

Stadsbyggnadsförvaltningen
Granskningsutlåtande

Datum:
2024-05-20

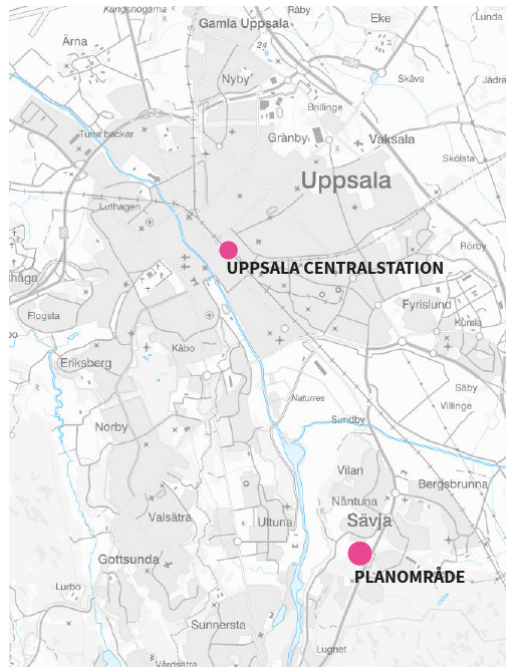
Diarienummer:
PBN 2021-003915

Handläggare:
Klara Mörk

Granskningsutlåtande

Detaljplan för Uppsala spårvagnsdepå, Del av Nántuna 10:1 m.fl

Utökat förfarande



Figur 1 Orienteringskarta med planområdets ungefärliga läge markerat med röd prick

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

Detaljplanens syfte

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

Sammanställning

Samrådsyttranden

Totalt antal inkomna 573

Granskningsyttranden

Totalt antal inkomna 66

Beslutsdatum

Beslut om planuppdrag 28 oktober 2021

Beslut om samråd 1 juni 2023

Beslut om granskning 15 februari 2024

Samråd 8 juni 2023 – 8 september 2023

Granskning 8 mars 2024 – 19 april 2024

Innehåll

Detaljplanens syfte	1
Sammanställning	1
Sammanfattning av Välj dokumentrubrik	4
Sammanfattning av ändringar i förslaget.....	4
Följande har inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda i planförslaget:.....	4
Sammanfattning av inkomna synpunkter från Välj planskede och Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande.....	6
Översikt över inkomna samrådsyttrande	8

Sammanfattning av granskningen

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

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

Detaljplanen har varit på granskning mellan 8 mars och 19 april 2024. Under granskningstiden har 66 antal skriftliga synpunkter inkommit, varav 3 är helt utan erinran och 14 är likadana yttranden från föreningen sydöstra och 13 privatpersoner. Synpunkterna är framförallt från privatpersoner och intresseföreningar och berör depåns placering, bullerstörningar samt de utbyggnadsplaner som depån är en del i. Länsstyrelsens har inga synpunkter utöver de som framförts i samrådet.

Länsstyrelsens yttrande bifogas även i sin helhet.

Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitlet miljöbalken, enligt sitt yttrande daterat 22 mars 2022.

Sammanfattning av ändringar i förslaget

Ändringar från samrådet:

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

Revideringar från granskningen:

- Större delen av området för kollektivtrafikgata tas bort i den här planen och planläggs istället i detaljplanen för delsträcka D.
- En plushöjd på kvartersmark i väster har tagits bort för att tillåta att ursprunglig mark sparas där om ytan inte behövs initialt.
- Ett förtydligande att dammen behöver kunna omhänderta ett 20-års regn.
- Mindre redaktionella ändringar.

Översikt över inkomna yttranden

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
Myndigheter		
Länsstyrelsen	x	x
Kommunala lantmäterimyndigheten	x	x
Trafikverket	x	x
Kommunala nämnder och bolag		
Räddningsnämnden	x	x
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	x	x
Kulturnämnden	x	x
Intresseföreningar och sammanslutningar		
Danmark-Funbo-Vaksala Centerpartiavdelning	x	
Föreningen Vårda Uppsala	x	x
Föreningen Sydöstra Uppsala	x	x
Nätverket för Lillskogens & Lunsens Bevarande	x	x
Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd	x	x
Utvecklingspartiet demokraterna	x	x
Föreningen Malma by och ängar	x	x
Naturskyddsföreningen Uppsala	x	
Sunnersta Egnahemsförening	x	x
Ledningsägare		
Uppsala Vatten och Avfall AB	x	x
Svenska kraftnät	x	x
Telia Skanova	x	
Vattenfall eldistribution	x	x
Vattenfall Heat Sweden	x	x
Privatpersoner		
Privatperson 1	x	x
Privatperson 2	x	
Privatperson 3	x	x
Privatperson 4	x	
Privatperson 5	x	
Privatperson 6	x	
Privatperson 7	x	
Privatperson 8	x	
Privatperson 9	x	x
Privatperson 10	x	

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
Privatperson 11	x	
Privatperson 12	x	
Privatperson 13	x	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	x
Privatperson 24	x	
Privatperson 25	x	
Privatperson 26	x	
Privatperson 27	x	
Privatperson 28	x	
Privatperson 29	x	
Privatperson 30	x	
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 40	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	x
Privatperson 51	x	
Privatperson 52	x	

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
Privatperson 53	x	
Privatperson 54	x	
Privatperson 55	x	
Privatperson 56	x	
Privatperson 57	x	
Privatperson 58	x	
Privatperson 59	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	
Privatperson 78	x	
Privatperson 79	x	
Privatperson 80	x	
Privatperson 81	x	
Privatperson 82	x	
Privatperson 83	x	
Privatperson 84	x	
Privatperson 85	x	
Privatperson 86	x	
Privatperson 87	x	
Privatperson 88	x	
Privatperson 89	x	
Privatperson 90	x	
Privatperson 91	x	
Privatperson 92	x	
Privatperson 93	x	
Privatperson 94	x	

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
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	
Privatperson 104	x	
Privatperson 105	x	x
Privatperson 106	x	
Privatperson 107	x	
Privatperson 108	x	
Privatperson 109	x	
Privatperson 110	x	
Privatperson 111	x	
Privatperson 112	x	
Privatperson 113	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	
Privatperson 127	x	
Privatperson 128	x	
Privatperson 129	x	
Privatperson 130	x	x
Privatperson 131	x	
Privatperson 132	x	
Privatperson 133	x	
Privatperson 134	x	
Privatperson 135	x	
Privatperson 136	x	

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
Privatperson 137	x	
Privatperson 138	x	
Privatperson 139	x	
Privatperson 140	x	x
Privatperson 141	x	
Privatperson 142	x	
Privatperson 143	x	
Privatperson 144	x	
Privatperson 145	x	
Privatperson 146	x	
Privatperson 147	x	
Privatperson 148	x	
Privatperson 149	x	
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	
Privatperson 173	x	x
Privatperson 174	x	
Privatperson 175	x	
Privatperson 176	x	x
Privatperson 177	x	
Privatperson 178	x	

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
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	
Privatperson 195	x	
Privatperson 196	x	
Privatperson 197	x	
Privatperson 198	x	
Privatperson 199	x	
Privatperson 200	x	
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	x	
Privatperson 215	x	
Privatperson 216	x	
Privatperson 217	x	
Privatperson 218	x	
Privatperson 219	x	
Privatperson 220	x	

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
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	x
Privatperson 239	x	
Privatperson 240	x	
Privatperson 241	x	
Privatperson 242	x	x
Privatperson 243	x	
Privatperson 244	x	
Privatperson 245	x	
Privatperson 246	x	
Privatperson 247	x	
Privatperson 248	x	
Privatperson 249	x	x
Privatperson 250	x	x
Privatperson 251	x	
Privatperson 252	x	
Privatperson 253	x	
Privatperson 254	x	x
Privatperson 255	x	
Privatperson 256	x	
Privatperson 257	x	
Privatperson 258	x	
Privatperson 259	x	
Privatperson 260	x	
Privatperson 261	x	
Privatperson 262	x	

