Ulleråkersvägen och Tullgarnsbron behöver vara anpassade för tunga, breda och långa transporter, samt att Sjukhusvägen och Dag Hammarskjölds väg även i framtiden ska vara utformad för tung trafik med samma bärighetsklass och svängradie som idag.

Synskadades riksförbund anser att infarten till Svettis parkering har utformats som allmän korsning som prioriterar bilarna. De undrar också varför inre Sjukhusvägen är så bred när det endast är ett körfält i vardera riktningen, samt varför det är ett separat vänstersvängsfält för bilarna på Sjukhusvägen när utrymme behövs för gående. De påpekar att bilar ska nedprioriteras i Uppsala.

Synskadades riksförbund påpekar att busshållplatsen på östra sidan av Sjukhusvägen saknar både plattform och utrymme för väderskydd samtidigt som det passerar en cykelbana. De anser att det behövs betydligt större utrymme för en busshållplats här. De tycker att tomtanslutningarna till sjukhuset behöver minimeras och göras möjliga att korsa av gående.

Synskadades riksförbund tycker att där cykelbanan byter läge längs Sjukhusvägen, från närmast körbanan i söder till närmast Stadsträdgården i norr, behöver utformningen vara hastighetssänkande för cyklister så att gående över övergångsstället släpps över av cyklisterna. I nuvarande utformning saknas plats för gående och orienteringshjälp.

Synskadades riksförbund menar att övergångsställe saknas på Sjukhusvägens östra sida vid hållplatsläget intill parkeringsgaraget.

Synskadades riksförbund menar att ny gatuanslutning till sjukhuset norr om produktionsköket försvårar för gående och påpekar att övergångsställe saknas.

Synskadades riksförbund påpekar att det viktiga cykelstråket från Stadsträdgården saknar koppling till sjukhusområdet, vilket riskerar att generera cyklister på gångbanorna.

Cykelfrämjandet anser att trafiksanering krävs i Fjerdings för att minska biltrafiken på Sjukhusvägen.

Cykelfrämjandet tycker att mellan Ulleråkersvägen och Munkgatan kan buss och spårvagn samsas om hållplatserna eftersom de är sidoförlagda. De tycker också att man kan ha biltrafik på samma körbanor om man trafiksanerar den centrala staden från genomfartstrafik.

Cykelfrämjandet pekar på cykelanslutningar i området kring Sjukhusvägen som de inte anser är tillräckligt utredda.

Cykelfrämjandet pekar på att Akademiska sjukhusets parkeringshus numera även har infart från inre Sjukhusvägen och föreslår bättre skyltning för att minska söktrafik.

Cykelfrämjandet undrar om det är nödvändigt med gångbana annat än till hållplatserna på den nordvästra sidan mellan ambulansinfarten och infart mitt emot Stadsträdgården, eftersom cykelbanan inte ansetts nödvändig där.

Cykelfrämjandet anser att både cykelbanan och gångbanan på västra sidan är för smala, särskilt i backen och motiverar varför.

Cykelfrämjandet föreslår att utryckningsfordon ska använda spårvägen.

Cykelfrämjandet har synpunkter även på inre Sjukhusvägen.

Privatperson 282 föreslår att det anläggs ett extra spår någonstans runt Studenternas för uppställning av extra vagnar. Vagnarna skulle enligt hen kunna användas när det närma sig slutet på exempelvis en bandymatch och då mycket folk vill ta sig till centralstationen samtidigt. Hen hänvisar till att liknande lösningar finns i tunnelbanan/tvärbanan där de brukar kallas fotbolls-/evenemangståg.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen för delsträcka A-C har delats upp i tre detaljplaner sedan den första granskningen. Sjukhusvägen ligger inom delsträcka A och hanteras inom detaljplanen för delsträcka A-B (PBN 2019-002806).

Dag Hammarskjölds väg

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Region Uppsala ser en risk med vindfällan till följd av tre rader av träd i spårområdet tillsammans med kontaktledningar utan beskrivning av säkerhetsavstånd och trädhöjder. De påpekar att förhöjd risk för funktion och säkerhet med fallande träd över 750 volt elledning, kontaktledningsstolpar med mera behöver hanteras.

Akademiska Hus anser att kollektivtrafikstråkets koppling till anslutande gång- och cykelstråk och utformningen av hållplats Akademiska södra och särskilt hållplats BMC är mycket viktig. De anser att det tydligare ska framgå i planbeskrivningen hur hållplatserna och gång- och cykelkopplingarna ska utformas så att sambanden mellan verksamheterna stärks.

Uppsalahem påpekar att en breddning av Dag Hammarskjölds väg påverkar den transformatorstation som ligger i anslutning till gatan och därför behöver flyttas (Kåbo 53:1). De anser att E-områdets förslag på storlek skulle ge betydligt större intrång än nödvändigt, samt att den förslagna placeringen skulle innebära att befintlig angöringsväg till bostadsentréer skärs av och att boendemiljön försämras. Uppsalahem ifrågasätter varför placeringen inte har justerats efter skisser framtagna tillsammans med kommunen. De förutsätter en dialog i den fortsatta projekteringen och vid slutgiltigt val av placering.

Synskadades riksförbund påpekar att mittplacerade spårvägshållplats, som på Dag Hammarskjölds väg, innebär att spårvagnarna måste kunna angöras åt båda håll (dörrar på båda sidor av vagnarna). Det innebär extra svårigheter för synskadade eftersom de måste hålla reda på åt vilket håll de ska gå beroende på hållplats.

Synskadades riksförbund pekar på en försämring av övergångsstället över södra infarten/utfarten till Uppsala Science Park där övergångsstället leder rakt in i slänten och gångbanan förskjuts i sidled. De påpekar att en rak kant som är vinkelrät mot

gångriktningen saknas på västra sidan av Dag Hammarskjölds väg och att övergångsställen över cykelbanorna saknas, samt tillräckligt stor yta att stå på intill cykelbanan på östra sidan.

Cykelfrämjandet föreslår att bilkörbanornas bredd på Dag Hammarskjölds väg minskas till tre meter och att gångbanan på västra sidan förläggs intill fasaderna, även förbi BMC. De ger även förslag på breddning av gångbanorna. De tycker att busshållplatserna bör ha stopp i körbanan. De anser också att spår och gång- och cykelbana kan användas av utryckningsfordon.

Cykelfrämjandet föreslår inga 90°-svängar vid Regementsvägens/Dag Hammarskjölds väg för cyklister för de anser att det går att göra bättre.

Vasakronan vill peka på att in och utfarter till Uppsala Science Park är en utmaning, men att det en nödvändighet för verksamheterna där. Då många av verksamheterna har besökare och medarbetare från andra orter än Uppsala, som i många fall inte har möjlighet att använda kollektivtrafik av olika skäl, är det viktigt med hög tillgänglighet med olika trafikslag till området. I sitt granskningsyttrande bifogar Vasakronan ett PM som de tagit fram angående de trafikfrågor som påverkar Uppsala Science Park.

De menar att den redan idag mycket belastade korsningen mellan Dag Hammarskjölds väg och Sjukhusvägen riskerar att få kapacitetsbrist. Följden av det skulle enligt dem bli långa köer av cyklar och bilar vilket påverkar framkomligheten längs båda gatorna. Det i sin tur skulle kunna leda genomfartstrafik av både cyklister och bilister genom Uppsala Science Park. Eftersom genomförda kapacitetsanalyser inte inkluderar alla trafikslag och inte tar hänsyn till friktionen mellan flera olika trafikströmmar anser Vasakronan att den redovisade kapaciteten troligen är överskattad. Vidare menar de att då anslutningen med Sjukhusvägen saknar separat körfält in mot Uppsala Science Park så kommer högersvängande fordon att blockera framkomligheten för trafik rakt fram, vilket kan öka köbildning och fördröjning i trafiksystemet.

Enligt Vasakronan kommer troligen kapacitetsbristen i korsningen leda till att cyklande väljer att åka genom Uppsala Science Park i stället för att passera korsningen. Gatorna inom området är utformade för låga hastigheter och ofta kantade med bilparkering. De anser därför att det skulle leda till risker för passerande cyklister då backande fordon och öppnade bildörrar är vanligt förekommande. Av samma anledning kan bilister komma att välja att åka genom Uppsala Science Park i stället för att passera korsningen. Genomgående biltrafik har en högre trafikrytm än lokal trafik med mål i området, vilket de menar kan leda till ökad risk för olyckor inom området. De långa omloppstiderna kring korsningen kan enligt dem även bidra till ett ökat riskbeteende hos trafikanterna som ökar risken för allvarliga olyckor med oskyddade trafikanter. Vasakronan anser också att den planerade cykelvägen i Geijersdalen måste vara färdigställd innan genomförandet påbörjas för att avlasta korsningen mellan Dag Hammarskjölds väg och Sjukhusvägen.

De anser också att det stora cykelflödet längs Dag Hammarskjölds vägs östra sida som gör en högersväng söderifrån in mot Uppsala Science Park kan få kapacitetsproblem. Därför tycker de att korsningarna där bör simuleras med förmiddagens trafikflöden.

En av de befintliga infartsriktningarna till Uppsala Science Park kommer att tas bort vid utbyggnad av spårvägen. Vasakronan menar att förändrade infartsvägar kommer ge upphov till längre färdvägar och ökat trafikarbete inom området. De är också av åsikten att en ökad genomfartstrafik av cyklister och bilister genom området kan tvinga fram åtgärder i det lokala vägnätet där, vilket kan leda till att det krävs åtgärder inom området som kan komma att innebära kostnader och olägenheter för dem.

Vasakronan anser också att det finns risk för konflikt mellan högersvängande biltrafik och parallellt gående cykeltrafik vid alla tre infarter till Uppsala Science Park. I de två anslutningarna mot Dag Hammarskjölds väg föreslår planhandlingarna separata körfält för högersvängande, vilket minskar stressen för bilisterna och ger möjlighet till att reglera högersvängen separat. I anslutningen med Sjukhusvägen saknas dock separat körfält, vilket enligt dem ökar risken för att högersvängande fordon blockerar framkomligheten för trafik rakt fram i korsningen, vilket ökar köbildning och fördröjning i trafiksystemet.

De uttrycker även oro för att varuleveranser för stora fordon kan komma att påverkas av att vänstersväng in till området tas bort i korsningen vid Kunskapsskolan. Vidare är de också kritiska till att varuleveranser riskerar att påverkas av uppkomna köer och fördröjningar då spårvagnar och cyklar kommer att prioriteras i korsningarna.

Vasakronan efterfrågar att kommunen reviderar och kompletterar utredningar och övriga planhandlingar i enlighet med vad som framgår i det bifogade PM:et.

Vidare skriver de att de tidigare, tillsammans med Akademiska Hus, har framfört att det finns en risk med att kollektivtrafikstråket kommer att utgöra en barriär och en risk med att tillgängligheten till verksamheterna för såväl person- och godstransport som för gående och cyklister minskar. Biomedicinskt centrum, Uppsala Science Park och Akademiska sjukhuset utgör ett kluster. Det saknas enligt dem idag säkra passager över Dag Hammarskjöld väg.

Vasakronan invänder också mot att stadsbyggnadsförvaltningen i samrådsredogörelsen inte planerade att genomföra några områdesspecifika utredningar och analyser av konsekvenser av eventuella barriäreffekter. De anser att åtgärder för att minimera sådana effekter måste beskrivas och beaktas i planbeskrivning och planbestämmelser. Enligt dem kan avsaknaden av områdesspecifika analyser och regleringar i detaljplanen medföra negativ påverkan i form av att kollektivtrafikstråket får en barriäreffekt. De är även kritiska till att gestaltungsprogrammet anger att häckar ska anläggas längs med spårområdet, något de ser kan leda till ökade barriäreffekter om det inte görs efter noggrann platspecifik analys av utformningen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen för delsträcka A-C har delats upp i tre detaljplaner sedan den första granskningen. Dag Hammarskjölds väg ligger inom delsträcka A och hanteras inom detaljplanen för delsträcka A-B (PBN 2019-002806). Undantaget är ett E-område som ligger i Exercisfältets norra del, på fastigheten Kronåsen 1:14, som hanteras inom detaljplanen för delsträcka C (PBN-001326).

Exercisfältet/Ångström

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Akademiska Hus anser att för att minska barriäreffekten vid Ångströmlaboratoriet bör en passage under norra brofästet skapas och utformas så den möjliggör att man kan nå området med underofficervillorna från Ångströmlaboratoriesidan. Akademiska Hus vill att detta utreds och att planbeskrivningen förtydligas med hur en sådan passage kan anordnas. Den utpekade passagen, som ligger i anslutning till Lägerhyddsvägen enligt illustrationsplanen, bör utformas så den blir så attraktiv och säker som möjligt.

Synskadades riksförbund pekar på oklarheter om uppdelning av gångbana och cykelbana på Regementsvägen. Varför är det så smalt på en del längs Regementsvägen? Varför är gångbanan närmast bilarna förbi busshållplatsen, som att inga gående ska fortsätta förbi den? Varför prioriteras bilarna före kollektivtrafiken genom att bussen måste svänga in i en ficka?

Synskadades riksförbund undrar hur anslutningen av gångbanan och cykelbanan ska göras norr om cirkulationsplatsen vid gamla S1 och vad det är som är gångbana respektive cykelbana söder om cirkulationsplatsen.

Synskadades riksförbund påpekar att söder om hållplats Ångström verkar gångbanan byta plats med cykelbanan på ett mycket otydligt sätt och att norr om Lägerhyddsvägen finns inte plats för cyklister mellan cykelpassagen och cykelbanan norrut. De påpekar också att passagerna över spårvägen inte är vinkelräta och övergångsställen saknas över cykelbanorna.

Synskadades riksförbund menar att stödmurar och broräcken gör att den användbara gångbanebredden minskar med cirka 15 centimeter och att behövs en kompensation för det.

Synskadades riksförbund har också synpunkter på att anslutning av västra gångbanan och cykelbanan till Ångströmlaboratoriet har en brantare profil än spårvägens och påpekar att det är jobbigt och för en del omöjligt att gå i branta backar. De påpekar att det inte framgår hur brant det blir. De påpekar att det anges i text om plattformarna att lutningar på ramper till dem ska vara max 5 % och anser att detta måste gälla även övriga gångytor och innebär även behov av balansstöd, troligen vid lutningar större än cirka 3,5 procent, både vid plattformar och på andra sträckor.

Cykelfrämjandet påpekar att det endast finns övergångsställe, ingen cykelöverfart, inritad över Regementsvägen där diagonalen över Polacksbacken korsar mot Ångström.

Privatperson 278 undrar hur spårvägen är tänkt att gå vid Ångströmområdet. Hen saknar illustrationer. Hen påpekar att intill spårvägsområdet finns gräsmattor som studenter och andra kopplade till universitetet i stor utsträckning använder dagligen för lunch/fika och promenader, men även för stora event. Hen påpekar att här ordnas forsfestivalen och välkomstmottagningen för nya studenter. Detta innebär alltså festivaltält med mat/alkohol servering, massor av aktiviteter och tusentals studenter i rörelse. Detta nyttjas som festivalområde men man använder toaletterna inne på Ångström. Så studenter och övriga rör sig alltså i stora mängder mellan dessa gräsytor och universitetshuset, i vissa fall i onyktra tillstånd då festivalerna på området brukar ha alkoholtillstånd. Mitt i detta mellan gräsytor och universitetsbyggnader hamnar nu spårvagnen. Hen undrar om det kommer utgöra en säkerhetsrisk eller svårframkomlighet för människor och spårvagnar? Hen pekar också ut studentsektionernas uppehållsrum som ligger på andra sidan spårområdet, vilket ytterligare ökar mängd studenter som rör sig över dessa gräsytor. Hen undrar om det kommer utformas passager över spårvägen mellan hus och gräsytor eller om kommunen har någon tanke på alternativa platser där denna studentverksamhet ska flytta till?

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen för delsträcka A-C har delats upp i tre detaljplaner sedan den första granskningen. Excercisfältet och Ångströmlaboratoriet hanteras inom detaljplanen för delsträcka delsträcka C (PBN 2024-001326). Excercisfältet berörs också av delsträcka A

som omfattar Dag Hammarskjölds väg, och hanteras inom detaljplanen för delsträcka A-B (PBN 2019-002806).

Rosendal

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Uppsala brandförsvaret skriver att korsningen Torgny Segerstedts allé och Rosendalsvägen behöver förses med en stoppsignal som kan aktiveras av brandförsvaret för att påkalla fri väg vid utryckning från Rosendals brandstation. Detta då Rosendalsvägens sträckning genom stadsskogen utgör en prioriterad utryckningsväg för brandförsvaret.

Synskadades riksförbund påpekar att möjlighet att angöra plattformarna på södra sidan saknas vid Talltorgets hållplats.

Synskadades riksförbund påpekar också att övergångsställen saknas över anslutande gator i Rosendal och att gångbanorna längs anslutande gator inte är utritade i illustrationsplanerna.