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
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	
Privatperson 280	x	
Privatperson 281	x	
Privatperson 282	x	
Privatperson 283	x	
Privatperson 284	x	
Privatperson 285	x	
Privatperson 286	x	
Privatperson 287	x	
Privatperson 288	x	
Privatperson 289	x	x
Privatperson 290	x	
Privatperson 291	x	x
Privatperson 292	x	
Privatperson 293	x	
Privatperson 294	x	
Privatperson 295	x	
Privatperson 296	x	
Privatperson 297	x	x
Privatperson 298	x	
Privatperson 299	x	
Privatperson 300	x	
Privatperson 301	x	x
Privatperson 302	x	
Privatperson 303	x	
Privatperson 304	x	

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
Privatperson 305	x	
Privatperson 306	x	
Privatperson 307	x	
Privatperson 308	x	
Privatperson 309	x	
Privatperson 310	x	
Privatperson 311	x	
Privatperson 312	x	
Privatperson 313	x	
Privatperson 314	x	
Privatperson 315	x	
Privatperson 316	x	
Privatperson 317	x	
Privatperson 318	x	
Privatperson 319	x	
Privatperson 320	x	
Privatperson 321	x	
Privatperson 322	x	
Privatperson 323	x	
Privatperson 324	x	
Privatperson 325	x	
Privatperson 326	x	
Privatperson 327	x	
Privatperson 328	x	
Privatperson 329	x	
Privatperson 330	x	
Privatperson 331	x	
Privatperson 332	x	
Privatperson 333	x	
Privatperson 334	x	
Privatperson 335	x	
Privatperson 336	x	
Privatperson 337	x	
Privatperson 338	x	
Privatperson 339	x	
Privatperson 340	x	
Privatperson 341	x	
Privatperson 342	x	
Privatperson 343	x	
Privatperson 344	x	
Privatperson 345	x	
Privatperson 346	x	

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
Privatperson 347	x	
Privatperson 348	x	
Privatperson 349	x	
Privatperson 350	x	
Privatperson 351	x	
Privatperson 352	x	
Privatperson 353	x	
Privatperson 354	x	
Privatperson 355	x	
Privatperson 356	x	
Privatperson 357	x	
Privatperson 358	x	
Privatperson 359	x	
Privatperson 360	x	
Privatperson 361	x	
Privatperson 362	x	
Privatperson 363	x	
Privatperson 364	x	x
Privatperson 365	x	
Privatperson 366	x	
Privatperson 367	x	
Privatperson 368	x	
Privatperson 369	x	
Privatperson 370	x	
Privatperson 371	x	
Privatperson 372	x	
Privatperson 373	x	x
Privatperson 374	x	
Privatperson 375	x	
Privatperson 376	x	
Privatperson 377	x	
Privatperson 378	x	
Privatperson 379	x	
Privatperson 380	x	
Privatperson 381	x	
Privatperson 382	x	
Privatperson 383	x	
Privatperson 384	x	
Privatperson 385	x	
Privatperson 386	x	
Privatperson 387	x	
Privatperson 388	x	

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
Privatperson 389	x	
Privatperson 390	x	
Privatperson 391	x	
Privatperson 392	x	
Privatperson 393	x	
Privatperson 394	x	
Privatperson 395	x	
Privatperson 396	x	
Privatperson 397	x	
Privatperson 398	x	
Privatperson 399	x	
Privatperson 400	x	
Privatperson 401	x	
Privatperson 402	x	
Privatperson 403	x	
Privatperson 404	x	
Privatperson 405	x	
Privatperson 406	x	
Privatperson 407	x	
Privatperson 408	x	
Privatperson 409	x	
Privatperson 410	x	
Privatperson 411	x	
Privatperson 412	x	
Privatperson 413	x	
Privatperson 414	x	
Privatperson 415	x	
Privatperson 416	x	
Privatperson 417	x	
Privatperson 418	x	
Privatperson 419	x	
Privatperson 420	x	
Privatperson 421	x	
Privatperson 422	x	
Privatperson 423	x	
Privatperson 424	x	
Privatperson 425	x	
Privatperson 426	x	
Privatperson 427	x	
Privatperson 428	x	
Privatperson 429	x	
Privatperson 430	x	

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
Privatperson 431	x	
Privatperson 432	x	
Privatperson 433	x	x
Privatperson 434	x	
Privatperson 435	x	
Privatperson 436	x	
Privatperson 437	x	
Privatperson 438	x	
Privatperson 439	x	
Privatperson 440	x	
Privatperson 441	x	
Privatperson 442	x	
Privatperson 443	x	
Privatperson 444	x	
Privatperson 445	x	
Privatperson 446	x	
Privatperson 447	x	x
Privatperson 448	x	
Privatperson 449	x	
Privatperson 450	x	
Privatperson 451	x	
Privatperson 452	x	
Privatperson 453	x	
Privatperson 454	x	
Privatperson 455	x	
Privatperson 456	x	
Privatperson 457	x	
Privatperson 458	x	
Privatperson 459	x	
Privatperson 460	x	
Privatperson 461	x	
Privatperson 462	x	
Privatperson 463	x	
Privatperson 464	x	
Privatperson 465	x	
Privatperson 466	x	
Privatperson 467	x	
Privatperson 468	x	
Privatperson 469	x	
Privatperson 470	x	
Privatperson 471	x	
Privatperson 472	x	

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
Privatperson 473	x	
Privatperson 474	x	
Privatperson 475	x	
Privatperson 476	x	
Privatperson 477	x	
Privatperson 478	x	
Privatperson 479	x	
Privatperson 480	x	
Privatperson 481	x	
Privatperson 482	x	
Privatperson 483	x	
Privatperson 484	x	
Privatperson 485	x	
Privatperson 486	x	
Privatperson 487	x	
Privatperson 488	x	
Privatperson 489	x	
Privatperson 490	x	
Privatperson 491	x	
Privatperson 492	x	
Privatperson 493	x	
Privatperson 494	x	
Privatperson 495	x	
Privatperson 496	x	
Privatperson 497	x	
Privatperson 498	x	
Privatperson 499	x	
Privatperson 500	x	
Privatperson 501	x	
Privatperson 502	x	
Privatperson 503	x	
Privatperson 504	x	x
Privatperson 505	x	
Privatperson 506	x	
Privatperson 507	x	
Privatperson 508	x	
Privatperson 509	x	
Privatperson 510	x	x
Privatperson 511	x	x
Privatperson 512	x	x
Privatperson 513	x	
Privatperson 514	x	x

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
Privatperson 515	x	x
Privatperson 516	x	
Privatperson 517	x	
Privatperson 518	x	
Privatperson 519	x	
Privatperson 520	x	x
Privatperson 521	x	x
Privatperson 522	x	
Privatperson 523	x	
Privatperson 524	x	
Privatperson 525	x	
Privatperson 526	x	
Privatperson 527	x	
Privatperson 528	x	
Privatperson 529	x	
Privatperson 530	x	
Privatperson 531	x	
Privatperson 532	x	
Privatperson 533	x	x
Privatperson 534	x	
Privatperson 535	x	
Privatperson 536	x	x
Privatperson 537	x	
Privatperson 538	x	
Privatperson 539	x	
Privatperson 540	x	
Privatperson 541	x	
Privatperson 542	x	
Privatperson 543	x	
Privatperson 544	x	
Privatperson 545	x	
Privatperson 546	x	
Privatperson 547	x	
Privatperson 548	x	
Privatperson 549	x	
Privatperson 550	x	
Privatperson 551	x	
Privatperson 552	x	
Privatperson 553		x
Privatperson 554		x
Privatperson 555		x
Privatperson 556		x

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
Privatperson 557		X
Privatperson 558		X
Privatperson 559		X
Privatperson 560		X
Privatperson 561		X
Privatperson 562		X
Privatperson 563		X
Privatperson 564		X
Privatperson 565		X
Övriga		
Nåntuna backe samfällighetsförening	X	X
Rikshem AB	X	
Region Uppsala	X	X

Fastigheter som berörs av inlösen:

Fastighet
Nåntuna 2:2

Sammanfattning av inkomna synpunkter från granskningen och Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter och Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande.