Synskadades riksförbund menar att mixen i Rosendal mellan två och tre körfält att passera beroende på om biltrafiken går på spårvägsspåren eller inte blir svårt att hålla reda på, vilket innebär fara.

Cykelfrämjandet har detaljerade synpunkter på utformningen i Rosendal främst inom de område som inte ingår i detaljplanen. Cykelfrämjandet anser bland annat att Torgny Segerstedts allé med genomfart skapar mycket onödigt trafik i bostadsområdet.

Bostadsrättsföreningen Stadsskogen K57 anser att detaljplanen i stora delar har positiva effekter för deras förening och boendemiljön som omger dem. De har dock synpunkter på det oövervakade övergångsstället som ligger i slutet av Torgny Segerstedts Allé och leder till Solvallsparken. I parken finns en stor och omtyckt lekplats som nyttjas av barnfamiljer i Rosendal, men också av folk från andra stadsdelar. De anser att övergångsstället i sin nuvarande utformning fungerar bra då det är god uppsyn i båda körriktningarna vilket gör det lätt för bilar och bussar att identifiera barn som försöker korsa vägen. Däremot vill de lyfta att en spårvagn har mycket längre stoppsträcka än en bil, och de hoppas därför att kommunen fäster extra uppmärksamhet vid att göra just det här övergångsstället lämpligt för barn. De säger att de är medvetna om att frågan har avhandlats i allmänna ordalag i bilagan Barnkonsekvensanalys, men att de ändå vill lyfta det här som ett tydligt exempel på utmaningarna där spårvägen kan bidra till fysiska hinder i utomhusmiljön.

Privatperson 286 tror att ett övergångsställe tvärs över gatan från Ica Rosendal skulle göra att man slipper mycket spårspring, eftersom det är ett naturligt stråk för många boende. Hen önskar också att cykeltrafiken prioriteras mer så att cyklister inte drabbas av alla nya föreslagna signalreglerade korsningarna i Rosendal. Hen menar att den nya utbyggnaden kommer öka restiden för cyklister genom Rosendal och önskar att det byggs cykelöverfarter som inte har trafikljus.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen för delsträcka A–C har delats upp i tre detaljplaner sedan den första granskningen. Rosendal ligger inom delsträcka B och hanteras inom detaljplanen för delsträcka A–B (PBN 2019-002806).

Vårdsätravägen

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Region Uppsala anser att det är oklart om en acceptabel siktlinje kan bibehållas längs Vårdsätravägen med anledning av föreslagna bullerplank och trädtrader.

Skolfastigheter önskar att det förtydligas hur stor del förskoletomten som spåren tangerar vid Valsätraskolan.

Synskadades riksförbund har synpunkter på korsningsutformningarna även längs Vårdsätravägen. De anser att det inte är ok med blandad gång- och cykelbana på nordvästra sidan eftersom trafikantgrupperna är så olika. De vill inte ha cyklister som cyklar på gångbanorna för det är farligt både för cyklister och synskadade.

Synskadades riksförbund undrar varför det är cykelpassager över Vårdsätravägen och Norbyvägen, bland annat vid korsningen med Malmavägen, fast det inte finns någon yta för cyklister på nordvästra sidan?

Cykelfrämjandet anser att det är lämpligt med en gånganslutning till Malma ringväg vid cykeltunneln för att rullstolsburna ska slippa tunnelns backar. De anser också att den enskilda cykelbanan med trafikljus över Vårdsätravägen söder om Rosendal bör ha väntmagasin. De önskar ljusschakt för cykeltunnlar vid Malmavägen och Norbyvägen.

Cykelfrämjandet påpekar att det finns en trottoar på norra sidan mellan Tallbacksvägen och Malmavägen, som de menar inte leder till några målpunkter, utan upphör söder därom. De tycker att dessa två breddmeter kan ges till gång- och cykelbanan på södra sidan.

Cykelfrämjandet påpekar också att det saknas markering för cykelpassage på några ställen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen för delsträcka A–C har delats upp i tre detaljplaner sedan den första granskningen. Vårdsätravägen ligger inom delsträcka B och hanteras inom detaljplanen för delsträcka A–B (PBN 2019-002806).

Gottsundaområdet

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Region Uppsala anser att hållplatsen för spårväg vid Gottsunda torg i nuvarande planeringsskede även ska ta höjd för att hållplatsen på sikt kommer att behöva utökas med ytterligare spår och plattform för att möjliggöra en effektiv trafikering. De understryker även vikten av att planprocessen medger en sådan utökning i framtiden och att yta för infrastruktur inte omöjliggörs av annan byggnation.

Synskadades riksförbund har synpunkter även på utformningen korsning Hugo Alfvéns väg och Bernadottewägen. De påpekar även redan kända brister vid flertalet korsningar i Gottsunda. De menar exempelvis att om det långa övergångsstället över August Södermans väg förses med mittrefug ökar möjligheten att inte komma snett och minskar risken för att man blir påkörd. De undrar varför det finns ett övergångsställe

över Hugo Alfvéns väg norr om korsningen när det finns övergångsställen även 70 meter bort, vid spårvagnshållplatsen?

De menar att stödmuren norr och söder om Bandstolsvägen gör att den användbara bredden på två meter gångbana minskar med cirka 15 centimeter och menar att det behöver det kompenseras för. De påpekar även att cykelbanan längs Gottsunda allés södra sida avslutas konstigt öster om Slädvägen. Utrymme behövs vid norra anslutningen av Slädvägen för att minska riskerna mellan cyklister och gående.

Cykelfrämjandet anser att barriäreffekten är särskilt stor i Gottsunda, dels på grund av bredden, dels för de långa avstånden mellan de fåtaliga övergångsställena. De påpekar att det skapas oreglerade gång- och cykelpassager över dubbla körfält på Hugo Alfvéns väg fram till Slädvägen. De anser att busslinjer och spårväg bör samsas om hållplatserna vid Gottsunda centrum. De tycker inte att man bör bygga en ny bilbro över Bäcklösaravinen. Cykelfrämjandet föreslår blandtrafik på Hugo Alfvéns väg alternativt att körbanorna smalnas av. De föreslår att hållplatserna vid Gottsunda centrum flyttas västerut, för att cykelpassagerna ska synka med cykelbanan vid centrum och man slipper ett antal 90-graderssvängar för cyklister.

Flera namnlistor på Hövägen undrar varför kollektivtrafikstråket måste vara 40 meter brett vid befintliga villor vid Hövägen, när det endast är 22 meter längre österut på Gottsunda allé. De anser att kommunen bör minska kollektivtrafikstråkets bredd till 27 meter, vilket motsvarar Torgny Segerstedts allé, för att ta hänsyn till deras miljö, trivsel och välbefinnande. De påpekar att eftersom det finns stora höjdskillnader krävs antingen en hög mur (enligt dem sex meter) eller en ny slänt.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen för delsträcka A–C har delats upp i tre detaljplaner sedan den första granskningen. Gottsunda ligger inom delsträcka B och hanteras inom detaljplanen för delsträcka A–B (PBN 2019-002806).

Ulleråker

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Region Uppsala anser att den förslagna lösningen för biltrafiken längs Ulleråkersvägen framförallt kan vara svår för oskyddade trafikanter då denna lösning är relativt oprövad i Sverige. De anser att detta förvärras ytterligare av att vägsektionen varierar över sträckan.

Synskadades riksförbund har synpunkter på bilden på utformningen i Ulleråker som är hämtad från detaljplan för kvarteret Vinghästen med flera. Det saknas enligt dem möjlighet för synskadade att ta sig fram i denna röriga miljö.

Synskadades riksförbund menar att shared space söder om Kungsängsleden, det vill säga yta för alla men utan regler, förutsätter förmåga att kunna kommunicera med ögon och övrig kropp. Det har varken synskadade eller barn förmåga till. Väntyta intill övergångsställen saknas intill cykelbanor och kantstenarna är inte raka och vinkelräta mot gångriktningen.

Synskadades riksförbund påpekar också att användbara passager/övergångsställen saknas i norra delen av Ulleråker och har även här synpunkter på sneda passager över

Ulleråkersvägen och över spårvägen. De menar att det är oklart hur gående ska korsa cyklisterna och vice versa på ett säkert sätt.

Cykelfrämjandet har synpunkter på utformningen genom Ulleråker, där de anser att motortrafiken får raka linjedragningar, medan cyklisterna och fotgängarna får svänga även när de ska rakt fram, för att skyddas från motorfordon. De ifrågasätter även shared spacelösningen. För att garantera låga bilvolymerna på Morgondrömsvägen bör genomfart enligt dem om möjligt stävjas med motriktad enkelriktning. Sophämtning bör styras till andra sidor av anslutande kvarter.

De tycker att anslutningen mellan Ulleråkersvägen och Morgondrömsvägen lämnar en del att önska och påpekar att västra sidan av Ulleråkersvägen till inte har en cykelbana till Lägerhyddsvägen.

Cykelfrämjandet lägger till att ett huvudcykelstråk mellan Ulleråkerskrysset och Statens lantbruksuniversitet sneddar över Vinghästtorget av två skäl. Det är den närmaste vägen samt att de slipper trafikbullret och backkrönen på Dag Hammarskjölds väg. Detta hade enligt dem inte varit något bekymmer med "den gamla Ulleråkersplanen" där spårvägen vek av först ett par kvarter söderut.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen för delsträcka A-C har delats upp i tre detaljplaner sedan den första granskningen. Ulleråker ligger inom delsträcka C och hanteras inom den detaljplanen (PBN 2014-001326).

Ultuna

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Uppsala Brandförsvaret påpekar att lösningen som presenteras i gestaltungsprogrammet anger att det är brandtrafik genom Ultuna, medan illustrationsplanen visar en lösning som även innehåller ett mittförlagt spårområde med ett körfält på varje sida, avskild med en trädrad. De anser att informationen i gestaltungsprogrammet och illustrationsplanerna behöver revideras så att dessa två dokument presenterar samma utformningsförslag.

Synskadades riksförbund har synpunkter på bredden befintliga gång- och cykelbanor, som endast är 3,5 meter breda, längs Ulls väg.

Synskadades riksförbund undrar vart cykelbanan går vidare i nordväst vid Statens veterinärmedicinska anstalt.

Synskadades riksförbund undrar varför in och utfart till bland annat restaurangen och parkeringsanslutningarna i Ultuna behandlas som allmänna korsningar med avbrytande korsningskurvor och övergångsställen istället för tomtanslutningar som idag.

Synskadades riksförbund undrar också varför det inte finns någon anslutning till Veterinärvägens gång- och cykelbana och varför cirkulationsplatsen har kompletterats med en femte anslutning. De påpekar att övriga anslutningar har olika utformningar som blir svåra att orientera sig bland och komma ihåg.

Synskadades riksförbund ifrågasätter också hur man ska passera cykelbanorna för att ta sig till och från plattformarna på hållplatsen. Varför prioriteras biltrafiken på anslutningarna söder om hållplatsen?

Cykelfrämjandet föreslår att Ulls väg vid Undervisningsplan/Almas allé samt entréerna till Ulls hus och Veterinärmedicinskt centrum tydligare knyts ihop till ett torg om de görs till gångfartsområde.

Cykelfrämjandet anser att planens förslag om spårvagnshållplatser på samma ställe som dagens busshållplats innebär en cirka 80 meter lång barriär mellan huvudentréerna på Ulls hus och Veterinärmedicinskt centrum, där övergångställena hamnar i ändarna på plattformarna. De föreslår att hållplatsläget bör flyttas norrut.

Vid Ulls hus anser Cykelfrämjandet att det finns möjlighet att förstärka dagens rudimentära torgbildning.

Akademiska Hus anser att det finns risk för att spårväg utgör en tillkommande barriär för passage. Akademiska Hus ser risk för att trafiksituationen vid Ulls väg tilltar i komplexitet, då ett genomförande av planförslaget ökar trafikflöden och bland annat hindrar vänstersvängar. De anser att planförslaget inte förmedlar en tydlig bild av framtida trafikflöden och påverkan på övriga gatunät vid genomförandet. De anser även att planförslaget inte visar hur angöring under byggtid samt under framtida drift kommer utformas. De ser ett stort behov av dialog för att säkerställa god angöring till verksamheterna och för att säkra utformning som minimerar barriäreffekten samtidigt som trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter upprätthålls.

Sveriges lantbruksuniversitet ställer sig inte avvisande till en förbättrad kollektivtrafiklösning till campusområdet. De anser däremot att det finns farhågor gällande den utökade och förändrade trafiksituationen inom campusområdet. De vill därför trycka på att nödvändiga säkerhetsåtgärder vidtas samtidigt som spårvägen inte får riskera att bli en barriär för passage över området.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen för delsträcka A–C har delats upp i tre detaljplaner sedan den första granskningen. Ultuna ligger inom delsträcka C och hanteras inom den detaljplanen (PBN 2014-001326).

Gestaltning och offentlig konst

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Kulturnämnden anser att befintlig konst inom, och i anslutning till, detaljplaneområdet i olika grad kommer beröras, där anpassning eller flytt av befintlig konst förutsätts ingå i spårvägsprojektet.

De påpekar att under 2023 tar Uppsala kommun och Region Uppsala i samråd med Statens konstråd fram ett gemensamt konstprogram som beskriver ansvar, platser och tematik för konstnärlig gestaltning samt som redovisar behov, förutsättningar och möjligheter.

Region Uppsala instämmer med den konstnärliga gestaltning som detaljplanen beskriver, och anser att påståendet kan gälla för samtliga miljöer som detaljplanen berör.

Akademiska Hus önskar att det säkerställs att stor omsorg läggs på utformning av kollektivtrafikstråket.

Vasakronan anser att detaljplanen innebär en omfattande förändring i gatubilden. De invänder mot att andra möjligheter att förbättra och förädla stadsbild och gaturum inte tagits under övervägande i detaljplanen. Spårvägen kommer enligt dem att vara styrande för vilka andra förändringar som kommer att vara möjliga i framtiden. Av den anledningen vill de föra fram sin oro över att ovan nämnda barriäreffekter kan påverka möjligheten att hålla ihop klustret Akademiska sjukhuset–Uppsala Science Park–BMC med vidare koppling till Ångströmlaboratoriet.

Då det finns nivåskillnader, särskilt i anslutning till det föreslagna hållplatsläget på Sjukhusvägen, menar de att det krävs noggrann planering för att kunna möta de olika behov och krav som ställs i modern stadsutveckling. En fråga som de inte anser hanteras närmare i detaljplanen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar synpunkterna och jobbar vidare med frågorna tillsammans med kulturförvaltningen och regionen.

Gestaltningssprogrammet visar övergripande platsspecifika gestaltningsidéer, på en nivå som är lämplig för planskedet. Platsspecifika lösningar kommer att studeras ytterligare i samband med detaljprojekteringen.

Notera att detaljplanen för delsträcka A–C har delats upp i tre separata detaljplaneärenden efter den första granskningen. Klustret Akademiska sjukhuset–Uppsala Science Park–BMC ligger, liksom Sjukhusvägen, inom delsträcka A och hanteras i detaljplanen för delsträcka A–B (PBN 2019-002806).

Tillgänglighet och orienterbarhet

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Synskadades riksförbund har detaljerade synpunkter på förprojekteringarna avseende bland annat sneda övergångsställen, ledstråk, att det saknas väntyta framför övergångsställena, att svepyta från spårvagn saknas på några ställen, prioritering för gående och i vissa fall avsaknad av övergångsställe, dels över gatan och dels över cykelbanorna.

Synskadades riksförbund är besvikna på att frågan om utformning som underlättar för synskadade skjuts till kommande detaljprojektering. Den menar att Uppsala kommun ofta brister i utformningen för synskadade i nybyggda områden. Som exempel saknas tillräckligt utrymme för att övergångsställen ska kunna ha orienterande raka och vinkelräta kantstenar mot gångriktningen. Synskadades riksförbund har pekat ut många sådana exempel i de förprojekteringar som legat till grund för planförslaget.

Synskadades riksförbund nämner också att det ofta saknas tillräckliga gångbanebredder för att användbara ledstråk ska kunna rymmas utan att rullstolsburna och människor med rollatorer får det besvärligt istället. De nämner att exempelvis Råbyvägen, både söder och norr om Tycho Hedéns väg, Rosendal och Fyrislundsgatan innehåller brister som gör miljöerna farliga för dem. De menar att det är i detaljplaneskedet som begränsningarna i utrymme uppstår och som därmed styr

vad som är möjligt att åstadkomma avseende tillgänglighet vid den efterföljande detaljprojekteringen.

De menar att det inte hjälper att studera utformningen under genomförandeskedet om det inte finns tillräckligt utrymme från detaljplanen för att åstadkomma tillgänglig utformning. De påpekar att lagstiftningen och föreskrifterna angående tillgänglighet har funnits i närmare 20 år (HIN 2003 och ALM 2004) men tycker att Uppsala kommun bortser från dem.

Synskadades riksförbund är också besvikna över att stråkutredning över ledstråk i stationsområdet inte gjorts ännu. De förstår att man inte kan projektera i detalj men vill att man bör ta höjd för att detaljer såsom till exempel akustiska signaler ska kunna rymmas och att stråken blir gena och lätta att orientera sig efter på resecentrum.

Synskadades riksförbund har synpunkter på gestaltningsprogrammet, bland annat avseende belysning. Till exempel bländande armaturer, vilket är extra störande för synskadade som ofta är känsliga för bländning. De påpekar att ojämn belysning, där det är stor skillnad mellan ljust och mörkt, också är svårt att hantera. De har också synpunkter på belysningsprinciperna, där de menar att överlag får bilarna, som har egna strålkastare, det bästa ljuset medan de gående och cyklister som behöver bäst ljus får det sämsta. De anser att det bör vara tvärtom.

De påpekar brister i tillgänglighet på bilder i gestaltningsprogrammet. Bland annat är ledytorna för smala och för nära trafiken och glasväggarna har för dålig kontrast. De har också sett att fungerande ledstråk saknas.

De påpekar att det i gestaltningsprogrammet står om en estetiskt tilltalande utformning som också är tillgänglig och funktionell för alla. Angående hållplatser står att full tillgänglighet för alla ska uppfyllas. Samtidigt påpekas brister på illustrerade hållplatser i gestaltningsprogrammet.

De påpekar att erfarenhet från ljusa ytor och mörka ledstråk är att det med tiden blir svårt att urskilja ledstråken eftersom de ljusa ytorna mörknar på grund av smuts och väta och att de mörka ytorna ljusnar på grund av smuts. De menar att vita ledstråk och mörka markmaterial har visat sig vara lättaste att följa.

De påpekar också brister på kontraster, materialval och utformning i flera av de referensbilder och övriga illustrationer som visas i gestaltningsprogrammet.

Synskadades riksförbund är kritiska till utformningen kopplad till tillgänglighet för synskadade och menar att eftersom detaljplanen ännu inte fastställts finns fortfarande möjlighet att områden för gata och kollektivtrafik kommer att kunna inkludera utformning som är användbar för människor med synnedsättning.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för de detaljerade synpunkterna och tar med sig dessa in i kommande detaljprojektering. Generellt är det svårt att uppfylla alla krav som ställs inom gatuutrymmet när man inför ett nytt transportmedel som spårväg i en befintlig miljö, där det också finns krav att minska intrången på befintlig bebyggelse. Detta leder ofelbart till kompromisser i olika former. Detaljplanens ianspråktagande av utrymme begränsas i många fall av befintliga förutsättningar av allmänna och enskilda intressen. I förprojekteringen och kommande detaljprojektering är prioriteringen av gång- och cykeltrafiken en väldigt viktig aspekt och en mobilitetsutredning har tagits fram som stöd för detta. Att ha helt vinkelräta passager kommer troligen inte att vara möjligt att uppnå på alla ställen, utan då får ledplattor utgöra grunden för riktningen.

På många ställen i illustrationerna finns inte heller väntutrymme mellan gata och cykelbana, vilket kommer att arbetas vidare med i detaljprojekteringen. Ledstråkens och markbeläggningens utformning kommer också att hanteras i kommande detaljprojektering.

Referensbilder och illustrationer är bara exempel på hur en plats kan se ut, och är inte detaljarbetade. Det framgår av bildtexterna att utformningen inte kommer att se ut exakt som på bilden. Åtgärder kommer att göras för att underlätta för synskadade.

Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att det är viktigt att stråk blir gena och lätta att orientera sig efter på en plats som stationsområdet där många människor är i rörelse. Det kommer att hanteras i kommande detaljprojektering av kollektivtrafikens hållplatsområde, samt inom den utveckling av stationsområdet som sker utanför den här detaljplanen.

Risk och säkerhet

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen anser att planen är lämplig för ändamålet med hänsyn till risk för personskador. De säkerhetshöjande åtgärderna som rekommenderas i riskutredningen behöver dock framgå av planbeskrivningen. Länsstyrelsen anser att planen är lämplig för ändamålet avseende risk för ras, skred och erosion. De har även tagit in ett yttrande från Statens geotekniska institut som anser att tidigare framförda synpunkter har hanterats på ett bra sätt och Statens geotekniska institut har inga ytterligare synpunkter på planförslaget.

Länsstyrelsen har svårt att utläsa av planbeskrivningen hur kommunen avser att säkerställa att de säkerhetshöjande åtgärder som rekommenderas i riskutredningen kommer att genomföras. Relevanta delar av utredningen ska redovisas i planbeskrivningen tillsammans med kommunens ställningstagande kring vilka riskreducerande åtgärder som kommer att vidtas. Det skapas annars en osäkerhet om huruvida kommunen avser att vidta de åtgärder som förslås i konsultrapporten.

Brandförsvaret påpekar att i miljökonsekvensbeskrivningen och i *PM Risk & Säkerhet* anges att den höga individrisknivån kan, förutom genom hastighetsbegränsningar, hanteras genom ”tekniska åtgärder i fasad eller genom att bebyggelse flyttas längre från spårområdet”. Detta är bland annat relevant för delsträcka C där spårgeometrin tillåter hastigheter upp till 70 kilometer i timmen. Brandförsvaret undrar om det har undersökts huruvida dessa åtgärdsförslag är medtagna i befintliga och pågående detaljplaner mot spårområdet. De menar att om spårvägen medför en risk som kräver hantering via skyddsåtgärder bör dessa åtgärder hanteras inom spårvägens detaljplan. Om inte så ställer sig brandförsvaret frågande till hur dessa åtgärdsförslag ska kunna implementeras i verkligheten.

Även Region Uppsala anser att det är oklart om de riskminimerande åtgärderna angivna i bilaga *Riskutredning 2.0* har blivit omhändertagna i den förslagna detaljplanen eller inte. De anser att flera av åtgärderna kan påverka utrymmesbehovet vilket detaljplanen behöver ta höjd för.

Victoriahem AB undrar varför delsträcka B (Rosendal-Gottsunda) inte finns medtagen i Riskanalysen avseende ”Inventering av befintliga och planerade byggnationer”.

Region Uppsala anser även att valet av lösning i innerstaden, utan säkerhetsbarriär, kan göra att risken för trafikolyckor blir oacceptabelt hög vid införandet av spårvägen på vissa platser. De anser att detta inte adresseras på ett tillräckligt tydligt sätt i de presenterade underlagen till detaljplanen. Region Uppsala önskar även ett förtydligande kring hur bedömningen genomförts vad gäller att urspårning inte kommer att påverka omgivningen negativt.

Fortsatt påpekar Region Uppsala att körbanan är 3,5 meter bred på långa sträckor vilket de menar kan orsaka omfattande problem och risker vid fordons haveri.

Region Uppsala undrar även om konsekvenserna kring de nya parkområden, som skapas i direkt anslutning till spårområdet, har utvärderats med avseende på tillgänglighet, passage, siktlinjer med mera.

Fortsättningsvis bedömer Region Uppsala att kontroll av stabilitet längs Kungsängsleden inte ännu är utförd. De önskar klagörande om den skulle kunna påverka planområdets utbredning.

Akademiska Hus anser att frågan kring trafiksäkerhet från Kronparken till norra brofästet bör fördjupas och förtydligas i planbeskrivningen.

Uppsala universitet lyfter risker i säkerheten vid två platser; Dag Hammarskjölds väg och infrastrukturen kring Ångströmlaboratoriet. De anser att planen inte löser den osäkra trafiksituationen som redan finns idag utmed Dag Hammarskjölds väg. De lägger stor vikt i att trafiklösningen på vägen och vid Sjukhusvägen underlättar flödet mellan dessa platser.

Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd påpekar att linjesträckningen passerar många områden med olika sättningsegenskaper. Generellt sätter sig Uppsalas leror två till fem millimeter per år. Spårsträckningen passerar områden med omväxlade jordarter och berg. Man kan därför förvänta sig varierade sättningar längs linjen.

Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd påpekar att spårolyckor kan inträffa på grund av hjul på rollatorer, rullstolar och cyklar lätt kan fastna i spårvagnsspår. För både spårvagns- och busstrafik krävs att ha tydliga ljus- och ljudsignaler för äldre och tillräckligt lång tid med grönt ljus vid övergångsställen. Fallolyckor i spårvagnar och bussar förekommer med framför allt äldre personer och kan minskas med att man ger plats och tid för äldre att sätta sig och om möjligt undviker kraftiga inbromsningar.

Vasakronan saknar en områdesspecifik analys för hur skolor och barnperspektivet påverkas av detaljplanen. Utöver det vill de se planbestämmelser eller beskrivna åtgärder i planbeskrivningen som adresserar samtliga brister mellan Sjukhusvägen och BMC som barnkonsekvensanalysen pekar på.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

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

Avseende risker inom planområdet har risken för urspårning och mekanisk påverkan utretts. Ett antal byggnader som kan riskera att påverkas i händelse av en urspårning har identifierats baserat på aktuellt avstånd till den planerade spårvägsdragningen

samt projekterad hastighet. Befintliga byggnader inom ALARP-området har identifierats inom planområdet.

Efter den första granskningen har detaljplanen för delsträcka A–C delats upp i tre separata detaljplaneärenden. Resten av delsträcka A (där Sjukhusvägen och Dag Hammarskjölds väg ingår) samt delsträcka B hanteras inom detaljplanen för delsträcka A–B (PBN 2019-002806). Även delsträcka C (där Ulleråker, Ångströmlaboratoriet och bro över Kungsängsleden ingår) hanteras som en separat detaljplan (PBN 2024-001326).

Stadsbyggnadsförvaltningen ställer sig frågande till var regionens oro kommer ifrån. Regionen har varit med i arbetet och i de avvägningar som gjorts. Barriärer lämpar sig på vissa platser men inte på andra, där lämpar det sig bättre att anpassa fordonens hastighet istället.

Barnperspektivet har beaktats i planarbetet, bland annat i den barnkonsekvensanalys som tagits fram. Sjukhusvägen och BMC hanteras i detaljplanen för delsträcka A–B. Trafiksäkerhet hanteras vidare i samband med detaljprojekteringen. Utformningen av allmän plats styrs inte i detaljplanen.

Likrikarstationer och elnätsstationer

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Region Uppsala påpekar att elsystemets innehavare ska ha full rådighet över likrikarstationerna. De anser att placeringen av likrikarstationer “en bit från spåret” kommer att innebära en direkt begränsning av detta om fastigheter där full rådighet saknas behöver beträdas för att drifta likrikarstationerna och anslutande kraftmatning till spåranläggningen. Region Uppsala anser att accessvägar/servitut eller annan lösning behöver hanteras gemensamt på flertalet platser. Vidare skriver Region Uppsala att den exakta arean för likrikarstationer idag inte är projekterad och val av teknisk lösning kan påverka behovet av yta.

Statens Veterinärmedicinska anstalt (SVA) pekar på att likrikarstationer alltför nära deras verksamhet kan ge problem och ser positivt på att en likrikarstation har flyttats längre från SVA:s byggnader efter att synpunkter på placeringen framförts under samrådet.

Uppsalahem ser positivt på att likrikarstationen vid fastighet Gottsunda 25:5 tagits bort från detta läge.

Akademiska Hus ser positivt på att förslagen likrikarstation vid Ångströmlaboratoriet har utgått samt att likrikarstationers placeringar nära Statens veterinärmedicinska anstalt vid Ultunaallén och vid BMC har justerats.

Vattenfall Eldistribution AB informerar att de 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 stora delar av den här planen. De skriver att det pågår ledningssamordning mellan kommunen och Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB tydliggör att det nya E-området för elnätsstation vid Dag Hammarskjölds väg stämmer med vad de kommit överens om med kommunen och bedöms var okej.

Vattenfall Eldistribution AB skriver också att spårprojektet planerar att driva spårvagnarna med eget ledningsnät (IKN-nät) längs med spåret, inklusive likriktarstationer som placeras på separata E-områden. Då några av E-områdena är placerade frångående från planområdet för spåren uppfattar de det som att kommunen måste söka ledningskoncession för sina kablar mellan E-området och spårområdet. Anledningen till det är att nätet kommer förläggas inom Vattenfall Eldistributions områdeskoncession.

Vattenfall Eldistribution AB meddelar också vad som gäller vid ledningsflytt och arbete i närheten av deras ledningar.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Det är riktigt att likriktarstationerna inte är projekterade än, utan ytbehovet utgår från det projektets experter i frågan erfarenhetsmässigt har uppskattat. Inom denna detaljplan för delsträcka Uppsala C-Mungatan, planläggs inget separat E-område för likriktarstation. Det är dock möjligt att anlägga en sådan vid den planerade ändhållplatsen inom markanvändningen *Kollektivtrafiktorg*.

Frågorna utreds vidare inom pågående ledningssamordning mellan kommunen och Vattenfall Eldistribution AB.

Statens Veterinärmedicinska anstalt (SVA) ligger intill delsträcka C som hanteras i en separat detaljplan (PBN 2024-001326).

Avfallshämtning och återvinningscentral

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Uppsala Vatten anser att en del av de synpunkter de lämnade under samrådet inte tillgodosetts vad gäller avfallshantering. De bedömer fortsatt att gällande avfallshämtning är svårlöst för sträckan Bäverns gränd och Mungatan. Angöring till flertal fastigheter anser de inte har säkerställts, där avfallsfordonen riskerar att blockera för resterande trafik under tömning, vilket innebär störningar för enskilda och påverkar trafiksäkerheten.

Även Region Uppsala bedömer att avfallshantering och angöring i Bäverns gränd ännu inte är löst.

Uppsala Vatten bedömer även att infarten med angöring till Svettis/Svandammshallarna behöver studeras och möjlighet för större avfallsfordon behöver säkerställas.

Uppsala Vatten påpekar även att avfallsfordon kräver en fri höjd på 4,5 meter under kontaktledning längs med hela sträckan.

Uppsala vatten påpekar att återvinningscentralen i Gottsunda har ett tidsbegränsat bygglov som går ut i februari 2025 och att en ny lokalisering av återvinningscentralen i sydvästra Uppsala håller på att ses över av Uppsala kommun.

Uppsala vatten påpekar att i bilagan Illustrationsplaner delsträcka B så saknas en anslutande infartsväg från Hugo Alfvéns väg in till fastigheten Valsätra 63:1. Avfallshämtning sker idag via denna infart. Om detta är en miss i materialet så behöver detta kompletteras, om inte så behöver en annan alternativ angöringsväg anordnas där avfallsfordon kan angöra på ett trafiksäkert sätt.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av hur avfallshanteringen längs gatorna kan lösas, vilka åtgärder som kan behövas och vem som bekostar dem. Genomförandet hanteras dock inte i detaljplanen. Uppsala Vatten och berörda fastighetsägare kommer att involveras i det fortsatta arbetet.

Infarten till Svettis/Svandammshallarna hanteras inom detaljplanen för delsträcka A–B (PBN 2019-002806) samt inom den pågående detaljplanen för kvarteret Gymnastiken och Flustret (PBN 2020-002478). Den anslutande infartsvägen från Hugo Alfvéns väg ligger vid delsträcka A-B.

Kontaktledningarna kommer att placeras på en tillräcklig höjd längs hela sträckan.

En ny lokalisering av återvinningscentralen i sydvästra Uppsala håller på att ses över av Uppsala kommun. Detta hanteras dock inte i detaljplanen.

Buller och stomljud

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen anser att underlaget är tillräckligt för att visa på att planen är lämplig för ändamålet avseende buller.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden påpekar att utöver de bostadsfastigheter som detaljplanen identifierar har behov av bullerskyddsåtgärder, så överskrids trafikbullerriktvärden på gårdarna för Jenssens förskola och Uppsala enskilda skola som båda ligger längs Dag Hammarskjölds väg. De anser därför att detaljplanen bör säkerställa att det vidtas åtgärder för att minska trafikbullret även på skolgårdarna.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser också att utredningarna som gjorts inte tydligt klargör om det finns områden där problem med stomljud kan uppstå, samt hur detaljplanen i så fall säkerställer att åtgärder vidtas där.

Skolfastigheter undrar hur mycket det kommer att låta under byggtiden och hur kommunen avser att ta hänsyn till det.

Skolfastigheter önskar också uppgifter om förväntade bullernivåer längs sträckan vid Ekudden, då den tidigare inte varit trafikerad. De undrar också om de gällande riktvärdena kommer hållas och vilka åtgärder som planeras för att minimera bullret där.

Uppsalahem anser att det främst är fastigheter vid Bäverns gränd som riskerar försämrade förhållanden, men även bebyggelse vid kurvdragningar och hållplatslägen.

Uppsalahem förutsätter att kostnader för eventuella bullerreducerande åtgärder inte ska drabba Uppsalahem.

Vasakronan är kritiska till att det inte finns några bestämmelser eller beskrivna möjliga åtgärder angående hur buller kan komma att påverka den befintliga skola som finns inom Uppsala Science Park.