Yttranden från remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens synpunkter i samrådskedet framgår av yttrande med diarienummer 4268–2023, daterat den 12 september 2023.

Länsstyrelsen har inga synpunkter utifrån de frågor som bevakas enligt 11 kapitlet 10 § Plan- och bygglagen.

Lantmäterimyndigheten

Kommunen bör förtydliga frågan om huvudmannaskap för allmän plats vad det gäller området för PARK och de fastighetsrättsliga konsekvenserna för gemensamhetsanläggningen Nåntuna ga:7 inom allmän plats NATUR.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden konstaterar att planen medför försämrad grundvattenbildning, eftersom marken inom planområdet kommer att bli hårdgjord.

Den minskade grundvattenbildningen kan anses försumbar i förhållande till hela Uppsalaåsens tillrinningsområde. Trots det vill nämnden påtala att även många små ingrepp kan få en sammanlagd negativ påverkan med tiden.

Nämnden bedömer att det är av största vikt att de skyddsåtgärder som föreslås i riskbedömning grundvatten genomförs. I annat fall finns en betydande risk att både den kvantitativa och kvalitativa statusen på grundvattenförekomsten försämras under och efter byggandet av spårvagnsdepån.

Region Uppsala (Trafik och samhälle)

Region Uppsala har inga synpunkter på planförslaget utan hänvisar till det pågående samverkansarbetet tillsammans med Uppsala kommun.

Trafikverket

Med anledning av att väg 255 är en omledningsväg till E4:an anser Trafikverket att minimikravet för frihöjd under kontaktledning för spårvagnstrafik, som framgår i kravdokumentet för VGU (Vägars och gators utformning), ska följas. Trafikverket vill även uppmärksamma kommunen på att det kan finnas andra krav på skyddsavstånd från spårvägens kontaktledning som medför att avståndet behöver vara större än det som framgår i kravdokumentet för VGU.

Uppsala Vatten

Planområdet ingår idag inte i VA-verksamhetsområdet. Det anges i planbeskrivningen att depån kommer att ha ett behov av vatten och avlopp, och därför behöver verksamhetsområdet utökas för att inkludera kvartersmarken för spårvagnsdepån. Att ett område har ett behov av vatten och avlopp innebär inte per automatik att den ska ingå i VA-verksamhetsområdet. Uppsala Vatten bistår gärna med en utredning gällande behovet av allmänt VA enligt Lag (2006:412) om allmänna vattentjänster, §6.

Enligt den infrastrukturplan som tagits fram för Sydöstra staden föreslås dagvattenledningar inom eller i närheten av planområdet. Om ledningarna ska placeras inom planområdet behöver det säkerställas att det finns utrymme för dessa ledningar och det behöver införas u-områden i plankartan.

Bolaget föreslår att en släckvattenutredning tas fram för planområdet. I dagvattenutredningens föroreningsberäkningar saknas redovisning av vissa föroreningar som inte uppnår god status i vattenförekomsten, Fyrisån, Ekoln – Sävjaån. Komplettering behövs med avseende på detta. Det behöver säkerställas och visas på att fastigheter nedströms inte får försämrade förutsättningar vid ett skyfall.

För avfallsfordon krävs en frihöjd om minst 4,5 meter under kontaktledning där dessa ska trafikera eller angöra.

Uppsala Brandförsvaret

Brandförsvaret anser att synpunkterna som lämnades i samrådsskede har hanterats och har inga ytterligare synpunkter.

Kulturnämnden

Kulturnämnden yttrade sig i samrådsskedet med bedömningen att planområdet är en del av en större miljö med stora kulturhistoriska värden och med flera uttryck för riksintresset för kulturmiljövården. I samrådsskedet såg kulturnämnden positivt på att detaljplaneförslaget lägger stor vikt vid hur spårvagnsdepån möter omgivningarna, men underströk att den slutliga påverkan på kulturmiljö och riksintresse är avhängig hur synlig anläggningen blir genom den bevarade skogsridån. Under förutsättning att planförslagets visuella påverkan i landskapsrummet minimeras, instämde kulturnämnden i bedömningen att planförslaget innebär små negativa effekter för kulturmiljön och riksintresset. I sitt yttrande betonade kulturnämnden även att konstnärlig gestaltning blir en central del av platsskapandet i den nya stadsdelen, och att den konstnärliga inriktningen främst preciseras genom konstprogram. Kulturnämnden framförde också att det tydligare bör framgå att detaljplanens illustrationer av stödmurar och staket är arkitektens visualiseringar. Kultur-, idrotts- och fritidsförvaltningen bedömer att stadsbyggnadsförvaltningens svar i samrådsredogörelsen avseende gestaltning och illustrationer är tillfredsställande. Vidare ser förvaltningen positivt på att det i planbeskrivningen förtydligats att illustrationerna är exempel samt att utformningen av depåanläggningen kommer bearbetas vidare. Sedan samrådet har Uppsala kommuns kulturnämnd och Region Uppsalas kulturnämnd antagit Uppsala spårvägs konstprogram ”Transformationer”. Konstprogrammet kommer att vara utgångspunkt för allt arbete med konstnärlig gestaltning för Uppsala spårväg tillika spårvagnsdepån.

Kultur-, idrotts- och fritidsförvaltningen bedömer att de ändringar som gjorts i planförslaget inte föranleder en ny bedömning, och hänvisar till kulturnämndens yttrande i samrådsskedet.

Vattenfall Värme

Det är viktigt att byggherren kontakter oss i god tid. Detta i synnerhet om planerad bebyggelse medför ändring av ledningsnäten. Vi hänvisar till tidigare avgivet svar i samrådsskedet.

Vattenfall El

Vattenfall Eldistribution noterar att tidigare yttrande delvis har beaktats.

Ifall Vattenfall Eldistribution behöver bygga en nätstation inom planområdet kommer anläggningen inte kunna uppfylla kraven från gestaltningsprogrammet på grund av brandrisk med träfasad. Vattenfall Eldistribution önskar ett undantag från gestaltningsprogrammet ifall det blir aktuellt med en nätstation.

Svenska kraftnät

Inga synpunkter

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Fastighetsrättsliga frågor

Huvudmannaskapet för all allmän plats inom planområdet ska vara kommunalt. Uppförande av en dagvattendamm inom allmän plats helt eller delvis för depåns behov kan föranleda avtal om ersättningar och skötsel, men huvudmannaskapet ska

oavsett i grunden vara kommunalt. Planhandlingen förtydligas angående huvudmannskapet för allmän plats PARK

Planhandlingen förtydligas också angående fastighetsrättsliga konsekvenser för gemensamhetsanläggningen Nåntuna ga:7 som kan vara krav i det läge den har nu.

Dagvatten och grundvatten

De skyddsåtgärder som föreslås i riskbedömning grundvatten bevakas och följs upp i en miljösäkringslista.

En släckvattenutredning för att visa hur släckvattnet kan påverka recipienten är inte aktuellt då släckvattnet ska samlas upp och tas om hand inom kvartersmarken eller i dammen på parkmark. Det styrs både med planbestämmelser och finns med i miljösäkringsplanen.

Skyfallsvatten kommer rinna till dagvattendammen. Dammen behöver dimensioneras och utformas med tanke på skyfall. Detta läggs till i miljösäkringsplanen och i planbeskrivningen.

Dagvattenutredningen saknar beräkning av PFOS, P-FAS 11, trikloretan och tetrakloretan då data saknas för att kunna beräkna dessa ämnen. Även beräkning av antracen saknas, som dock kan beräknas. Då det är ett partikelbundet ämne kommer det hanteras av dagvattensystemet och resultatet av beräkningen kommer därmed inte förändra föreslagen dagvattenhantering. Ingen justering av dagvattenutredningen har därför gjorts.

Ledningar och teknisk försörjning

Kommunen och regionen avser följa krav på skyddsavstånd från spårvägens kontaktledning, både på väg 255 som omledningsväg för E4, och där avfallsfordon ska trafikera inne på depån.

Verksamhetsutövaren avser att ansluta depåanläggningen till kommunalt vatten och avlopp, men det stämmer att det inte per automatik innebär att VA-verksamhetsområdet utökas för att de ska kunna göra det. Planbeskrivningen har reviderats till att enbart beskriva att depån har behov av vatten och avlopp och inte ingår i VA-verksamhetsområdet.

De dagvattenledningar som finns i infrastrukturplanen för sydöstra staden är inte planerade att gå genom planområdet.

Om vattenfall behöver bygga en nätstation inom planområdet kan det finnas möjlighet att göra undantag från gestaltningsprogrammet av tekniska skäl. Det finns dock många träfasader som klarar brand, och alla andra byggnader inom depåområdet behöver också klara brandkrav. Om det blir aktuellt med en nätstation inom planområdet får bygglovsprövningen avgöra vad som är rimligt att göra undantag för. För tillfället undersöks en lösning där nätstationen delvis döljs i slänten. Fasadutseende på dolda delar blir då oväsentligt.

Yttranden från intresseföreningar

Utvecklingspartiet demokraterna (UPS)

UPS anser att detaljplanen ej kan eller bör antas.

Spårvägsprojektet i sig bygger på antaganden om prognoser om en befolkningsutveckling i Uppsala som med största sannolikhet ej kommer att ske. Dessa prognoser är även grunden till hela kommunens arbete med detaljplaner i Uppsalas södra delar. Utan dessa detaljplaner med massiva utbyggnader av bostäder i höga täta stadsdelar så går det inte att räkna hem behovet av en spårväg. Spårvägsplanerna riskerar att bli ett vår tids Göta kanal.

Det går åt stora resurser ekonomiskt, materiellt och utrymmesmässigt för att bygga en spårväg som inte behövs.

Den nu föreslagna placeringen är inte samförlagd ihop med Bergsbrunna station på det vis som beskrivs i fyrspårsavtalets bilaga: *Promemoria om större samlade exploateringar i Bergsbrunna med omgivningarna och Södra staden i Uppsala kommun 2017-12-08*. Av tillgängliga dokument för detaljplanen framgår det inte varför projektet frångått tidigare intentioner. Det framgår ej heller konsekvenserna av att frångå tidigare planer. Vi anser att spårvägen ej behövs men om den ändå kommer till utförande så bör depån samlokaliseras med Bergsbrunna station, det är olämpligt att placera depån i vad som i övrigt tycks vara bostadsbebyggelse.

Att anta detaljplanen för spårvägsdepån innan detaljplanen för bron är antagen är att arbeta i fel ordning. Det är stor chans att detaljplanen för spårvägsbron inte kommer att antas eftersom bron i sig stör natur, vatten mm. Därför anser vi att denna detaljplan skall invänta beslut om detaljplan för spårvägsbron.

När vi granskar dokumenten/utredningarna för detaljplanen ser vi ett flertal brister som bör åtgärdas innan detaljplanen kan antas. Nedan finns en lista på svagheter som bör utredas/förtydligas för att konsekvenserna av detaljplanen skall gå att utläsa.

Av artskyddsutredningen (2023-03-13) framgår det att en naturvärdesinventering skett i området. Det framgår att inventeringen skett under september och oktober. I ett så viktigt ärende som detta anser vi att flera naturinventeringar bör ske då annars vissa arter missas som bara är synliga under vissa tider på året. Vi ser en risk att projektet på grund av tidspress missat att inventera arter som är skyddsvärda. Vi anser att artskyddsutredningen skall fördjupas innan detaljplanen kan antas.

I dagvattenutredningen (2023-02-24) finns följande text:

”Med föreslagen dagvattenhantering bedöms inte den framtida exploateringen att riskera målet att uppnå miljö kvalitetsnormer för ytvattenrecipienten Fyrisån. Men eftersom det inte bedöms vara möjligt att rena dagvattnet till den grad att föroreningsinnehållet når samma nivåer som för befintlig naturmark föreslås att ett helhetsgrepp tas gällande dagvattenhanteringen för den planerade exploateringen med och kring spårvägen. Detta är ett pågående arbete i den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna”.

Eftersom vattenkvalitén i området och för recipienten är så viktigt och att det är den totala exploateringsverkan som bör bedömas anser vi att det är förhastat att anta denna detaljplan då det i dagvattenutredningen framgår att reningseffekterna för hela projektet sydöstra stadsdelarna inte går att bedöma ännu.

Vi känner en oro för att det kan komma att ske sprängningar i området för de sydöstra stadsdelarna vilket kan leda till att sprickbildningar uppstår som påverkar grundvattnet på ett oväntat vis. Ryktet säger att så skett i Bäcklösaområdet. Att vid byggnationen i området skedde sprängningar som sänkt grundvattnet i området och att det idag dräneras bort. Vi känner en oro att liknande kan komma att ske i sydöstra

stadsdelarna. Denna utredning behandlar ej det frågorna. Vi anser att risken att störa grundvattnet med sprängningar måste utredas och redovisas tydligt.

Det är svårt att ur bullerutredningen (22-11-30) förstå hur den kommer att påverka befintliga boende och verksamheter. Det finns hästverksamhet i området. Det framgår inte om den kan komma att påverkas negativt. Vi anser att det är fel att anta denna detaljplan om det är svårt för grannar och andra berörda att göra vettiga bedömningar av hur de kommer att påverkas.

Utredningen om förändrad markanvändning ur ett klimatperspektiv (2022-03-10) förhåller sig endast till den aktuella planen. Denna anläggning ingår i ett spårvägssystem och det borde vara hela spårvägssystemet som bedöms. Vi anser att spårvägsprojektets påverkan med enorma materialåtgång bör bedömas. Denna rapport visar tyvärr inte på total effekt. I denna typ av rapport bör även nollalternativ samt resursåtgång för produktion redovisas. Vi anser att denna rapport visar hur denna detaljplan ligger fel i tiden och att den bör invänta spårvägens utredningar.

Vi anser att det är bra att utredningen av kulturmiljön med konsekvensbedömning, under punkt 20 hanterar de kumulativa effekterna för riksintresset och tar med spårvägens effekter. Vi kan dock inte hålla med om sammanfattningen som lyder: *”De planerade åtgärderna bedöms reducera områdets historiska läsbarhet och projekten bedöms sammantaget medföra måttliga negativa kumulativa effekter för riksintresset.”*

Hur en utredning av en flera hundra meter lång bro tvärs igenom landskapet kan komma fram till ovanstående slutsats kan vi inte förstå. Men det leder oss in på talesättet: *”som man utreder får man svar.* Vissa utredningar kan betraktas som beställningsverk om inte detta är det så kan man i alla fall konstatera att experterna och allmänheten står långt ifrån varandra. Vi anser att effekterna på riksintresset är för stora och att det måste stoppa projektet annars blir riksintressen meningslösa.

I miljökonsekvensbeskrivningen anser vi att bedömningen av nollalternativet bör utvecklas. Om spårvägen inte byggs så behöver det inte leda till mer bilism. Kollektivtrafiken kan mycket väl lösas med moderna elektriska bussar som nyttjar befintliga vägar. Sparar man 15 miljarder på att inte bygga spårväg kan delar av dessa medel användas till att höja standarden på rening av befintliga vägar vilket kan göra att ett nollalternativ sparar resurser och ger en renare miljö. Andelen elektriska fordon ökar snabbt. Det innebär att när spårvägen står klar så kommer förmodligen en majoritet/stor andel av trafiken att ske med elektriska fordon som inte avger avgaser mm. Detta beskrivs ej i nollalternativet. Nollalternativet tycks vara skrivet för att det inte skall framstå som attraktivt. Det kan inte vara syftet med att utreda nollalternativ. Detta bör utredas vidare.