Vasakronan lyfter att de tycker att det saknas en tydlig definition av ”nödvändigt” i relation till formuleringen ”I de fall det är nödvändigt för utbyggnaden av den kapacitetsstarka kollektivtrafiken ska bullerdämpande åtgärder erbjudas” som finns i planbeskrivningen.

Bostadsrättsföreningen Dragarbrunn 63 hänvisar till vibrationsutredningen som gjorts för Bäckens gränd och menar att det saknas åtgärdsplaner för att minska buller- och vibrationspåverkan under spårvägsbygget och driften av delsträcka A. De anser att pålning och andra åtgärder av väg där rälsen läggs är exempel på åtgärder som skulle kunna minimera buller under spårbygge och drift. Enligt dem behövs även en åtgärdsplan för att förstärka byggnader. Som exempel anger de pålning och grundförstärkning av byggnader som ett sätt att förhindra att de förstörs och för att möjliggöra att man kan fortsätta bo i husen.

Bostadsrättsföreningen menar också att åtgärder som att införa hastighetsbegränsningar, samt en trafikbegränsning nattetid, skulle behövas för att begränsa spårtrafikens bullerpåverkan under drift. Vidare önskar de lösningar där tillgängligheten till gatan för bostadsrättsföreningar och företag garanteras, exempelvis endast ett spår på delsträcka A. Slutligen anser de att det behövs en plan för att en kontinuerlig uppföljning, samt att åtgärder av bullerskador, görs under överskådlig tid och att kommunen tar kostnaderna för det.

Bostadsrättsföreningen Dragarbrunn 63 menar också att detaljplanen inte följer 4 kapitlet 14 § femte stycket som anger att kommunen i en detaljplan får bestämma att lov eller startbesked för en åtgärd, som innebär en väsentlig ändring av markens användning, endast får ges under förutsättning att åtgärder som förebygger olägenheter från omgivningsbuller har vidtagits.

Bostadsrättsföreningen Stadsskogen K57 har två frågor rörande korsningen mellan Torgny Segerstedts Allé och Vårdsätravägen. Den första frågan de har gäller radien för spårkurvan som planeras där. De hänvisar till bilagan *Riskutredning 2.0 27 juni 2022* som påtalar att svängradien för spårkurvan är under det rekommenderade gränsvärdet och därför kan medföra gnissel. Då utredningen är från 2022 undrar de om kurvans radie har korrigerats sedan problemet lyftes där? De önskar också ett förtydligande om de mätningar som gjorts i *Bullerutredning 25 augusti 2022* har utgått från kurvor under optimala omständigheter eller de ovan nämnda snäva förhållandena. Detta då det har betydelse för de faktiska bullernivåerna för dem som bor intill kurvan. Avslutningsvis påtalar de att en mjukare kurva vid korsningen över till Vårdsätravägen även skulle hjälpa spårvagnsföraren att hålla hastigheten, vilket kommer ge bättre flyt i trafiken.

Den andra frågan från Bostadsrättsföreningen Stadsskogen K57 gäller bullernivåerna vid torget som ligger i korsningen. De tycker att torget är snyggt utformat och har bra sittplatser, men att trafiken från Vårdsätravägen redan idag gör att folk undviker att uppehålla sig där under en längre tid. Enligt dem påverkar bullernivån möjligheterna till att naturligt samtala. Av den anledningen önskar de att kommunen redan från början anlägger bullerskydd liknande de som återges på sida 17 i *Bullerutredning 25 augusti 2022*. De menar att låga bullerskydd längs torgets två sidor skulle kunna öka nyttjandegraden av torget och kompensera för eventuella fel i antagandet om buller från spårkurvan.

Flera namnlistor på Hövägen menar att det idag finns ett bullerskydd i form av jordkullar vid Gottsunda allé. De önskar motsvarande bullerskydd, i synnerhet om trafiken kommer att öka.

Södra Norbys Villaförening, privatperson 276 och 277 och en namnlista är kritiska till att alla kartors ljudvisualisering bygger på beräkningar och att faktiska mätningar av ljudet utmed Vårdsätravägen inte gjorts. Av den anledningen ställer de sig tveksamma till att de teoretiska beräkningarna stämmer överens med den faktiska bullersituationen. De tycker det är märkligt att beräkningarna visar att ljudnivån är mycket högre på den sida av huset som inte vetter mot en mycket lite trafikerad

återvändsgränd än på den sidan som gränsar mot Vårdsätravägen. Utöver det anser de att beräkningarna bygger på att hastighetsbegränsning om 40 kilometer i timmen hålls på Vårdsätravägen, vilket enligt dem sällan är fallet. Som fastighetsägare i området upplever de idag bullret så störande att de undviker att vistas på den delen av tomten som vetter mot Vårdsätravägen och är därför oroliga att spårvägen kommer att medföra än mer buller. Deras önskan är att kommunen genomför en ljudmätning som visar på bullernivån i nuläget som kan utgöra underlag för beräkningar om framtida ljudnivåer. Inför byggandet av spårväg eller snabbuss vill de att det sätts upp bullerskärmar utmed drabbade delar av Vårdsätravägen (norra sidan om vägen, från Tallbacksvägen förbi Bernadottenvägen), en åtgärd som de helst skulle vilja genomfördes redan nu. De anser också att det borde användas tyst asfalt på Vårdsätravägen. Vidare undrar de vilka åtgärder kommunen tänker vidta för att hålla nere hastigheten på Vårdsätravägen, framförallt vid hållplatserna, samt vilka åtgärder som planeras om beräkningarna inte stämmer med vad de faktiska bullernivåerna blir.

Södra Norbys Villaförening, privatperson 275 och 276 och en namnlista lyfter också att det bara är ett litet utrymme mellan fastigheterna på Norbysidan och Vårdsätravägen och ställer sig därför undrande till möjligheten att bygga bullerskydd inom vägområdet. De önskar därför svar från kommunen om bullerskydd förväntas placeras inom de egna berörda fastigheterna, var platsen för bullerskyddet finns och vad detaljplanen medger för byggandet, samt om det inte krävs bygglov inom gatuområdet? Slutligen vill de understryka att bullerplank inte är önskvärda inom deras egna fastigheter.

Privatperson 270 påpekar att deras fastighet i nuläget är utsatt för buller från Vårdsätravägen och från cirkulationsplatsen, både inomhus och utomhus. De önskar att kommunen vidtar åtgärder mot detta, företrädesvis genom att uppföra en bullervall utanför deras nuvarande tomtgräns. Önskan intensifieras av en eventuell tillkommande spårtrafik. Detaljplanen tycks inte innehålla någon sådan bullervall. De har förstått att de bidrag som kan utgå för ljudisolerande fönster är mycket låga och anser inte att sådana ekonomiska bidrag kan ersätta en bullervall. De menar att inga bullermätningar har utförts eller åtminstone inte redovisats för dem. De önskar resultat av sådana mätningar både före och efter spårväg. Den menar att om deras önskemål om bullervall (inte bara bullerplank) uppfylls kan det vara av mindre betydelse om dessa barriärer placeras på mark som tillhör kommunen eller om marken fortsatt tillhör dem. Måste de själva sörja för att uppföra och underhålla sådana barriärer eller delar av dem, så är tycker de att det är angeläget att marken förblir i deras ägo och att detaljplanen inte inkräktar på denna avsikt.

Privatperson 271 befarar att bullerstörningarna kommer att öka på grund av spårvägen och den ökade trafiken längs Vårdsätravägen. Hen vill ha en försäkran från kommunen om att bullerbegränsande åtgärder kommer att vidtas.

Privatperson 272 befarar att bullret kommer öka på grund av spårvägen och den ökade trafiken, samt upplever att en sanitär olägenhet kommer uppstå i samband med byggnationen. Hen vill därför försäkra sig om att kommunen kommer vidta bullerdämpande åtgärder och förväntar sig att ett bullerplank uppförs och att kommunen står för skötseln av planket.

Privatperson 273 har hus och tomtgräns som ligger väldigt nära Vårdsätravägen och en befintlig busshållplats. Hen menar att ljudnivån redan nu är hög och trafiken är så nära att de aldrig kan vistas på gårdens baksida eller ha altandörren öppen åt det hållet. Detaljplanen innebär som hen förstår att trafiken kommer att flytta ännu närmare

själva bostaden. Hen uppmanar därför kommunen att komma och göra bullermätningar, samt titta på hur nära trafiken är bostaden idag.

Privatperson 275 är positiv till planen, men oroas över ökat buller från Vårdsätravägen då trafiken hamnar närmare hens fastighet.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Efter den första granskningen, som skedde under 2023, har detaljplanen delats upp i tre separata ärenden. Jenssens förskola och Uppsala enskilda skola, Valsätraskolan, Uppsala Science Park, Vårdsätravägen, Torgny Segerstedts allé och Gottsunda allé ligger alla inom delsträcka A–B och hanteras därför inom den detaljplanen (PBN 2019-002806).

I nuläget utsätts planområdet och dess bebyggelse längs Bäckens gränd och Munkgatan för höga ljudnivåer och buller från befintlig vägtrafik i innerstaden. Enligt bullerutredningen som tagits fram som underlag till detaljplanen finns fler fastigheter längs delsträckan som får överskridanden av bullernivåerna enligt riktvärdena. Utredningen visar dock att samtliga byggnader får det oavsett om kollektivtrafikstråket anläggs eller inte. I vidare inventeringar som genomförts har ett antal fastigheter också identifierats där kollektivtrafikstråket kan påverka ljudnivåerna. För dessa behövs fortsatta studier gällande ljudnivå inomhus och möjligheter till åtgärder mot buller behöver utredas. Åtgärder för att minska bullernivån från spårvägen utreds vidare i kommande projektering. Genomtänkta stationslägen och placering av exempelvis skarvar i rälsen samt krav på ljudnivån från installationer såsom generatorer, kylsystem eller växelriktare vid upphandling av spårvagnar, kan vara av stor vikt för ljudnivån. Det kan även vara åtgärder så som fönsterbyten och byten av friskluftsventiler.

Hastighetsbegränsning eller annan trafikreglering hanteras inte i detaljplanen. Däremot är sänkt hastighet en åtgärd för att minska störningar i form av buller, vibrationer och stomljud.

Planbeskrivningen har kompletterats med mer information om vibrationer och en redovisning av lämpliga åtgärder för att minska dessa. Vibrationer hanteras även i miljökonsekvensbeskrivningen.

Fortsatt utredning samt besiktning av grannfastigheter kommer att göras efter att detaljplanen är klar. Där avgörs även vilka åtgärder som lämpar sig bäst. Det gäller för buller, stomljud och vibrationer, där olika åtgärder kan behövas för olika typer av störningar. Pålning är i nuläget inte aktuellt inom planområdet.

Risken för stomljud över 35 dB(A) L_{max} med tidsvägning FAST inomhus i bostäder bedöms som låg. Risken finns endast för byggnader grundlagda på berg, vilket för sträckningen endast gäller ett fåtal områden inom delsträcka B, och alltså inte inom denna detaljplan. Det är framför allt den planerade bebyggelsen som kan få stomljudsproblem om de inte byggs på ett särskilt sätt. Eftersom den bebyggelsen inte finns på plats idag, och utformning kan komma att förändras, går det i nuläget inte att säga vilka exakta stomljudsnivåer de får till följd av spårvägsalternativet.

Ljudnivåerna är beroende på vilka åtgärder som behöver göras. Normalt byggande ger inte upphov till större bullerproblem. Det är främst om det krävs pålning, sprängning eller dylikt som det ger större buller och eventuell vibrationspåverkan. Om det finns riks för sådana bullerstörningar kommer detta att informeras om under byggskedet.

Beräknade bullernivåer för olika scenarier framgår av bullerutredningen. Ekudden ligger vid delsträcka C (PBN 2024-001326) som hanteras i en separat detaljplan.

Förskolan ligger på ett tillräckligt stort avstånd från kollektivtrafikstråket så att inga bullerdämpande åtgärder krävs för att bullernivåerna ska vara under riktvärdena.

Bullerskyddsåtgärder kommer i första hand baseras på rådande lagstiftning, men projektet ser över frågan om ytterligare bullerdämpande åtgärder. Åtgärderna bekostas av projektet.

För känsliga verksamheter tecknas avtal avseende bullerstörning innan antagande av planer där det är aktuellt. Dock inte inom denna detaljplan för delsträcka Uppsala C-Munkgatan.

Vibrationer

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen anser att underlaget är tillräckligt för att visa på att planen är lämplig för ändamålet avseende vibrationer.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden menar att de genomförda vibrationsutredningarna visar att vissa områden längs kollektivtrafikstråket är extra känsliga för vibrationer. Som exempel hänvisar de till att komfortvärdet på 0,4 millimeter per sekund, enligt standarden SS 460 48 61, bedöms kunna överskridas längs Bäverns gränd. I relation till det påpekar de att forskning visar att sömn och hjärtrytm hos människor påverkas negativt redan vid vibrationsnivå över 0,3 millimeter per sekund. De anser därför att det är av stor vikt att vibrationer från kollektivtrafikstråket hålls låga längs sträckningen. Vidare menar de att det kan vara lämpligt att införa planbestämmelser som säkerställer att vibrationsdämpande åtgärder vidtas i känsliga områden.

Bostadsrättsföreningen Dragarbrunn 63 hänvisar till vibrationsutredningen som gjorts för Bäverns gränd och menar att det saknas åtgärdsplaner för att minska buller- och vibrationspåverkan under spårvägsbygget och driften av delsträcka A.

Privatperson 274 hänvisar till *Vibrationsutredning för Bäverns gränd* 8 juli 2022 som lyfter den betydande risken för vibrationsskador längs Bäverns gränd. I den utredningen rekommenderas det att isolerade åtgärder för spårvagnstrafik längs sträckan utreds vidare. Hen undrar om en sådan utredning genomförts än då hen inte kan hitta att den finns publicerad. Om en sådan utredning inte gjorts anser hen att ärendet borde bordläggas och åter läggas ut för granskning då den är klar.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen anser inte att det är lämpligt att reglera vibrationsnivåer med planbestämmelser på plankartan eftersom det är svårt att följa upp och att hålla ett visst värde under hela dygnet, året om. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att marken är lämplig för ändamålet med hänsyn till vibrationer, men håller med om att åtgärder behöver vidtas vid anläggandet av en eventuell spårväg. Det hanteras i genomförandet av detaljplanen. Planbeskrivningen har kompletterats med mer information om vibrationer och en redovisning av lämpliga åtgärder för att minska vibrationer. Vibrationer hanteras även i miljökonsekvensbeskrivningen. Fortsatt utredning samt besiktning av grannfastigheter kommer att göras efter att detaljplanen är klar. Där avgörs även vilka åtgärder som lämpar sig bäst.

Störning av känsliga verksamheter

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen anser att underlaget är tillräckligt för att visa på att planen är lämplig för ändamålet avseende strålning.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden skriver att den utredningen som gjorts redovisar förutsättningar för att utforma en eventuell spårväg så att människor inte exponeras för förhöjda magnetfält som kan utgöra en hälsorisk.

Region Uppsala påpekar att det är av yttersta vikt att verksamhets- och driftstörningar inte får förekomma utan förankring och godkännande av Region Uppsala. De anser att ett forum för samordning behöver initieras innan och under genomförandeskedet. Region Uppsala anser också att framtida konsekvenser av vibrationer, buller och elektromagnetisk strålning inte får begränsa Akademiska sjukhusets vårdverksamhet.

Statens veterinärmedicinska anstalt (SVA) påpekar att SVA är ett skyddsobjekt och en beredskapsmyndighet och då SVA har ett utpekat ansvar inom krisberedskap och totalförsvaret är myndigheten även en så kallad bevakningsansvarig myndighet. De är även ett riksintresse för totalförsvaret, där särskilt SVA:s förmåga till laboratorieanalyser och destruktion av smittfarligt material genom myndighetens förbränningsanläggning är viktiga. SVA påpekar att det därför inte är lämpligt att bygga ut kollektivtrafik eller förlägga bostäder alltför nära SVA. De påpekar också att det är viktigt att transportvägar till och från SVA inte påverkas negativt.

SVA påpekar att de också har vibrations- buller- och elektromagnetisk känslig utrustning i stora delar av lokalerna. De menar att kollektivtrafikstråket går väl nära SVA:s nordöstra hörn, och menar att beroende på hur nära kollektivtrafiken kommer kan det ge problem för myndighetens verksamhet. De pekar på att en detaljerad studie behöver genomföras av vad spårvägsdragningen kan få för konsekvenser på deras verksamhet.