Bedömningar på grundvattnet bör beröra hela de sydöstra stadsdelarna. Det bör även utreda/nämna effekterna av eventuella sprängningar och risken för avvattning av kärren uppe i skogarna.

Av utredningen om miljöteknisk markundersökning framgår: *”Inget grundvatten har påträffats vid genomförd undersökning. Någon föroreningsbelastning i grundvattnet har därför inte kunnat påvisas.”*

Vi anser att längre mätperioder eller större mätdjup bör utföras för att få fram bättre mätdata för att slippa spekulera kring resultat. I avvaktan på bättre utredningar bör inte detaljplanen antas.

Av utredningen om riskbedömning grundvatten framgår att utförda grundvattenmätningar inte kunnat visa hur grundvattnet rör sig. Den visar även att området är ”hög markkänslighet”. Sen visar utredningen även på ett flertal risker i både utförande och driftskedet. Att med detta resultat ändå fortsätta med detaljplanen anser vi vara olämpligt. Bättre utredningar bör utföras och mer lämpliga områden för depån bör utredas. Att placera en ”industri” på högkänsligt område är inte ansvarsfullt. Det finns andra verksamheter med mycket lägre risker som skulle kunna lokaliseras här. Vi anser att denna lokalisering strider mot Miljöbalkens 1 kap. 1§ och 6§. Vi tycker att denna utredning visar på att en annan lokalisering skall prövas.

Nätverket för Lillskogen och Lunsens bevarande

Samma yttrande som Utvecklingspartiet demokraterna

Föreningen Vårda Uppsala (FVU)

FVU avstyrker det framlagda planförslaget. Vi har tydligt motiverat varför i vårt tidigare yttrande, daterat 2023-08-10, i samband med samrådet enligt 5 kap. 11 § PBL (samrådsyttrandet biläggs). FVU:s arbete inriktar sig på att en bro genom Årike Fyris inte kommer till stånd, vilket innebär att en spårvagnsdepå på den föreslagna platsen bli irrelevant. Därmed kan ett sådant betydande ingrepp, som en spårvagnsdepå i detta läge skulle innebära, undvikas i närområdet till den attraktiva och känsliga miljö som Årike Fyris utgör.

FVU har tidigare framfört kritik över att så kallade fyrspårsavtalet, såsom det har tolkats av kommunen, har medfört att en rad hänsynstaganden till viktiga aspekter har åsidosatts. Planeringen bedrivs mer utifrån vad som skrivits i avtalet än vad som är lämpligt utifrån de faktiska förhållandena i de berörda områdena, detta oavsett om det gäller natur- och kulturmiljö, riskfrågor eller hänsyn till de lokala perspektiv som har lyfts fram under de samråd som hållits. Det är uppenbart att genom fyrspårsavtalet har prövningarna enligt plan- och byggnadslagen och miljöbalken kommit att föregripas. Detta bekräftas nu i de framlagda planhandlingarna (samrådsredogörelsen, sid 75) där det sägs att: *”Då hela spårvägsprojektet har en väldigt låst tidplan för att få medfinansieringen av staten enligt fyrspårsavtalet behöver flera processer ske parallellt för att hinna bli färdig enligt tidplan. Kommunen och regionen gör bedömningen att de tillstånd som behövs för en broförbindelse kommer kunna utfärdas, utifrån den utformning och med de åtgärder som föreslagits i detaljplanen för delsträcka d. Det faktum att detaljplanerna för delsträcka D och depå inte inväntar alla nödvändiga tillstånd för en broförbindelse utgör dock mycket riktigt en viss risk för att delar av arbetet behöver göras om.”*

Av samrådsredogörelsen framgår att 573 skriftliga yttranden har inkommit, varav 1 (ett) utan erinran mot det då framlagda samrådsförslaget. Övriga som har yttrat sig har haft invändningar mot förslaget, invändningar som kommunen har valt att inte beakta. Det för granskning nu framlagda förslaget är i allt väsentligt lika med samrådsförslaget. Kommunen visar återigen att man varken lyckas skapa förståelse för den planering man bedriver eller att man är beredd att lyssna på och beakta de synpunkter som läggs fram vid samråd. Vi ser det som ett uppenbart dilemma att planeringen i så hög grad bedrivs mot vad såväl enskilda som organisationer framför under planprocesserna.

Vid genomläsningen av planhandlingarna noterar vi ett par uppenbara felaktigheter. I samrådsredogörelsen (sid 5) sägs att:

”Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitlet miljöbalken”.

I sitt yttrande, daterat 2023-09-12 (sid 1), skriver länsstyrelsen att man

”delar kommunens bedömning om att planen kan komma att medföra betydande miljöpåverkan för miljöaspekterna vattenkvalitet, buller, klimatpåverkan, naturmiljö, kulturmiljö och landskapsbild.”

Kommunens skrivning i samrådsredogörelsen är alltså direkt felaktig.

I samrådsredogörelsen (sid 75) skrivs om den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna. Där sägs att

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

Dessutom skrivs i såväl länsstyrelsens samrådsyttrande (sid 2) som i den nu aktuella planbeskrivningen (sid 8) om den ”gällande” fördjupade översiktsplanen. Detta är en felaktig och direkt missvisande beskrivning. Kommunfullmäktiges beslut om att anta översiktsplanen är överklagat och laglighetsprövningen är ännu inte slutligen avgjord. De beslut som är tagna i förvaltningsdomstolen och kammarrätten är möjliga att överklaga till högsta förvaltningsdomstolen.

Först när denna domstol har kungjort sitt ställningstagande kan frågan sägas vara avgjord.

Föreningen Sydöstra

Föreningen har tidigare yttrat sig gällande spårvagnsdepån. Vi har i aktuellt ärende inte ändrat inställning.

Demokratiska processen

Av samrådsredogörelsen framgår att det inkom 573 skriftliga yttranden varav ett utan erinran mot det då framlagda samrådsförslaget. Övriga 572 som har yttrat sig har haft invändningar mot förslaget. Detta har kommunen valt att inte beakta! Kommunen visar återigen att de inte är beredda på att lyssna och beakta de synpunkter som läggs fram vid samråd. Uppsala kommun följer därmed inte den demokratiska processen!

Vidare framgår det av samrådsredogörelsen (sid 5) att:

”Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitlet miljöbalken”.

I sitt yttrande, daterat 2023-09-12 (sid 1), skriver Länsstyrelsen att man *”delar kommunens bedömning om att planen kan komma att medföra betydande miljöpåverkan för miljöaspekterna vattenkvalitet, buller, klimatpåverkan, naturmiljö, kulturmiljö och landskapsbild.”*

Kommunens skrivning i samrådsredogörelsen är därmed direkt felaktig.

I samrådsredogörelsen (sid 75) gällande de sydöstra stadsdelarna framgår att *”Beslutet om att anta den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna överklagades och ärendet hade vid samrådet för depån ännu inte avgjorts. Sedan dess har domstolen avgjort ärendet och beslutet fått laga kraft.”*

Dessutom framgår det i såväl Länsstyrelsens samrådsyttrande (sid 2) som i den nu aktuella planbeskrivningen (sid 8) om den ”gällande” fördjupade översiktsplanen. Detta är en felaktig och direkt missvisande beskrivning. Kommunfullmäktiges beslut om att anta översiktsplanen är överklagad och laglighetsprövningen är ännu inte slutligen avgjord. Först när domstolen har kungjort sitt ställningstagande kan frågan sägas vara avgjord!

Kommunen fortsätter sin planering utifrån vad som skrivits i avtalet snarare än vad som är lämpligt utifrån de faktiska förhållandena i de berörda områdena, detta oavsett om det gäller natur- och kulturmiljö, riskfrågor eller hänsyn till de lokala perspektiv som har lyfts fram under de samråd som hållits.

Planeringen för en depå dimensionerad för en kapacitetsstark kollektivtrafik är i nuläget ett hasardspel. Planeringen sker innan man ens vet om en bebyggelse av den omfattning som planeras för Sydöstra staden är möjlig än mindre om en broförbindelse får ett tillstånd i det nuvarande planerade läget. Att i dagsläget dimensionera och planera en placering av en depå när så många utredningar inom områdena kultur, natur och vatten saknas och tillstånd ännu inte har medgivits är inte försvarbart.

Cinnoberbagge

Förutom att platsen för spårvagnsdepån är mycket olämplig på grund av att den ligger nära den känsliga miljön Årike Fyris är den särskilt olämplig på grund av den påverkan depån gör för Cinnoberbaggens existens. Enligt Calluna- Populationsmodellering av cinnoberbagge i Uppsala 2023 s. 24 och 37 framgår en karta över exploateringsyta där det finns habitat för cinnoberbaggen. Vid den planerade spårvagnsdepån klassas påverkan som stor. Den klassificering som gjorts är utifrån ytornas relativa påverkan och ska ses som en relativ påverkan ytorna sinsemellan och inte som ett mått på ytans enskilda påverkan på cinnoberbagge (samma rapport s. 38).

Oavsett om det finns 0 eller 1000 cinnoberbaggar i just detta detaljplaneområde så påverkar detta övriga habitat. Kommunen planerar kraftig bebyggelse, dvs Nordens befolkningstätaste förort, samt spårvagn på många av de övriga habitaterna och därför behöver alla områden ses sinsemellan. Av s. 24 i Spridningsanalys för cinnoberbagge, centrala Uppsala 2023-06-30 slutversion, framgår att det finns spridningssamband gällande cinnoberbaggen nära broområdet. Man behöver därför se alla planerade exploateringsområden i sin helhet och i ett sammanhang.

Utredning om bland annat dagvatten saknas

Depåförslaget är ofullständigt då beskrivningen av dagvattendammen har utelämnats. Det är därför anmärkningsvärt att man i planen inte gör en utredning om dagvatten, grundvatten och geohydrologi i samband med anläggning av dagvattendammen. Den är avgörande för att säkerställa att vattentäkterna förblir opåverkade av depåverksamheten. Planen medför exploatering av naturmark inom vattenskyddsområdets yttre skyddszon och inom mark som har klassats ha hög känslighet. Planförslaget medför utan några skadeförebyggande och/eller skadereducerande åtgärder risker för att grundvattnets kvantitativa och kvalitativa status försämras.

Man avverkar 6,12 ha skog som på naturligt sätt infiltrerar dagvatten och ersätter det med hårdgjorda ytor där både dagvatten och kontaminerat depåvatten måste renas i en dagvattendamm. Man underlåter att redogöra för denna tekniska lösning och dess funktion som ska säkerställa och garantera att inga föroreningar kan nå dag- och grundvattentäkterna.

Det saknas en teknisk analys av den tilltänkta anläggningen av damm för rening av dag- och spillvatten. Det framgår av underlagen att dammen kommer att placeras på lågländ jordbruksmark. I den ska kontaminerade utsläpp från depån samlas, filtreras och saneras. Dessutom finns det planer att utsläppen från andra närliggande områden också samlas i dammen. Området med dammen kan drabbas av skyfall och översvämning i samband med att kringliggande områden läggs under vatten med uppenbar risk för kontaminering av både yt- och grundvatten.

Vid reningen av skadliga ämnen bör processen redovisas och jämförbara data presenteras för liknande reningsdammar. Bottenskiktet behöver bytas ut och slammet tas upp och renas. Denna process kostar eftersom det behövs specialutrustning för att göra detta.

En klimatanalys av konsekvenser saknas

Depån ligger på skogsmark som idag utgör en ö av kallluft. Denna kommer att ersättas av en depå som kommer att fungera som en värmeö. Hur ska den fysiska miljön kunna klimatanpassas? En klimatanalys av konsekvenser saknas med analyser om:

- Luftcirkulationsmönster
- Vindmönster och vindkorridorer
- Ventilationszoner
- Rådande barriäreffekter
- Lokala temperaturvariationer
- Luftkvalitet

Balanseringsprincipen bör tillämpas vid exploateringen när naturmark, skog och biotoper försvinner som bör kompenseras i närområdet.

Skogen och trädens värde och betydelse som ekosystemtjänster förminskas till ingenting när man anser att trädens CO₂ upptag kommer att kompenseras mot ett förmodat ökat kollektivt åkande.

Det planerade depåområdet är på 6,12 ha skogsmark. Om man gör en grov uppskattning av antalet träd per hektar på 500 träd så kommer det att avverkas ca 3000 träd. Tillämpar man balanseringsprincipen så bör dessa träd kompenseras på annan plats. Man planerar inte för en varmare stad genom att hugga ner träd och inte samtidigt ersätta dem med nya. När ett träd måste tas bort inom ett planområde ska ersättning för ett vuxet träd ske med fem träd. För ett ungt träd ska ersättning ske med två träd!

Buller

De planerade lägenhetshusen för "Sävja-noden" vid väg 255 kommer att ligga i direkt anslutning till spårvagnsdepån.

De planerade bostäderna, fyra våningshus, kommer att ligga mycket nära en rangerbangård för spårvagnar, vilket kommer att skapa höga buller- och vibrationsnivåer nästan dygnet runt.

Alla spårvagnar ska köras in på depåområdet varje kväll/midnatt när de har slutat att gå. Tidigt på morgonen ska sedan spårvagnarna återigen ut i drift. Det kommer inte vara möjligt att anlägga bullerdämpande plank för att ta bort bullret eftersom de planerade bostäderna ligger alldeles för nära depån. Dessutom är bostadshuset planerat för fyra våningar vilket gör att de är högre än bullerplanket. Detta innebär att

buller- och vibrationsproblemen inte går att undvika om man planerar att bygga på detta sätt.

Kommunen planerar endast för denna detaljplan och tar inte hänsyn till den direktnärliggande marken där man har planer för nya bostäder. Även dessa områden kommer att utsättas för oacceptabla buller och vibrationsstörningar.

Ett bullerdämpande plank som tar bort buller, vibrationer och gnissel kommer inte heller att vara tillräckligt när det gäller de befintliga bostäderna eftersom de ligger mycket nära depån samt att depån ligger i ett område vid öppen hagmark där ljudbuller av naturliga skäl inte dämpas.

Tillsammans med byggnation av spårvagnsdepå, byggnation av 850 bostäder per år, ökande av byggtrafik under många år i området leder detta till att buller och vibrationsnivån kommer att vara extremt hög under lång tid vilket inte tagits hänsyn till i underlaget. Ljudmiljön kommer att ändras från ett tyst område till buller, vibrationer och gnissel från spårvagnarna inte bara under byggprocessen utan för all framtid. Dessutom saknas information om hur buller kommer att påverka flora och fauna. Fåglar blir störda och kan inte använda området för häckning och som rastplats. Fladdermöss påverkas av både ljus och ljud och de uppgifter som finns om dem i området verkar rudimentära. En nödvändig komplettering behöver genomföras.

Om kommunen avser att lokalisera en spårvagnsdepå på den planerade platsen måste man därför, i samma plan, lägga en skyddszon på minst 300–400 meter runt hela den planerade spårvagnsdepån till den befintliga bebyggelsen och framtida bostäder.

Sociala frågor

Av underlaget framgår att depån ska vara integrerad i den framtida bebyggelsen. Föreningen ifrågasätter detta eftersom den kommer att vara avstängd för allmänheten.