SVA anstalt meddelar i sitt yttrande till länsstyrelsen, som länsstyrelsen vidarebefordrat, att det i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps beslut om riksintresseanspråk, med tillhörande värdebeskrivning, anges att den geografiska avgränsningen av riksintresset är upp till 75 meter utanför byggnaden. Enligt granskningens plankarta för delsträcka A-C dras det detaljplanlagda gatu- och spårområdet minst 75 meter från SVA:s byggnader. En likriktarstation har också flyttats längre bort från SVA:s byggnader efter att synpunkter på placeringen framförts under samrådet. SVA anser därmed att det fortsatta detaljplanarbetet och placeringen av spårvägssträckningen utanför SVA:s lokaler inte i sig innebär någon påtaglig risk för riksintresset. Men oavsett det tycker SVA att det är angeläget att länsstyrelsen också bevakar och säkerställer att riksintresset beaktas i den kommande detaljplanen.

Uppsala universitet ser risker med elektromagnetiska fält som kan få stora konsekvenser för verksamheten. De anser att störningar från bland annat elektromagnetiska fält noga ska analyseras i projektering av den slutliga kollektivtrafiklösningen.

Uppsala universitet ser risker med vibrationer, buller och andra oväntade händelser under ett anläggningsskede, där risker finns att forskningsresultat påverkas och behöver upprepas eller går förlorade. Under framtida drift ser de även risker för störningar från vibrationer, buller och andra ljud samt elektromagnetiska fält som kan

få stora konsekvenser för verksamheten. Detta refererar de till både vid hörnet Sjukhusvägen – Dag Hammarskjölds väg (Uppsala Science park) och utmed Dag Hammarskjölds väg (BMC). De anser att störningar från vibrationer, buller och andra ljud samt elektromagnetiska fält bör analyseras noga i projektering av den slutliga kollektivtrafiklösningen.

Sveriges lantbruksuniversitets (SLU) verksamhet inom Campus Ultuna består av forskning, utbildning, miljöanalys, samt djursjukvården vid universitetsdjursjukhuset. De lyfter att deras verksamhet är mycket högt rankad och bedrivs i absolut världsklass. Det är därför viktigt att placering och utförande av den nya kollektivtrafiklösningen sker på sådant sätt att den inte negativt påverkar deras verksamhet, samt möjligheten att utveckla den inom de befintliga byggnaderna.

Inom verksamheten använder man sig av instrument och utrustning samt djur som är ytterst känsliga för buller, elektromagnetiska fält, vibrationer och andra utifrån påverkande faktorer. De påpekar att vissa forskningsprojekt inom Statens lantbruksuniversitet har forskningsdata som oavbrutet sträcker sig mycket långt bakåt i tiden. Ett avbrott i ett sådan projekt innebär enligt dem att forskningen och dess data kan bli oanvändbara för fortsatta studier. En del av forskningen inkluderar även forskning på levande djur som kan påverkas negativt av såväl buller som vibrationer.

Sveriges lantbruksuniversitet lyfter också att det vid universitetsdjursjukhuset bedrivs avancerad djursjukvård med forskning och undervisning. Förutom att utrustningen som används där är känslig för tidigare nämnda störningsfaktorer så är även djur som är inne för sjukhusvård mycket känsliga för störningar i form av höga ljud eller vibrationer. Vidare påpekar de att verksamheten vid universitetsdjursjukhuset dessutom är beroende av god framkomlighet dygnet runt för inkommande patienter samt annan trafik som hanterar foder och gödsel.

Utöver det uttrycker de en oro för att en ökad vibrationsnivå, oavsett frekvens, riskerar att påverka deras möjlighet att undervisa och forska på djur inom campusområdet. Av den anledningen vill de lyfta att det är av yttersta vikt att de nuvarande förhållandena inom campusområdet dokumenteras på ett utförligt och tillförlitligt sätt.

I sitt yttrande går de igenom exempel på vilken typ av verksamheter som finns på campus Ultuna och hur de kan komma att påverkas negativt av buller, vibrationer och elektromagnetiska fält från spårvägen.

Vidare hänvisar de till sitt samrådsyttrande där de uttryckt en stark oro för att deras verksamhet kan komma att påverkas av elektromagnetiska störningar från såväl ledningar och likriktarstationer som av själva spårvagnarna. De skriver att även om kommunen kommenterat en del av dessa synpunkter så ställer de sig tveksamma till att synpunkterna har beaktats under detaljplaneprocessen på sätt som parterna var överens om i det intentionsavtal som togs fram. I samrådsredogörelsen anser de att kommunen väljer att skjuta deras påpekanden på framtiden med vaga motiveringar. De menar att ambitionsnivån från kommunen möjligtvis kan vara god men att den inte överensstämmer med vad parterna kom överens om i intentionsavtalet.

På grund av de elektromagnetiska störningarna anser de att planbestämmelser eller planbeskrivningar om att spårvägen inte ska utföras med luftburna ledningar, som de menar bland annat finns för sträckningen vid Bäckens gränd och Ångströmlaboratoriet, behövs även för den del av spårvägen som går genom campus Ultuna. De tycker också att arbetet med att fastställa de faktiska förhållandena för buller och vibrationer inte utförts på det sätt som Intentionsavtalet förespråkar. De pekar på att kommunen i samrådsredogörelsen påpekade att det i detaljplanen inte är möjligt att slå fast några

gränsvärden. Länsstyrelsens bedömning var i samrådet däremot att det borde gå att införa planbestämmelser för buller och vibrationer. Sveriges lantbruksuniversitet ställer sig bakom länsstyrelsens bedömning. De menar även att plankarta och planbestämmelser för den del av spårvägen som passerar campusområdet borde kunna innehålla restriktioner med hänvisning till att störningar utöver nuvarande nivåer inte får förekomma.

Utan ovan nämnda planbestämmelser för elektromagnetiska fält, buller och vibrationer anser Sveriges lantbruksuniversitet att det krävs att den förhandling som de för med Uppsala kommun leder till ett avtal som reglerar de här problemen på ett för dem fullgott sätt. Om problemen varken kan lösas genom planbestämmelser eller ett separat avtal är de av uppfattningen att de inte fullt ut kan ta ställning till den delen av detaljplaneförslaget.

Sveriges lantbruksuniversitet vill även lyfta frågor kopplade till själva byggfasen, framförallt gäller det buller och vibrationer. De ser positivt på att kommunen i samrådsredogörelsen förklarat att en riskanalys kommer att göras innan byggstart. Däremot är de kritiska till att kommunen i samrådsredogörelsen skriver att projektet Uppsala Spårväg arbetar för att i största möjliga mån minimera de olägenheter, bland annat gällande framkomlighet, som kan uppkomma vid genomförandet. De anser att uttalandet inte överensstämmer med det som står i Intentionsavtalet om att deras verksamheter inte får äventyras och att detta ska säkerställas i detaljplaneprocessen.

I samrådsredogörelsen hänvisar kommunen dessutom enbart till byggnader och inte till utrustning som ägs av Sveriges lantbruksuniversitet eller verksamhet som de bedriver. Av den anledningen anser de att detaljplanen borde kunna innehålla restriktioner som även relaterar till byggskedet. I avsaknad av en sådan planbestämmelse menar de att de avtalsförhandlingar som de har med kommunen behöver lösa problemet på ett för dem fullgott sätt. Om det varken finns en planbestämmelse eller en tillfredsställande lösning i ett separat avtal anser de att det som redogörs för i samrådsredogörelsen uppvisar sådana brister att det inte är möjligt för dem att fullt ut ta ställning till den delen av detaljplaneförslaget.

Även om Ultuna studentkår inte formellt är sakägare i detaljplaneprocessen anser Sveriges lantbruksuniversitet att det är av intresse att lyfta de synpunkter som inkommit från dem gällande störningar under byggfasen. Då studenterna rör sig i ett tidsperspektiv som sträcker sig över själva utbildningen, en period på mellan sex månader och fem år, anser studentkåren att de har ett annat perspektiv jämfört med en anställd. Om genomförandetiden för hela projektet är fem år kan såväl inhemska som internationella Erasmusstudenter få hela sin studietid präglad av byggnationen. En försämrad upplevelse under studietiden kan enligt dem resultera i sämre omdömen, vilket i sin tur leder färre sökanden i framtiden. De vill därför lyfta att byggfasen på så sätt kan påverka universitetets anseende och även leda till ekonomiska konsekvenser. Av den anledningen är de tillfälliga lösningarna som skapas för att begränsa buller, vibrationer och möjligheten att ta sig till och runt på campus oerhört viktiga för dem. Sveriges lantbruksuniversitet delar studentkårens uppfattning och hänvisar till att deras verksamhet inte får äventyras och att detta ska säkerställas i detaljplaneprocessen.

Sveriges lantbruksuniversitet hänvisar till det intentionsavtal som ingicks i början av 2020 mellan dem, tillsammans med Akademiska hus, och Uppsala kommun. Avtalet kom enligt dem till i syfte att peka ut vilken av deras mark som kommer att överföras till Uppsala kommun, samt att redogöra för planerna för en stadsutveckling i Ultuna. Det hade också till syfte att utforma riktlinjerna för hur parterna tillsammans skulle

verka för ett nytt kollektivtrafiksystem inom campusområdet Ultuna utformat på ett sätt som inte skulle äventyra deras verksamheter inom campusområdet. De vill framförallt lyfta den tredje punkten då de anser att de fullföljt sin del av avtalet, men inte fått det gehör de förvänta sig från kommunen under detaljplaneprocessen.

De vill också att det noteras att kommunen inlett förhandlingar med dem kring hur frågor gällande deras verksamhet ska hanteras med stöd av det som angivits i intentionsavtalet, något de ser positivt på. Däremot uttrycker de viss oro över att det skett först i ett sent skede och att de inledda förhandlingarna inte kommer hinna fram till ett undertecknat dokument vid den tidpunkt som detaljplanen förväntas antas.

Sveriges lantbruksuniversitet pekar även på att de redan under samrådstiden gjorde bedömningen att de underliggande handlingarna och tekniska redogörelserna uppvisade tydliga brister. De anser att de tekniska utredningar som vidtagits på uppdrag av Uppsala kommun, för att klargöra rådande förhållanden och säkerställa universitetets fortsatta verksamhet, i vissa delar har varit av bristfällig karaktär. Kommunen har enligt dem i ett mycket sent skede i detaljplaneprocessen låtit upphandla nya tekniska utredningar som ska fastställa nuvarande buller-, vibrations- och elektromagnetiska strålningsnivåer inom campusområdet. De är också kritiska mot att mycket av utredningsarbetet som var tänkt att tas fram under detaljplaneprocessen har lämnats till ett senare skede. Enligt dem hindrar avsaknaden av färdigställt material dem från att fullt ut ta ställning till detaljplaneförslaget och vad som sägs i samrådsredogörelsen.

Akademiska Hus anser att dialogen mellan Akademiska Hus och Uppsala kommun har upplevts som god. Dock kommer ett antal utredningar genomföras efter granskningen vilket de anser försvårar bedömningen av detaljplanens möjliga effekter. Akademiska Hus anser även att det är ett hinder att kravställning för den färdiga anläggningen och dess drift samt genomförandet inklusive fördjupande fastighetskonsekvenser och tillstånd och dispenser enligt annan lagstiftning, inte är klargjort inför avtalsförhandlingarna. Akademiska Hus önskar även insyn i kravdatabasen som omnämns i planbeskrivningen. De anser vidare att en ökad tydlighet exempelvis genom längre gången projektering och kravställning skulle gynna avtalsförhandlingarna. Akademiska Hus påpekar fortsatt behov av ett strukturerat dialogforum mellan Akademiska Hus och Uppsala kommun.

Akademiska Hus understryker att det i merparten av byggnaderna bedrivs avancerad forskning som är känslig för störning. Oro finns kring att det nya kollektivtrafikstråket ska påverka verksamheterna negativt. Akademiska hus är dock positiva till att mätningar och analys kommer att göras för att fastställa dagens störningsnivåer. De trycker på att störningskänsligheten inte enbart gäller de punkter som mäts utan hela byggnaden eller byggnadskomplexet. Vidare skriver de att om störningar uppstår på befintlig utrustning som inte kan elimineras genom åtgärder i anläggningen eller drift och fordonsval behöver ersättningslägen för känslig utrustning tas fram i dialog med Akademiska Hus och berörd verksamhet innan påverkan och eventuella avbrott i verksamhet uppstått.

Akademiska Hus är positiva till det arbete med bedömning av bullernivåer som utförts men konstaterar att bullersituationen skiljer sig mycket beroende på teknikval; spårväg eller BRT. De anser därav att konsekvenserna av detaljplanen blir svåra att bedöma. De bedömer att dagens bullernivåer inte får överskridas och att bullerdämpande åtgärder behöver säkerställas i anläggningen så nära ljudkällan som

möjligt och vidare säkras i form av val av teknik och utrustning. De anser därav att tillåtna bullernivåer ska preciseras på plankartan för känsliga lägen och önskar bestämmelser om bullerdämpande åtgärder.

Akademiska Hus anser att de nivåer för buller som Naturvårdsverket anger inte är tillämpliga för verksamheten som bedrivs i deras fastigheter, särskilt inte i känsliga lägen. De anser att en riskanalys med åtgärdsplan bör upprättas utifrån verksamhetens gränsvärden för buller. Arbeten som orsakar mer buller än i nuläget anser de bör anpassas tids- och metodmässigt så verksamheten inte påverkas.

Akademiska Hus understryker att befintliga nivåer av elektriska och magnetiska fält inte får överskridas i de byggnader längs kollektivtrafikstråket där det förekommer känslig verksamhet och/eller känslig utrustning. De anser att i anläggning, fordonsval, teknikval och drift behöver detta säkerställas och de anser även att detta bör ha stöd i detaljplanen.

Akademiska Hus vidhåller att även verksamheterna längs Ulls väg är så pass känsliga för störningar att kontaktledningsfritt utförande är nödvändigt. De anser helst att hela Ulls väg, men minst sträckningen förbi Biocentrum, ska utföras kontaktledningsfri och att bestämmelse om detta ska införas i plankartan.

Risken för störningar av elektriska och magnetiska fält under byggtiden måste beaktas i anläggningsplaneringen så verksamheten inte störs. Arbeten som orsakar mer störningar än i nuläget anser de måste anpassas tidsmässigt så verksamheten inte påverkas. De trycker på att i lägen som är känsliga bör metoder som minimerar elektriska och magnetiska fält vid anläggningen användas.

Akademiska Hus bedömer att risk för störning av vibrationer är störst vid Ångströmlaboratoriet samt vid Statens vetrinärmedicinska anstalt och Sveriges lantbruksuniversitetets byggnader längs Ulls väg. De anser att dagens vibrationsnivåer inte får överskridas och är positiva till det arbete med nulägesmätningar som utförts och nu kompletteras. De anser dock att det inte är tillräckligt att det i planbeskrivningen anges att utredningar tagits fram utan att det i detaljplanen ska anges att utformning av anläggningen, fordonsval och drift ska göras så dagens störningsnivåer inte överskrids. Då kompletterande nulägesmätningar av vibrationer nu utförs och analyseras anser Akademiska Hus att detta ger möjlighet att precisera kravnivån vid känsliga lägen på plankartan.

Akademiska Hus vill betona att verksamhetsrelaterade skador kan uppkomma vid betydligt längre vibrationsnivåer än angivet i planbeskrivningen. De anser att en riskanalys och åtgärdsplan som utgår från verksamhetens gränsvärden för störning behöver tas fram. Arbeten som orsakar mer vibrationer än i nuläget anser de måste anpassas tids- och metodmässigt så verksamheten inte påverkas.

Vasakronan pekar på vikten av att kunna bibehålla Uppsala Science Parks karaktär och funktion som vetenskapskluster. De menar att en spårvägsanläggning skulle kunna innebära en stor negativ påverkan i form av störningar från bland annat elektromagnetiska fält, buller och vibrationer om inte rätt metoder och material används vid anläggningsarbeten och utformning. Även negativa barriäreffekter och försämrad trafiksituation kan enligt dem uppstå om inte dessa frågeställningar beaktas.

Vasakronan skriver att flera verksamheter inom Uppsala Science Park idag har utrustning och verksamhet som är mycket känslig för störningar. De vill poängtera att sådan känslig utrustning och verksamhet kontinuerligt utvecklas och flyttas runt inom

området, samt att behovet bedöms öka. Av den anledningen vill de lyfta att störningskänsligheten gäller hela Uppsala Science Park och inte bara de platser och den utrustning som idag är särskilt riskutsatta.

De skriver också att den attraktionskraft som gör att Uppsala Science Park på lång sikt kan fortsätta fungera som ett innovationscenter och vetenskapskluster förutsätter ett läge som varaktigt är lämpligt för forskning med störningskänsliga instrument. Det behöver dessutom möjliggöra utbyte och möten med liknande verksamheter och institutioner, samt vara lättillgängligt från ett stort upptagningsområde och ha bra parkeringsmöjligheter. Av den anledningen kan riskerna för ökade störningar till följd av elektromagnetiska fält, buller och vibrationer, såväl som riskerna för barriäreffekter och en försämrad trafiksituation kring och inom området, komma att negativt påverka områdets attraktivitet. De menar även att tillfälliga störningar under ett genomförande av projektet kan ge motsvarande negativ effekt på både kort och lång sikt.