Vidare framgår det av underlaget att spårvägen ”skapar kopplingar mellan platser och områden som tidigare saknas vilket leder till nya sociala samband i staden och en mer jämlik tillgång till arbete, bostad, service och utbildning”. Föreningen ifrågasätter att kommunen gör reklam på detta sätt. Medborgarna har kunnat och kan fortfarande ta sig till dessa platser med nuvarande kollektivtrafik. Tex buss 5, 9, 10 och 31.

Vi noterar också att det framgår av underlaget att området Nåntuna Vilan uppfattar sitt område som tryggt. Föreningen ställer sig frågande till varför man nämner Nåntuna Vilan som trygghetsfaktor eftersom spårvägen och planerade bostäder kommer att ske främst i Sävja vilket idag är ett utsatt område. Därför borde trygghetsundersökningen genomförts i Sävja och redovisats i underlaget. Dessutom har föreningen tidigare yttrat sig om bland annat social hållbarhet i samband med den fördjupade översiktsplanen. Där framgår bland annat att det finns en stark oro till att detta kommer att bli ett nytt miljonprogram. De ansvariga för projektet har uppgett att kommunen har lärt sig av tidigare misstag och kommer nu därför bygga bort sociala barriärer. Föreningen undrar fortfarande vilka misstag kommunen har identifierat. På vilket sätt kommer kommunen att undvika dessa misstag? Och hur kan man i detta projekt bygga bort sociala barriärer? Dessutom undrar vi hur denna spårväg kommer att minska de sociala problemen och de utsatta områdena idag?

Vidare skriver ni att ”en utbyggnad i enlighet med den fördjupade översiktsplanen kan förändra befolkningssammansättningen i området betydligt. Den leder också till att delar av området ändrar karaktär från skogsområden till bebyggda områden.”

Föreningen ifrågasätter att de ansvariga endast uppger att karaktären förändras från skogsområden till bebyggda områden utan att nämna att området förtätas till Sundsvalls storlek fast på 7 ggr mindre yta och att planen inte är i samklang med den befintliga bebyggelsen.

Fyrspårsavtalet har inte varit demokratiskt förankrat från början hos medborgarna. Depån är en del av ett projekt som är resultatet av fyrspårsavtalet. Mot bakgrund av att den demokratiska processen inte fullföljts samt det nu aktuella omvärldsläget, byggstopp, klimatförändringar, vårt dricksvatten och avloppshantering osv. finns det därför skäl att Uppsala kommun gör ett omtag av stadsplaneringen NU!

Föreningen Malma by och ängar

I linje med den kritiska hållning till spårvägen i dess olika delar som föreningen har haft i tidigare yttranden, finner vi att den föreslagna spårvagnsdepån ytterligare skulle spä på allvarliga ingrepp i känsliga natur- och kulturmiljöer som en spårväg skulle medföra.

Föreningen får nu därför i dess helhet avvisa förslaget till spårvagnsdepå.

Sunnersta Egnahemsförening (SEF)

1. SEF motsätter sig starkt/helt en utbyggnad av kapacitetsstark spårväg A-C, D och spårvagnsdepå, som till liten del betjänar Sunnersta med omnejd och dessutom bara en mindre del av Uppsala stad.

Den dessutom otidsenliga, nostalgiska och extremt dyra statiska spårväg A-C, D och spårvagnsdepå som föreslås i detaljplanen av Uppsala kommun, förordas absolut inte av SEF in i framtiden. Total kostnads kalkyl för delsträcka A-C, D och spårvagnsdepå blir i nutid minst 20 miljarder för Uppsala kommun, region och stat. Den extrema kostnaden går inte att motivera. Tidsvinsten per resa blir dessutom ingen eller mycket negativ med spårvagn!

BRT-busstekniken förordas inte heller i dagsläget på grund av en allt för liten tidsvinst på en fem till sju km lång sträcka från ytterstaden in till City/Centralstation/Resecentrum. Tidsvinsten avtar också med antalet av och påstigningar på en given sträcka in till Resecentrum och med det blir BRT-bussarna allt för dyra och statiska för Uppsala kommun. Långbussar, av typ som körs i Malmö, förordas tills vidare på linjer där de behövs i Uppsala kommun. SEF beskriver/förordar en alternativ utveckling av tåg, kollektiv- och övrig trafik i punkt. tre till åtta.

2. Bergsbrunna/Sävja-Gottsunda som så kallade Noder för Sävja/Södra Staden förordas inte av SEF, på grund av att den planerade Bergsbrunna tågstationen, Nåntuna-Vilan, Sävja etcetera, inte har och kommer inte att ha viktiga betydelsefulla beröringspunkter med Södra Västra stadsdelarna och Sunnersta.

3. Bussarna och tåget i UK och Regionen förordas istället i nutid/framtid vara en kapacitetsstark kollektivtrafik-lösning. En redan befintlig elektrifierad järnväg och planerat utbyggt parallellt 4-spår etcetera, förordas av SEF, med fler UPPTÅG/UL/SL/SJ-AVGÅNGAR till/från Centralstation ett och två. Dessa avgångar föreslås gå mellan Centralstationen och Vänge, Uppsala centralstation och Skyttorp, Centralstationen Bergsbrunna/Sävja och Knivsta, Centralstationen och Länna samt två spår mellan centralstationen, Flogsta och Enköping.

4. Parallella järnvägsfyrspår förordas av SEF att snarast påbörjas och byggas mellan Uppsala och Stockholm, så att kollektivtrafiken kan uppnå en någorlunda stabil

acceptabel nivå och fungera i nutid och in i framtiden. En järnvägsstation anläggs bland annat också i (Bergsbrunna)/Sävja som betjänar alla fyra spåren, med parkeringar, parkeringshus, pendlar-parkeringar och vändplaner för tung trafik, busskollektivtrafik, bilar, cyklar etcetera

5. Bussarna är och förblir framtidens smarta flexibla kollektiva klimatneutrala transportmedel i Uppsala. SEF förordar starkt en modern gas eller vätgasdriven bränslecells-elektrifierad bussflotta för hela Uppsala kommun och regionen. Vätgasdepå i Uppsala kommun saknas och förordas därför att snarast anläggas! Vätgasdrivna bränslecellsbussar körs redan i Tyskland. Sandviken planerar för det in i framtiden.

5b. För tåg, buss och biltransporter till/från Sunnersta/Södra Staden/Gottsunda/hela UK så förordar SEF, *en kraftigt utbyggd Centralstation 1 och 2/Resecentrum*, som blir en stor central trafikknutpunkt i UK och Regionen för tåg/buss och alla övriga trafikslag med stor tillgång på tillfarts/genomfartsvägar. (se punkt 7)

Centralstation 2. Den bör placeras i höjd med nuvarande "rangergård" vid gamla Slotts fabrik/OKQ8 och med ett rikligt antal bilparkeringsplatser för pendlare, cyklister etcetera (Jfr Knivsta station) Gångavstånd mellan Centralstation 1 och 2 föreslås bli ca 300 m och under tak.

6. SEF förordar starkt att antalet parkeringar i Södra Staden, Uppsala City, Centralstation 1 och 2 och i hela Uppsala kommun för övrigt utökas väsentligt och att alla parkeringsavgifter i Uppsala kommun slopas. Det är fullt tillräckligt med så kallad parkeringssnurra för eventuell reglering i centrala Uppsala. (Uppsala bör inte förknippas med parkeringskrångel)

OBS! Uppsala kommun förordas avsätta stora arealer mark för en kraftig utbyggnad av Centralstation 1 och 2/Resecentrum, än vad som anges i detaljplanen för kvarteret Ställverket. Dnr: PBN 2019-00010 och Trafikverkets samrådsunderlag. En okulär granskning i oktober 2023 av befintligt och föreslaget Uppsala C/ Resecentrum, Bergsbrunna C och Knivsta C ger vid handen att för få ytor är avsatta av UK/Knivsta Kommun/TRV för stationsutbyggnadsanläggningarna och som ger hållbara och moderna Resecentrum-anläggningar i Uppsala kommun och Knivsta kommun långt in i framtiden.