Vidare skriver de att för att säkerställa att spårvägen är möjlig att genomföras enligt planförslaget, utan den typen av negativa konsekvenser, krävs det att noggranna analyser och undersökningar görs för val av tekniker och metoder. Detta gäller för såväl byggande som drift av spårvägen. Utöver det anser de att det kommer att krävas ingående analyser av utformning och gestaltningens påverkan.

Vasakronan anser att kommunen vid planering av en ny spårväg eller BRT måste föreskriva att de vid utförandet använder tillgängliga tekniker och metoder som ger så liten påverkan som möjligt på omgivningen. Vidare menar de att normerande värden som inte får överskridas ska sättas efter nuläget 2023. De tycker också att underliggande beräkningar ska göras utifrån att kollektivtrafikstråkets maximala kapacitet utnyttjas, exempelvis att kollektivtrafikfordon antas ha maximalt möjlig storlek och att de körs med högsta möjliga intervall.

Vasakronan bifogar ett PM som de har låtit upprätta angående buller och vibrationer. Av PM:et framgår det att det är omöjligt att värdera riskerna för Vasakronan kopplat till risken för denna typ av störningar. De hänvisar till att det i planbeskrivningen står att ”Vibrationsnivåerna från spårvägen bedöms dock kunna reduceras med vibrationsisolerande till en nivå som minimerar påverkan på närliggande byggnader”. Enligt Vasakronan saknas det i planhandlingarna en redovisning av vilka typer av åtgärder som avses och var de ska utföras. De menar därför att utan ytterligare utredning och analys av behovet, samt möjligheterna, att genomföra relevanta skyddsåtgärder kan de inte att avgöra vilka konsekvenser planförslagets har för Uppsala Science Park.

Vasakronan har kommentarer på *PM Yngve Hamnerius AB Elektriska och magnetiska fält* (26 januari 2020) som är en del av planhandlingarna. De uppfattar att PM:et är av en generell art och att det av det tydligt framgår att några systemval inte gjorts då utredningen genomfördes. Valet av system får enligt dem stor betydelse för huruvida elektromagnetiska störningar kommer att uppstå för intilliggande fastigheter. Vid beräkningar av störningar behöver man veta den exakta placeringen av spår och eventuella kontaktledningar, men då plankartan inte reglerar var i planområdet spåren ska placeras blir det svårt. Av den anledningen anser de att förslaget till detaljplan saknar inventering av potentiella störoffer längs med hela den aktuella sträckan.

De anser också att det med få undantag, som inte berör Uppsala Science Park, att det inte framgår några överväganden i planhandlingarna kring huruvida elektromagnetiska strålning kan innebära olägenheter för intilliggande fastigheter och verksamheter. Det finns heller inga planbestämmelser som styr utformning och/eller

skyddsåtgärder kopplade till elektromagnetiska störningar utöver sträckan vid Ångströmlaboratoriet.

Vasakronan bifogar ett PM gällande elektromagnetisk strålning där det bland annat framgår att det finns modern teknik som möjliggör batteridrift av spårvagnar på upp till 70 kilometer. Vidare framgår det i PM:et att risken är stor för störningar vid val av traditionella luftburna kontaktledningar.

Vidare lyfter Vasakronan att Boverket föreskriver att kommunen i planbeskrivningen ska redovisa ”hur kommunen hanterat och avvägt olika intressen enligt 2 kapitlet plan- och bygglagen”. Där efterlyser Vasakronan en sådan redovisning av de negativa konsekvenser genomförandet av detaljplanen kan få vad gäller verksamheter med känslig utrustning, försämrad trafiksituationen med mera, samt hur dessa frågor ska hanteras och hur avvägningar har gjorts av kommunen.

För att garantera att Uppsala Science Park kan fortsätta att utvecklas och bibehålla sin ställning så anser Vasakronan att det krävs planbestämmelser som tydligt reglerar att anläggningar inom planområdet inte får utformas på sådant sätt att elektromagnetism, buller och vibrationer samt liknande störningar ökar utanför planområdet i jämförelse med dagens nivåer. Vasakronan menar att det är otillräckligt att reglera att endast Bäckens gränd och sträckan förbi Ångströmlaboratoriet inte får ha kontaktledningar. De anser också att planbestämmelser behövs för att reglera in- och utfarter till Uppsala Science Park, samt för att se till att miljön fortsätter att vara attraktiv och hänsyn tas till de höga kulturhistoriska värden som finns där.

Då det saknas ytterligare utredning, analys och redovisning av behovet, samt möjligheterna, att genomföra relevanta skyddsåtgärder anser Vasakronan att det inte går att avgöra planförslagets konsekvenser för Uppsala Science Park vad gäller störningar från elektromagnetisk strålning.

De anser också att det inför antagande av planförslaget måste klargöras vilka störningar och negativa effekter som kan uppkomma för omgivningen till följd av genomförandet. Det gäller inte bara störningar till följd av buller utan även exempelvis vibrationer och trafikstörningar. Framför allt måste det enligt dem framgå av utredningen att det är möjligt att utforma och vidta adekvata skyddsåtgärder för att motverka de negativa effekterna på omgivningen. Utan en sådan utredning menar Vasakronan att det inte går att avgöra om genomförandet av planförslaget är förenligt med allmänna intressen, samt Vasakronans och dess hyresgästers intressen inom Uppsala Science Park.

Vasakronan hänvisar till sitt samrådsyttrande i sin helhet som en del av granskningsyttrandet, då de anser att deras synpunkter i allt väsentligt inte tillgodosetts i granskningsförslaget.

De ställer sig också frågande till att stadsbyggnadsförvaltningen på flera ställen i samrådsredogörelsen uppger att avtal ska slutas med fastighetsägare rörande hantering av frågor kopplade till störningar, men det finns varken planbestämmelser angående avtal med fastighetsägare eller en närmare redogörelse i planbeskrivningen för på vilka grunder sådana avtal ska ingås. I planbeskrivningen anges tvärtom att genomförandeavtal inte är nödvändiga för att genomföra planen. Enligt Vasakronan indikerar det att kommunen är beredd att genomföra detaljplanen utan att ingå avtal som reglerar påverkan på Uppsala Science Park. Detta baserar de på att inga avtal idag finns mellan kommunen och Vasakronan avseende den föreslagna detaljplanen.

Utöver det är de kritiska till att förslaget till detaljplan på flera punkter saknar utredning och analys avseende förslagets påverkan på Uppsala Science Park och

innehåller inte heller några bestämmelser som säkerställer att allvarliga negativa konsekvenser kan undvikas. De anser heller inte att förslaget ger närmare besked om förutsatt innehåll i eventuella avtal med fastighetsägare. Mot den bakgrunden ifrågasätter Vasakronan att förslaget till detaljplan kan antas utan väsentliga kompletteringar.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen för löpande dialog med Akademiska hus, Statens lantbruksuniversitet (SLU), Uppsala universitet, Statens veterinärmedicinska anstalt (SVA) och Region Uppsala där kommunen genom avtal säkerställer att fastighetsägarnas och hyresgästernas verksamheter fortsatt ska kunna bedrivas utan negativ omgivningspåverkan till följd av detaljplanerna för kollektivtrafikstråket, vare sig under genomförandet som under driftskedet. Det finns även flera åtgärder som kan minska spridningen av EMC. Exempelvis kan det handla om att se över fordonens design och uppbyggnad, sätta kontaktledningsstolparna tätare än normalt, minska fordonens effektuttag från kontaktledningen eller se till att endast ett fordon i taget passerar vid en viss punkt. Dessa verksamheter, liksom Uppsala Science Park, ligger inom delsträcka A–B och delsträcka C, och hanteras inom de detaljplanerna. I samband med de detaljplanerna skriver kommunen genomförandavtal och separat omgivningspåverkansavtal med berörda parter.

Parallellt med framtagandet av avtalen görs nulägesmätningar för elektromagnetisk strålning och vibrationer. Resultaten kommer att utgöra de kravställande nivåer som gäller för upphandlingen av - samt under den framtida driften av spårväg. För att inte påverka den känsliga utrustningen som finns i Ångströmlaboratoriet har den delen av delsträcka C justerats. Delsträcka C hanteras i en separat detaljplan (PBN 2024-001326).

Luft

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Miljö- och hälsoskydds nämnden menar att det framgår att detaljplanen inte riskerar att överskrida miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid eller partiklar längs kollektivtrafikstråkets sträckning, samt att miljömålet ”frisk luft” förväntas uppnås för ett spårvägsalternativ år 2050. De påpekar dock att miljömålet överskrids längs vissa delar av sträckningen för noll- och BRT-alternativet.

Privatperson 270 påpekar att trafiken på Vårdsätravägen och från cirkulationsplatsen avger mycket damm och partiklar som drabbar deras tomt och hus. I nuläget har de en hög och ganska tät syrenhäck och fem gamla äppelträd för att i någon mån fånga upp sådana föroreningar. De anser att behovet av ett dammskydd intensifieras av en eventuellt tillkommande spårtrafik.

Den menar att om deras önskemål på skydd mot damm och partiklar (i form av höga växter) tillmötesgår kan det vara av mindre betydelse om dessa barriärer placeras på mark som tillhör kommunen eller om marken fortsatt tillhör dem. Måste de själva sörja för att uppföra och underhålla sådana barriärer eller delar av dem, så är tycker de att det är angeläget att marken förblir i deras ägo och att detaljplanen inte inkräktar på denna avsikt.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Huvudalternativet är spårväg, vilket uppfyller både miljö kvalitetsnormer och miljömål.

Detaljplanen har sedan den granskning som skedde sommaren 2023 delats upp i tre separata detaljplaner. Vårdsättravägen ligger inom delsträcka A-B (PBN 2019-002806) och hanteras inom den detaljplanen.

Översvämning/skyfallskartering

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen bedömer att planen är lämplig med hänsyn till risken för översvämning. Detta gäller under förutsättning att de skyddsåtgärder, eller motsvarande skyddsåtgärder, som beskrivs i dokumentet *PM Skyfallsanalys sträcka A-C* genomförs.

Uppsala vatten pekar på att skyfallsutredningen visar var det kan komma att bli stående vatten längs spårsträckningen. Utan åtgärder kommer mer vatten bli stående vid skyfall jämfört med nuläget för vissa befintliga byggnader. I skyfallsutredningen föreslås därför kulvertar för avledning av skyfallsvatten. Uppsala vatten påpekar att det behöver säkerställas att denna lösning fungerar. Det behövs tillräckligt fall och tillräckligt stor dimension för att det ska vara görbart. Kulverten får inte heller hamna i konflikt med andra ledningar eller tätskikt. Bolaget önskar att få se en sektion som visar genomförbarheten. De påpekar också att det föreslås i skyfallsanalysen att skyfallsvatten från de södra delarna av Sjukhusvägen ska ledas österut till befintligt dike. Detta dike är precis iordningsställt och tätat och inte har kapacitet att ta emot ytterligare flöden vid ett skyfall. Det behöver alltså tas fram en annan lösning för bortledning och hantering av skyfallsvatten från Sjukhusvägens södra delar.

Victoriahem AB menar att skyfallsutredning avseende Gottsunda allé/Linrepevägen med omnejd saknas bland bilagda dokumenten. De menar att det vore intressant ur skyfallssynpunkt att se hur husen nedanför slänten mot Linrepevägen och Slädvägen eventuellt påverkas av detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik.

Victoriahem AB menar skyfallsutredningen avseende Hugo Alfvéns väg redovisar inaktuell kvartersmark/byggnation i framtidsscenarioet. De menar möjligen behövs en uppdatering i förhållande till kommande detaljplan.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Skyfallsutredningen visar på en översiktlig nivå var problem kan uppstå och föreslår åtgärder. Åtgärderna kommer att studeras mer noga i samband med detaljprojekteringen i dialog med Uppsala vatten.

Skyfallsutredningen täcker samtliga planområden för delsträcka Uppsala C- Mungatan, delsträcka A-B och delsträcka C, men kartbilderna fokuserar på de områden där det finns problem som kan behöva åtgärdas. Merparten av den planerade spårvägen översvämmas inte vid ett 100-årsregn. Åtta platser som översvämmas under upp till några timmar har identifierats. Lösningförslag i form av kulvertar eller bortledning har föreslagits. Med dessa föreslagna lösningar så motverkas översvämningsrisken inom området. Som underlag till denna utredning har en kopplad skyfallsmodell över Uppsala, framtagna 2021 använts. I framtidsscenarioet har modellen uppdaterats med förprojekterad höjdsättning av spårvägen, men inte med

planerad bebyggelse. Skyfallsutredning för kommande bebyggelse får hanteras i samband med detaljplanerna för den kommande bebyggelsen.

Detaljplanen har sedan den granskning som skedde sommaren 2023 delats upp i tre separata detaljplaner. Sjukhusvägen ligger inom delsträcka A–B (PBN 2019-002806) och hanteras inom den detaljplanen.

Markföroreningar

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen anser att planen är lämplig för ändamålet avseende risk för markföroreningar.

Uppsala Vatten nämner att det är troligt att det i projektet kommer påträffas markföroreningar från historisk verksamhet i samband med ledningsflyttar. Det aviserade synsättet att VA-kollektivet skulle stå för hanteringen av föroreningar från annans verksamhet skulle kunna utmanas rättsligt med utgångspunkten i förarbetena till vattentjänstlagen. De menar på att utgångspunkten istället bör vara att kommunen och Uppsala Vatten gemensamt verkar för att så långt som möjlig utkräva ansvar från den verksamhetsutövare som förorsakat historisk förorening utifrån miljöbalkens princip att det är förorenaren som ska betala, i stället för att dessa kostnader ska tas av någon av kollektiven.

Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd påpekar att det vid Ultuna finns icke lokaliserade nedgrävda tunnor med sannolikt radioaktivt avfall från tidigare försöksverksamhet. Tunnorna måste enligt dem lokaliseras och analyseras innan detaljplanen bestäms.

Privatperson 59 anser att miljökonsekvensbeskrivningen är bristfällig, främst för att han anser att markföroreningar borde ha undersökts noggrannare. Hen hänvisar till kvarteret Hugin, där omfattande markföroreningar påträffats. Hen menar också att markföroreningskartläggningen som tillhör planen har stora brister, då de identifierade riskobjekten är så få och de flesta är nutida verksamheter. Hen ifrågasätter att provtagning ska göras senare i samband med mark- och schaktarbeten. Hen menar att hela tanken med plan- och bygglagen och miljöbalken är att man ska utreda detta innan det första spadtaget, eftersom miljöprovningen ska leda till att man väljer det bästa alternativet.

Privatperson 59 menar att en relevant markföroreningsutredning kanske till exempel leder till att alternativet buss är att föredra för att detta, enligt hen, inte kräver lika mycket åverkan i mark, så att miljögifter släpps ut i naturen.

Privatperson 59 anser att ett minimum bör vara att göra borrhöror vid det tilltänkta brofästet för den nya förstärkta Islandsbron samt var femtonde meter på centrala sträckor såsom på Bäverns gränd.

Privatperson 59 menar att med nuvarande arbetssätt finns risk att markundersökningarna i praktiken delegeras till entreprenör (som upphandlas till lägsta pris) och att entreprenören sannolikt inte har något intresse av att göra noggranna prover. Detta skulle innebära att kommuninvånarna drabbas av gifterna, medan entreprenören lär hinna försvinna med förtjänsten eller gå i konkurs efter utdelning till ägarna.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Kostnadsfördelning för hantering av markföreningar sker enligt gängse principer.

Markföreningundersökningarna har gjorts enligt praxis. Tillsynsmyndigheterna har inte haft synpunkter på utredningsnivån. Om markföreningar upptäcks vid byggnation finns det en skyldighet att meddela tillsynsmyndigheten.

Det är inte tänkt att byggas en ny bra vid Islandsbron. Utredningar visar att befintlig bro kan behållas och behöver varken ersättas eller förstärkas för att klara krafterna från en spårväg.

Ultuna ingår inte i detaljplanen, utan ligger inom delsträcka C som efter den första granskningen av delsträcka A-C, hanteras som en separat detaljplan (PBN 2024-001326). Det radioaktiva avfallet ligger inom delsträcka D som inte ingår i detaljplanen.

Klimat och miljö

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Privatperson 279 anser att risken för att spårdragningen kan leda till allvarlig miljöförstöring måste betraktas som stor, oavsett om man räknar med förlusten av urban skog eller ej. Hen har också synpunkter på bron över Fyrisån och ser miljörisker även med den.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Miljökonsekvensbeskrivningen går igenom de konsekvenser som bedöms uppstå på miljön och vilka skyddsåtgärder som krävs. Bron ligger inom Delsträcka D som hanteras i ett separat detaljplaneärende.

Ledningar

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Uppsala Vatten anser att de synpunkter de lämnade under samrådet inte helt tillgodosetts. De anser att den exakta omfattningen av ledningsflyttar, som kommer behöva hanteras av Uppsala Vatten för utbyggnaden av planområdet, fortfarande är okänd, liksom kostnadsfördelningen mellan skatte- och VA-kollektivet. Den förväntade totala kostnadspåverkan av spårvägsbyggnationen befarar de blir betydande på ett sådant sätt att VA-taxan kan behöva höjas, och/eller att särtaxa kan behöva övervägas för området som har nytta av kollektivtrafiken. Uppsala Vatten anser att ledningsflyttar bör undvikas där det är möjligt, samt att det kan finnas en juridisk risk med att belasta VA-kollektivet med kostnader som inte är nödvändiga för VA-verksamheten.

Vattenfall AB Heat Sweden lyfter att planens genomförande skulle medföra ett flertal ledningsflyttar och att det är en förutsättning att de erhåller nya lägen med bibehållen funktion för ledningarna. Befintliga ledningar behöver dessutom hållas tillgängliga för dem under byggtiden. De anser också att det inte är lämpligt att fjärrvärmeledningen ska ligga parallellt med spårvägen i Bäckens gränd mellan Kungsängsgatan och Östra Ågatan då den lösningen strider mot deras säkerhetsriktlinjer. Istället föreslår de två alternativa lägen, antingen i Vretgränd eller i Kålsängsgränd. I sitt yttrande hänvisar de till sina riktlinjer gällande säkerhetsavstånd och u-område.

Vattenfall AB Heat Sweden säger också att ändringar av befintliga fjärrvärme- och kylaledningar bekostas av den som initierar ändringen eller regleras via samarbetsavtal med Uppsala Kommun. Dessutom ska ett skriftligt avtal om ledningsflyttar till följd av detaljplanen finnas innan planen vinner laga kraft.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

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

En omfattande ledningssamordning pågår inom projektet Uppsala spårväg. De ledningsägare som är berörda har kontinuerlig dialog med projektet för att hitta bästa lösningen för respektive ledning. Genomförandeavtal för projektering för flytt av ledningar finns tecknade mellan Uppsala kommun och Vattenfall AB Heat Sweden. Genomförande avtal inför byggnation kommer att tecknas innan detaljplanen får laga kraft.

Fyrspårsavtalet och översiktsplanen

Yttranden från remissinstanser och medborgare

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

Föreningen Vårda Uppsala har i samband med planeringen av de sydöstra stadsdelarna avstyrkt förslaget om en bro genom Årike Fyris, eftersom den sträckan innebär betydande intrång i en natur- och kulturmiljö som har sådana kvaliteter att den enligt dem skulle kunna klassas som ett världsarv. Den menar också att bron innebär en betydande risk för Uppsalaåsen som grundvattentäkt. Enligt Föreningen Vårda Uppsala behövs inte denna sträcka för att få en välfungerande stad. Det är viktigare att knyta den sydöstra staden mot den kommande järnvägsstationen och de stora arbetsplats- och serviceområdena i Boländerna och Fyrislund. De har tidigare föreslagit ett sydligare läge för järnvägsstationen i Bergsbrunna och en minskad exploatering av sydöstra staden med en utformning i huvudsak i form av en trädgårdsstad. Deras förslag medför enligt dem såväl större hänsyn till miljön som betydande besparingar och bör självklart övervägas av kommunen innan förslagen om kollektivtrafiklösningar förs vidare.

Utvecklingspartiet demokraterna är kritiska till att utvecklingen i Uppsala koncentreras till de södra stadsdelarna. En sådan utbyggnad är enligt dem främmande för Uppsalas identitet. De menar att en majoritet av Sveriges befolkning vill bo i lägre hus och småhus som de själva äger, samt att de vill bo nära naturen och fungerande

samhällsservice. Av den anledningen föreslår de att tillväxt istället borde ske i Uppsalas kransorter, där det finns järnvägar och vägar med närliggande landsbygdsorter som försiktigt kan byggas ut.

Cykelfrämjandet menar att spårväg till sydöstra staden inte innebär att bilresandet minskar, utan tvärtom ökar. Det beror på att avstånden blir för långa att cykla. De gör jämförelsen med Storbreta som har åtta minuter järnvägsresa till centralstationen, men ändå sker 58 procent av personresorna med bil. De påpekar att det är mindre än övriga kransorter tack vare spårförbindelsen, men inte i närheten av målet på 25 procentandelar.

Cykelfrämjandet menar också att det inte får plats mer kollektivtrafik i centrum, utan att ta utrymme från andra. En ny trafikplan bör avlasta kollektivtrafiken inom tre kilometers radie från centrum. De anser att regiontrafiken bör prioriteras före stadsbussarna.

Cykelfrämjandet anser att bygga ut kapaciteten för kollektivtrafik är att gå direkt på steg 4 i Fyrstegsprincipen.

Cykelfrämjandet menar att om man vill maximera motorsamhället renar man först bort cyklister från körbanan, sedan gör man dubbla vägsystem, ett för kollektivtrafik och ett för biltrafik. Sedan ser man till att motortrafiken har lika eller bättre genhet än gående och cyklister och förstärker kollektivtrafiken med förkörsrätt samt bygger bostäder så långt bort att få vill cykla. De menar att det är precis vad som föreslås med spårvägsprojektet.

Cykelfrämjandet vill ha en övergripande trafikplan för staden, innan något beslut om spårväg fattas. Den som finns i Översiktsplan 2016 menar de är överspelad och ofullständig och mobilitetsplanen är inte klar.

Lindhea AB anser att när det ändå ska byggas en bro mellan Vilan och Ultuna borde det även byggas en bilbro. De anser att en södra infart från E4:an direkt till Ultuna är ett starkt önskemål för södra Uppsala, SLU och alla 70 bolagen i Green Innovation Park.

Sunnersta Egnahemsförening förordar att fyrspåret mellan Uppsala och Stockholm snarast ska börja byggas och att en järnvägsstation anläggs i (Bergsbrunna)/Sävja. De menar att det är en förutsättning för att kollektivtrafiken ska uppnå en någorlunda stabil och acceptabel nivå för att kunna fungera både nu och i framtiden. De anser också att stationen ska förses med parkeringar, parkeringshus, pendlarparkeringar och vändplaner för tung trafik, bussar, bilar och cyklar.

Föreningen vill också ha fler avgångar från centralstationen till Vänge, Uppsala-Skyttorp, Bergsbrunna/Sävja och Knivsta. De förordar också att kommunen bygger normalspår mellan centralstationen och Länna, samt två spår till Flogsta och Enköping.

Sunnersta Egnahemsförening motsätter sig att Bergsbrunna/Sävja och Gottsunda som noder för Sävja/Södra staden. De menar att den planerade tågstationen i Bergsbrunna, Nántuna-Vilan, Sävja varken har eller kommer ha viktiga betydelsefulla beröringspunkter med de sydvästra stadsdelarna och Sunnersta.

Privatperson 279 har även synpunkter på översiktsplanens strategi om att utveckla noder då hen bland annat anser att det flyttar fokus från centrum till betongförorter och mot en stadsbild utan urban skog och grönområden. Vidare menar hen att spårvägen inte kan ses som en enskild fråga utan hänger samman med nod-

utbyggnaden. Den ifrågasätter också om det antal bostäder som motiveras av spårvägen verkligen kommer fyllas till den grad som planen kräver.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

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

Föreningen Vårda Uppsalas synpunkt är noterad. Kommunen har genomfört flertalet omfattande utredningar gällande exempelvis natur- och kulturmiljö för att säkra de värden som finns. Vidare hanteras detta i pågående och kommande plan- och tillståndsprocesser.

Bron ligger inom delsträcka D som hanteras i ett separat detaljplaneärende. Utvecklingen i de sydöstra stadsdelarna och tågstation i Bergsbrunna ingår inte i detaljplanen, utan hanteras också i separata planändringar.

Region Uppsala genomför kontinuerligt resvaneundersökningar hos Uppsalaborna. Bland annat undersöks reslängder, res- och startmål, färdmedelsval, syfte med resan med mera. Det tillsammans med resenärstatistik för kollektivtrafiken samt statistik över trafikflöden på gator och vägar är ingångsvärden för de prognoser som görs.

Man bör se utformningen av den fördjupade översiktsplanen som en del i fyrstegsprincipen. Hur man bygger de nya stadsdelarna påverkar färdmedelsvalen och därmed behov av ny transportinfrastruktur. De sydöstra stadsdelarna innehåller en rad planeringsprinciper som gör gång, cykel och kollektivtrafik till mer konkurrenskraftiga val. Bland dessa kan nämnas mobilitetshubbar, utformning av gatunätet och hur bebyggelsen utformas längs spårvägsdragningen. Handlingsplan för mobilitet och trafik beslutades 2022.

Fler avgångar på övriga kollektivtrafikstråk styrs inte i detaljplan.

Torg

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Cykelfrämjandet anser att vid torg, särskilt inne i bostadsområden, bör intilliggande gator vara gångfartsområden och därmed förstora torgytan, åtminstone intrycket. Cykelfrämjandet anser att spårvägen inte bör gå tvärs över torg och att torgytorna inte bör ha hållplatser och ger exempel från andra städer.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Hållplatslägen och angränsande torg styrs inte i detaljplanen. Torg utgör viktiga samlingsplatser och målpunkter där exempelvis kommersiella lokaler koncentreras. Det är därför naturligt att placera hållplatserna i anslutning till torgen.

Plankarta och grundkarta

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Lantmäteriet påpekar att avseende område utlagt som Vattenområde (W) inom detaljplan finns det inte några regler om markåtkomst och ersättning liknande de som gäller för allmän plats. Det finns inte heller några regler i Plan- och bygglagen om skyldighet för kommunen att iordningställa anläggningar inom ett vattenområde eller att lösa in området. De påpekar att Uppsala kommun visserligen är lagfaren ägare till två av tre berörda fastigheter. Huvudman inom vattenområde är oklar, vilket ger ett oklart stöd för genomförande av bro och drift. Beskrivning av genomförande av bro inom vattenområdet saknas i planbeskrivningen, både avseende fastighetsrättsliga och ekonomiska frågor. Konsekvenser av planläggning för W bör framkomma. Krävs exploateringsavtal för vattenområdet bör det framkomma av planbeskrivningen.

Lantmäteriet anser att det är svårt att orientera sig i plankartorna när konsekvenser för fastigheter ska bedömas. Fastighetsbeteckningar för berörda fastigheter behöver redovisas tydligare.

Akademiska Hus trycker på att kollektivtrafikstråket måste bli attraktivt genom att det ges en hög kvalitet, funktionellt, tekniskt och estetiskt eftersom deras fastigheter i hög grad berörs av stråket. De understryker att den kvalitet som uttrycks i illustrationer och utredningar säkerställs i plankartan eller ytterligare förtydligas och preciseras i planbeskrivningen.

Akademiska Hus anser att de goda ambitionerna riskerar att prioriteras ner i fortsatt planering. De tycker därför att gaturummets utformning och indelning ska preciseras i plankartan. De vill att det säkerställs gång- och cykeltrafik i kollektivtrafikstråket och att det införs en planbestämmelse om begränsning av allmän fordonstrafik vid Ångströmlaboratoriet.

För att säkerställa ambitionen om en grön utformning vill Akademiska Hus att plankartan preciserar att träd ska förekomma i gatusektionen i samtliga lägen som angetts i illustrationsplanerna. De anser också att Uppsala kommun bör pröva om en planbestämmelse om grön tracé kan införas i linje med länsstyrelsens yttrande i samrådet, men formuleras så att den bara gäller för teknikval spårväg.

Vidare anser de att kommunen bör överväga om en bestämmelse kan införas som reglerar att utrymmet för kollektivtrafiken eller annan fordonstrafik inte får förläggas närmare fastighetsgräns än nu redovisat i illustrationsplaner och sektioner. Om det inte är möjligt ska detta mycket tydligt framgå i planbeskrivningen.

Akademiska Hus anser att det ska preciseras i plankartan var det är tänkt att endast kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik samt eventuella räddningsfordon ska tillåtas.

Akademiska Hus ser mycket positivt på att det i planbeskrivningen anges att sträckningen förbi Ångströmlaboratoriet ska utföras kontaktledningsfri. De har dock noterat att denna beteckning saknas i plankartan och anser att den ska införas.

Vasakronan ställer sig också bakom länsstyrelsens yttrande i samrådet om att plankartan behöver kompletteras med bestämmelser.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Markanvändningen för Islandsbron har ändrats till allmän plats *Gata*, med egenskapsbestämmelsen *Bro*.

Efter den första granskningen av delsträcka A-C har detaljplanen delats upp i tre planer. Det gör att plankartorna blir mindre omfattande. Stadsbyggnadsförvaltningen har generellt sett över kartorna i samtliga detaljplaner för att öka läsbarheten. I planbeskrivningen finns också illustrationer inlagda som tydliggör områden som berörs av administrativa bestämmelser för sträckan Uppsala C-Munkgatan.

Planbestämmelser som reglerar utformning har lagts till för Bäverns gränd, Islandsbron och Munkgatan, i syfte att säkra områdets höga kulturmiljövärden. Det är däremot inte aktuellt för de delsträckor som berör Akademiska hus fastigheter. Gestaltungsprogrammet kommer att spela en viktigare roll i kommande detaljprojekteringskedje än planbeskrivningen.

Ingen detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik innehåller längre någon planbestämmelse om kontaktledningsfria sträckor. Ångströmlaboratoriet ligger vid delsträcka C som hanteras som en separat detaljplan (PBN 2024-001326).

Planbeskrivning

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen noterar att planbeskrivningen ibland innehåller hänvisningar till utredningar som tagits fram men vars slutsatser inte tydligt framgår av planbeskrivningen. Detta bör ses över. Som exempel nämns att de säkerhetshöjande åtgärderna som rekommenderas i riskutredningen behöver framgå av planbeskrivningen.

Innan planen antas behöver det vara klarlagt att förslagen lösning för strömförsörjning är tekniskt genomförbar. Om batteridrift inte kan nyttjas behöver kommunen säkerställa att räddningsinsatser längs med Bäverns gränd inte omöjliggörs av luftburen ledning.

Länsstyrelsen påpekar att det inte framgår av granskningshandlingarna hur långt kommunen har kommit i arbetet vattenverksamhet kopplat till Islandsbron. Av planhandlingarna, under rubriken prövning enligt annan lagstiftning, anges även att det kan bli aktuellt med grundvattenbortledning för arbeten i Bäverns gränd men att det kommer att hanteras i en parallell process.

Lantmäteriet påpekar att konsekvenserna för gemensamhetsanläggningen Kronåsen ga:1 inte är tydligt beskrivet. Om detaljplanens bestämmelser riskerar att begränsa utfart från området behöver utfartsfrågan redovisas bättre.

Sveriges lantbruksuniversitet ställer sig bakom länsstyrelsen som i sitt samrådsyttrande skriver att det bör framgå av plankarta och/eller av genomförandebeskrivningen hur och var olika tekniska lösningar samt skyddsåtgärder ska anläggas.

Akademiska Hus anser att värdet av det kunskapsintensiva stråket tydligt ska framgå i planbeskrivningen på samma sätt som andra värden. De anser även att det tydligt ska framgå att kollektivtrafikstråket ska anläggas, underhållas och trafikerats på sådant sätt

att utvecklingsmöjligheterna för de kunskapsintensiva verksamheterna bibehålls. De understryker vikten av att störningarna för verksamheten inte ökar.

Synskadades riksförbund påpekar att det står om övriga tillgänglighetsanpassningar gällande hållplatsernas utformning men att det saknas information om ledstråk och hinderfria gångytor. De redogör för vilka mått de menar krävs.

Synskadades riksförbund påpekar att synskadades behov inte nämns under ”Sociala aspekter” i planbeskrivningen.

Vasakronan vill lyfta fram att Uppsala Science Park en ovärderlig arena för företag med livskraftiga idéer. De kommenterar också på att Uppsala Science Park i planhandlingarna beskrivs vara en del av ”Institutionsmiljön”. Enligt dem är det en aning missvisande beskrivning då området inte består av traditionella institutioner utan en blandning av större och mindre företag, privata och offentliga kunskapsintensiva verksamheter samt några myndigheter. Uppsala Science Park är därför en viktig del av Uppsalas företags- och näringslivsutveckling.

Vasakronan önskar att uppgifter om tidplan, samt delmoment, framgår i planhandlingarna. De enda uppgifterna som finns där är att byggstart anges till 2024.

Vasakronan vill även framföra att *Detaljplan för del av kvarteret Underofficeren* (PBN 2023-000590) inte nämns bland de pågående detaljplaner som planbeskrivningen redogör för. Då det inte kan uteslutas att de två planerna kan komma att påverka varandra i mer än ringa grad anser de att även denna pågående detaljplan bör beaktas i planärendet. De menar att det särskilt gäller trafikfrågor då trafik till och från skola och kontor-/labbverksamhet planeras att ta vägen genom Uppsala Science Park och ansluta till Dag Hammarskjölds väg vid områdets befintliga anslutningar.

Vasakronan påpekar att länsstyrelsen i sitt samrådsyttrande har framfört synpunkter som inte fullt ut har beaktats i granskningshandlingarna. De säger att de delar dessa synpunkter, exempelvis att kommunen behöver förtydliga omhändertagandet av dagvatten.

Vasakronan hänvisar också till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning (BFS 2020:8) som säger att planbeskrivningen ska uttrycka vilka värden planen ska förhålla sig till. Vasakronan efterlyser att värnandet om befintliga, och möjligheterna för framtida, kunskapsintensiva verksamheter med behov av känslig utrustning, ska beskrivas som ett värde att förhålla sig till vid genomförandet av planen. De menar att kunskapstråket som sträcker sig från Akademiska sjukhuset över Uppsala Science Park, Biomedicinskt centrum och Ångströmlaboratoriet vidare ner till och med Ultuna är en unik sammanhållen miljö för innovation och forskning.

Slutligen refererar de till Boverkets skrivning om att ”Beskrivningen av genomförandefrågorna ska ge svar på när och hur olika åtgärder ska göras, hur mycket det kostar (...). Redovisningen visar att detaljplanen är genomförbar under genomförandetiden.” Enligt Vasakronans mening svarar inte planbeskrivningen på när och hur olika åtgärder ska göras, vad det kostar och huruvida detaljplanen är genomförbar under genomförandetiden.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Planbeskrivningen har setts över avseende slutsatser från utredningarna.

I utredningar av Islandsbron har man kommit fram till att bron inte behöver byggas om eller förstärkas, och att det därmed inte är aktuellt med tillstånd för vattenverksamhet.

Ingen grundvattenbortledning är i dagsläget aktuell inom Bäverns gränd, dock krävs dispens från vattenskyddsföreskrifterna för planerade schaktarbeten. Det kommer att sökas hos länsstyrelsen.

Dag Hammarskjölds väg och Uppsala Science Park ligger inom och i anslutning till detaljplanen för delsträcka A–B (PBN 2019-002806).

Skyddsåtgärder för grundvatten har införts på plankartan. Skyddsåtgärder av olika slag beskrivs i planbeskrivningen, förmst under genomförandedelen.

Det framgår av både planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen vilka värden planen ska förhålla sig till. Värnandet om befintliga, och möjligheterna för framtida kunskapsintensiva verksamheter med behov av känsliga utrustningar, beskrivs som ett värde att förhålla sig till vid genomförandet av kollektivtrafikstråket som helhet. Det framgår att avtal kommer att tecknas med respektive fastighetsägare med känslig utrustning för att reglera störningsnivåer. Det är dock inte aktuellt inom delsträcka Uppsala C-Munggatan.

Det framgår i planbeskrivningen att plattformar ska utformas så att de är tillgängliga för personer med olika typer av funktionsnedsättningar och att detta kommer att studeras mer i detalj i kommande detaljprojektering. Texten om tillgänglighet och sociala aspekter har setts över.

Begreppet institutionsmiljö kommer från gestaltungsprogrammet, och har inte justerats. Karaktären utgörs av individuella element som formas av byggnaderna, landskapet, infrastrukturen och grönområdena. Gestaltningen är mer fri men ska samspela med sin omgivning. Utformningen ska möjliggöra kopplingar mellan olika funktioner. Hållplatser kan med fördel utvecklas till noder och mötesplatser.

Detaljplan för del av kvarteret Underofficeren har lagts till i planhandlingarna för delsträcka C, över pågående detaljplaner i närheten av delsträckan. Delsträcka C utgör en separat detaljplan (PBN 2024-001326).

Genomförandedelen har uppdaterats med bland annat en beskrivning av den senast framtagna kostnadskalkylen för projektet. Projektet jobbar med detaljerade skedesplaner och kommer att tillgängliggöra tänkt etappindelning när den är fastställd.

Fastighetskonsekvenser

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Region Uppsala bedömer att lösningar för att hantera utmaningar vid Akademiska sjukhuset bör lyftas i kommentarerna till förslagen detaljplan, trots medvetenhet kring att det är ett fortsatt arbete. Fortsatt föreslår Region Uppsala en gemensam dialog om markbyte av markområden runt sjukhuset i utbyte mot andra markytor i kommunen som regionen har behov av för sjukhusets framtida utveckling och verksamheter.

Region Uppsala påpekar att återställning och utformning av nuvarande norra infarten till sjukhuset inte framgår av illustrationsplanerna, och de önskar få svar på hur kommunen planerar att återställa och utforma denna yta.

Region Uppsala anser att ersättning av borttagna parkeringsplatser i samband med flytten av norra delen av Sjukhusvägen ska redovisas, vilket de inte anser framgå i handlingen. De anser även att framtida konsekvenser av vibrationer, buller och

elektromagnetisk strålning inte får begränsa Akademiska sjukhusets vårdverksamhet. De anser även att ambulansverksamhetens vändradieyta inne på förgårdsmark bör vara minst 13 meter.

Vidare skriver de att Region Uppsala har vattendom på egen vattentäkt inom sjukhusområdet beslutad dom, A 22/1966, 1966-96-01, samt dom A 85/1966, 1966-10-05. De bedömer att denna vattenförsörjning ska säkerställas och tas med i planförslaget. Vidare skriver de att vattentäktens funktion ska säkerställas så att den inte påverkas av föreslagen åtgärd enligt detaljplan.

Uppsalahem anser att drift och skötsel av Valsätra 62:4 påverkas negativt av den minskade markkretsan. De anser att skötseln av det minskade markområdet på gatusidan av bullerplanket behöver lösas i fortsatta diskussioner och betonar vikten av att trädraden bevaras och inte skadas vid utbyggnaden.

Uppsalahem ser positivt på att gatusektionen (Kronåsen 3:2) justerats så att byggnaden inte behöver rivas inför genomförandet. De påpekar dock att gatusektionen skär genom fastigheten vilket förutsätter fastighetsbildning. Uppsalahem motsätter sig lantmäteriets förslag om att den avskurna delen öster om gatusektionen ska tillföras intilliggande fastighet.

Victoriahem AB har inte kunnat hitta längsgående vertikalsektioner i de bilagda dokumenten. Längsgående vertikalsektioner i förhållande till befintlig bebyggelse vore värdefullt för dem att ta del av.

Privatperson 270 motsätter sig detaljplanen i den del som berör dennes fastighet. Hen menar att kommunen muntligt har meddelat att den nya detaljplanen skulle innebära intrång på deras nuvarande tomt, men att ingen planerad användning av tomten har meddelats. De anser att kommunen bör informera om vilket lagrum som tillämpas samt grunden för tillämpandet i just detta fall och vid denna tidpunkt samt naturligtvis varför detta görs.

Privatperson 273 har hus och tomtgräns som ligger väldigt nära Vårdsätravägen och en befintlig busshållplats. Detaljplanen innebär som hen förstår det att det kommer tas mark från deras baksida och att trafiken kommer att flytta ännu närmare själva bostaden. Hen upplever att det på grund av bullret kommer leda till en ohållbar boendesituation där de kommer behöva flytta, samtidigt som deras hus kommer bli mycket svårsålt. Då det finns en bred remsa allmän mark på andra sidan vägen ifrågasätter hen varför kommunen inte breddar vägen åt det hållet istället.

Privatperson 275 oroas över ökad insyn från Vårdsätravägen då trafiken hamnar närmare hans fastighet, och grannfastighetens skyddande granhäck försvinner. Hen undrar om planerat bullerplank kommer att skydda även från insyn och önskar insynskydd i som motsvarar det hen har idag.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Sedan den första granskningen har detaljplanen för delsträcka A-C delats upp i tre separata ärenden. Akademiska sjukhuset, Sjukhusvägen och Vårdsätravägen (som ovan nämnda fastigheter ligger utmed) hanteras i detaljplanen för delsträcka A-B (PBN 2019-002806). Kronåsen 3:2 ligger i Ulleråker och hanteras i detaljplanen för delsträcka C (PBN 2024-001326).

Längsgående vertikalsektioner i förhållande till befintlig bebyggelse är inte framtagna. Tvärsnitt och spårprofilen finns att tillgå.

Granskningen

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Naturskyddsföreningen Uppsala och privatperson 106 anser att det är svårt att kommentera spårvägssträckorna A-C ur naturskyddssynpunkt eftersom planerna enligt dem förväntas ske lösryckt ur sitt sammanhang. De menar att spårvägsdragningen är kopplad till omfattande byggnationer längs stora delar av sin sträckning där det idag finns skyddsvärd natur. Då det saknas underlag kopplade till dessa blir det enligt dem en fragmentering i stadsplaneringen som gör det svårt att samlat få möjlighet att kommentera helheten. De anser ändå att sträckningarna är mindre lämpliga sett till de naturförluster de orsakar. Vidare är de kritiska till att mycket ännu är oklart i detaljplanen och lämnas att hanteras i genomförandefasen, efter detaljplanens antagande. De menar att det gör att många detaljfrågor kring miljö och natur, som exempelvis påverkan på grundvattnet, trädförluster och bevarandet av cinnoberbaggar, inte går att bedöma då de fortfarande är under utredning. Med det som bakgrund anser de att detaljplanen inte är färdig för antagande.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd anser att kommunen bör förklara tidpunkterna när detaljplaner om kollektivtrafiken varit tillgängliga för allmänheten. Planen var på samråd under coronapandemin och var nu ute för granskning under sommaren 8/6-11/8. De menar att under båda dessa tider har det varit svårt eller omöjligt för föreningar och andra grupper att träffas och diskutera planens innehåll. De påpekar också att planhandlingarna är mycket omfattande.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd anser att det finns mycket i planen som är vagt formulerat, obestämt, motsägelsefullt och outrett och absolut inte kan ligga till grund för kommunala beslut. I utredningarna beskrivs dessutom att planen ger risk för negativ påverkan på klimat, natur- och kulturmiljö, biologisk mångfald, grundvattnet, marken, hälsa, skador av vibration och stomljud, elektriska och magnetiska fält med mera. De anser att det som står i planhandlingen och i de olika utredningarna måste kunna diskuteras innan man tar ett kommunalt beslut om kollektivtrafiken.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd anser att kommunen i många fall inte har kunnat besvara hur man kan undanröja allvarliga risker med spårvägen. Det gäller till exempel vibrationer och magnetfälts påverkan på människor, djur och forskningsinstrument. Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är att tekniska lösningar ska minska påverkan av störningar men att det inte kan vara klart vid antagandet av detaljplanen och att fortsatta utredningar behövs. Detaljplanen bör enligt dem inte antas då så många viktiga frågor inte kan besvaras.

Privatperson 59 tycker att alternativen spårvagn och buss är så olika att det inte går att ha båda alternativen i en och samma detaljplan och räknar upp flertalet argument. Hen menar exempelvis att de olika alternativen ger helt olika typer av påverkan på miljön och tycker inte att de båda alternativen är tillräckligt åtskiljda i utredningarna. Hen menar att det är omöjligt att som kommuninvånare ta del av underlagen och förstå skillnaden mellan de olika alternativen. Hen tycker också att det är problematiskt att ha två olika alternativ i ett så sent skede. Hen menar att nämnden åtminstone i granskningskedet borde ha kommit fram till vad som är det bästa alternativet mellan buss och spårvagn, samt låta kommuninvånarna säga ja eller nej till alternativet. Hen menar att det kan bli problematiskt i en domstolsprövning, exempelvis om någon överklagar och invänder mot vissa delar som enbart rör bussalternativet. Hen menar också att det blir problem med delegationsordningen eftersom beslut om detaljplan är något som kommunfullmäktige ska besluta om. Hen

menar att nämnden nu helt på egen hand kan bestämma om det ska bli buss eller spårvagn för båda alternativ ryms i detaljplanen. Hen menar att allt behöver göras om, att nämnden måste välja ett alternativ och utredningarna behöver reflektera just detta alternativ.

Privatperson 59 anser att kungörelserna har skett på ett formellt felaktigt sätt, men redogör inte för på vilket sätt.

Privatperson 266 har synpunkter på utskicket. Dels att det inte är miljövänligt att skicka ut vykort, dels att det var svårt att förstå. Hen tipsar kommunen om att även skicka informationen på lättare svenska nästa gång. Hen hade också till en början problem med webbsidelänken.

Privatperson 285 ifrågasätter varför kommunen går ut med ett ärende på granskning innan alla underlag är på plats. Hen menar att många viktiga frågor skjuts vidare till genomförandefasen. Som exempel lyfter hen att det ännu inte finns något tätningsmaterial för att skydda grundvattnet. Hen tycker också att det är anmärkningsvärt att den utlovade folkomröstningen om spårväg inte blir av.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Den artskyddsutredning som tagits fram omfattar även kumulativa effekter för de intilliggande stadsbyggnadsprojekten. Underlagen som tas fram anpassas efter det som krävs i respektive skede i planeringen. Många frågor löses bättre i genomförandeskedet. I planskedet säkerställs endast att det finns rimliga lösningar och att marken är lämplig för föreslagen markanvändning.

Stadsbyggnadsförvaltningen jobbar med och har slutfört flera projekt i områden där det finns en hög känslighet för grundvattnet. Det finns framtagna godkända täta lösningar som nyttjas i dessa projekt.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd fick förlängd svarstid av kommunen till den 8 september. Då pandemin varade flera år fanns inte möjlighet att avvakta all planering/medborgdialog till efter pandemin. Granskningstiden gjordes en månad längre än gällande lagkrav eftersom den inträffar under sommaren. Planen var inte ute på granskning över sommaren för att dölja något utan endast för att inte försena projektet, i enlighet med den politiska viljan. Föreningar som begärt det har getts förlängd svarstid ytterligare en månad.

De vaga formuleringarna i handlingarna kan till stor del bero på att samtliga detaljplaner för den kapacitetsstarka kollektivtrafiken inte styr utformningen i detalj utan främst är ett verktyg för att säkra markåtkomst och ge lagstöd för att kunna möjliggöra kollektivtrafikstråket. Politiken har beslutat att bygga spårväg, men planen möjliggör även för snabbuss/BRT.

Det är ett lagkrav att skicka ut informationen till bland annat de som bor längs med detaljplanen. Då detaljplanen är ovanligt stor blir det många vykort. Stadsbyggnadsförvaltningen samlar sedan många år tillbaka alla handlingar på hemsidan för att bara behöva skicka ut vykort och inte samtliga handlingar, för att minska miljöpåverkan och de administrativa kostnaderna. Eftersom stadsbyggnadsförvaltningen vill minimera mängden papper är det begränsat med plats på korten och vissa saker måste skrivas för att följa lagen. Länken som stod på vykortet fungerar. Stadsbyggnadsförvaltningen ser också över möjligheten att nyttja digitala brevlådor.

Valet av trafikslag görs av kommunfullmäktige. Detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Det finns därför inget problem med delegationsordningen. Detaljplanen tar höjd även för bussalternativet för att vara mer robust inför framtida politiska beslut, samt för att ge en flexibilitet för var i gaturummet spårområdet placeras. I miljökonsekvensbeskrivningen jämförs de olika alternativen. Där finns även en tabell för en överskådlig jämförelse. Vid en eventuell domstolsprövning prövas hela detaljplanen.

Kungörelsen gjordes i samband med samråd på grund av att planen hanteras med utökat planförfarande.

Övrigt

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen bedömer att riksintresset för civilt försvar har tillgodosetts.

Region Uppsala påpekar att kapacitetsberäkningarna i detaljplanen bygger på prognoser från 2017/2019, där de anser att antaganden som bland annat görs för biltrafik och spårtrafik i viktiga korsningar kan vara underskattade. Region Uppsala ser att det är viktigt med fortsatt planering och utformning av vägnätet och att gång- och cykelvägar är dimensionerade för ett ökat antal resande. De ser ett framtida behov av tätare trafik på spårvägen, där delsträcka A är mest kritisk eftersom den kommer att trafikeras av båda spårvagnslinjerna.

Region Uppsala anser att det inte framgår i underlaget hur de redan beslutade planerna för Rosendal och Ulleråker och dess förutsättningar påverkar denna detaljplans mål och vision om en effektiv kollektivtrafik. De fortsätter med att det skapas en osäkerhet om detaljplanen innehåller några funktionella begränsningar och trafiksäkerhetsrisker förknippade med områdena Rosendal och Ulleråker.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar synpunkten om prognoserna. Det är riktigt att det faktiska utfallet kan skilja från uppskattade prognoser. Kommunen delar uppfattningen om att det är viktigt att se över den senaste prognosen inför varje skede av projektet.

Kommunen ställer sig frågande till regionens oro kopplat till gällande detaljplaner i Ulleråker och Rosendal. Det gemensamma projektet Uppsala spårväg har redan fattat beslut om att detaljplanerna är en fast förutsättning och ser tillsammans över spårvägens utformning.

Bilaga

Länsstyrelsens yttrande

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anton Vikström
planchef