7. Till/från/genomfarts-vägnätet till Uppsalas trafikknutpunkt Resecentrum/Centralstation 1 och 2, förordar SEF att tillfarts/genomfarts-vägnätet i Uppsala kommun breddas eller återställs cirkulärt till 2+2 eller i några fall som 2+1 väg. De unika och redan anlagda vägarna som leder till/från Centralstationen i Uppsala kommun är bland annat: E 4an, L255, Dag Hammarskjölds väg in till City, Kungsängsleden/Vårdsätravägen/Lurbovägen/Skärfälten, Kungsgatan till Luthagesplanaden/Råbyvägen, 55an, Svartbäcksgatan, Bärbyleden/Tycho Hedens väg, Vaksalagatan, Fålhagsleden/Strandbogatan/Väderkvarnsgatan, Bergsbrunnagatan, Stålgatan, Fyrislundsgatan, väg 1060, med flera L255 (TRV) breddas till 2+2 väg, och från Flottsund till Knivsta och ut till E4 byggs vägen om till 2+1 väg. Redan av Uppsala kommun beslutad gång och cykelväg på sträckan Vilan till Knivsta byggs ut snarast.

De breddade återställda gatu- och vägnätet räcker gott och väl till in i framtiden för den i Uppsala kommun planerade bostadsutbyggnaden, för bussen som allmänt flexibelt kommunikationsmedel och all övrig trafik. OBS! 30 m avstånd från bostad och till vägbana med bullerdämpande åtgärder, är det som är beslutat och rekommenderat i Uppsala kommun. Det bör och skall gälla på alla genomfartsgator/vägar i hela UK.

8. Årike Fyris och Linnés Tassemarker i Sydöstra Staden och Södra Staden.

Sunnersta/Gottsunda/Ulleråker/Södra Staden/Sävja/Bergsbrunna/hela Uppsala vill starkt värna om det nyligen inrättade unika naturreservat, som föreslås bli en nationalpark alt. världsarv med namnet ÅRIKE FYRIS. Att under dessa förutsättningar föreslå en luft-BRO för all tung trafik och GC rakt igenom Årike Fyris ter sig som oerhört ogenomtänkt åtgärd för både nutida och framtida generationer i Uppsala etcetera Kungsängsleden (2+2 väg) och ny Kungsängsledsbro förordas av SEF.

Spåren av Carl von Linnés Stigar och Tassemarker får inte lättvindigt och besinningslöst suddas ut eller raseras av en spårvägs/bygghysteri i nutid. SEF motsätter sig och förordar inte någon form spårväg i UK och ny bro över Årike Fyris.

Uppsala Pensionärsföreningar Samarbetsråd

Hänvisar till tidigare yttranden gällande spårvagnens olika delsträckor och depå.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Spårvagnsutbyggnad och val av trafikslag

Nollalternativet i miljökonsekvensbeskrivningen är just ett nollalternativ, det vill säga ett alternativ när ingen alternativ hantering av kollektivtrafiken presenteras. Utbyggnad av ett nytt snabbussystem skulle därför inte vara ett nollalternativ. En allmän utveckling mot fler bilar med eldrift kan däremot ingå i ett nollalternativ, då det är en redan pågående utveckling. Både utredningen av anläggningens klimatpåverkan och miljökonsekvensbeskrivningen tar upp det faktum att fler resor med spårvagn kan innebära lägre utsläpp, men beskriver också att det är svårt att bedöma då det bland annat beror på vad de alternativa transportsätten, såsom bilar, har för motorer. Om många människor ska ta sig fram i egna bilar på begränsad yta i städerna innebär det dock också många andra problem än motorernas eventuella utsläpp, såsom buller, partiklar från däck, behov av utrymmen för vägar och parkeringar.

Det stämmer att det redan idag finns bussar som kan transportera människor mellan olika platser i staden. Spårvagnen innebär fortfarande nya kopplingar då det innebär direkt kopplingar mellan vissa målpunkter längs spårvägssträckningen. Det vill säga att resor till vissa målpunkter, framförallt längs spårvägssträckan, blir betydligt snabbare och enklare. Exempelvis kommer det bli lättare för boende i Gottsunda att pendla till Stockholmsområdet för jobb jämfört med idag och lättare för boende i de sydöstra stadsdelarna att ta sig med kollektivtrafik till arbete och studier vid något av universiteten. För resor mellan helt andra start- och målpunkter kommer bussarna fortfarande vara en snabbare och mer direkt koppling.

Detaljplanen reglerar inte hur stadens vägnät eller kommunens järnvägsnät ska utformas. Detaljplanen reglerar inte heller vilka drivmedel som finns tillgängliga för motorfordon i staden.

För svar på yttranden som är likadana som i samrådet hänvisas till svar i samrådsredogörelsen.

Lokalisering

I miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen finns en kort redogörelse för de alternativ till depåns placering som studerats. Den promemoria som

Utvecklingspartiet demokraterna hänvisar till skrevs innan alternativen med olika för- och nackdelar utretts. Området vid Bergsbrunna nya station skulle ligga längst ut i spårsystemet vilket ger långa transporttider för vagnar och personal vid störningar, samt en stor mängd tomkörningar. Placering öster om stambanan medför också att passage av stambanan måste lösas i ett tidigt skede för att spårvägen ska kunna ha depåfunktion vid trafikstart. En annan nackdel med att förlägga en depå vid Bergsbrunna station är de olika projektens tidplaner. Depån är beräknad att kunna börja byggas 2025 och vara klar för provkörning innan spårvägen ska vara i drift 2029, medan den nya järnvägsstationen vid Bergsbrunna inte kommer vara i drift för ens cirka fem år senare, samtidigt som hänsyn skulle behöva tas till utbyggnad av stambanan och etablerandet av en ny tågstation vid Bergsbrunna. Framför allt ett område strax norr om den nya stationen vid Bergsbrunna har studerats och utvärderats närmare som lokaliseringsalternativ för depån. Det området omfattas av riksintresse för kulturmiljövård, ägs av privata markägare och ligger delvis inom hög känslighet för grundvattnet.

Ulltunabrons process

Spårvägsprojektet är komplext med många olika frågor som behöver lösas. Detaljplanerna och de olika delarna hanteras delvis parallellt för att komma framåt och klara utsatta tidsplaner. Spårvägsprojektet bevakar framdrift för kritiska beslut och hållpunkter som påverkar andra delar, såsom till exempel att ett tillstånd för vattenverksamhet för bron över Fyrisån kan fås och att detaljplanen för bron kan antas. Att depån kan byggas är också en sådan kritisk del som behöver vara på plats för att spårvägssystemet ska kunna köras. En detaljplan för en depå som antagits och fått laga kraft ger förutsättningarna för att få bygga en depå på platsen, men kräver inte att något byggs. Det stämmer att den föreslagna bron har en rad aspekter att ta hänsyn till såsom grundvatten, djurliv och kulturmiljö. För att kunna anta planen krävs att dessa aspekter utreds tillräckligt för att också kunna bestämma hur bron kan byggas utan otillåten påverkan på viktiga värden. Vissa delar ska hanteras i arbetet med detaljplanen, andra delar ska hanteras i andra delar av processen. Processen med detaljplanen och olika tillstånd för delsträcka D, som innefattar bron, pågår för fullt. Det finns i dagsläget inget som talar för att bron inte skulle få de tillstånd som krävs och en antagen detaljplan. Det finns därför inte heller någon anledning att stoppa upp detaljplaneprocessen för depån.

Detaljplanen för spårvagnsdepån omfattar inte området för bron över Fyrisån varför detaljplanen för depån inte kan reglera någonting av det området.

Artskydd

Det stämmer att naturvärdesinventeringen har skett under september och oktober. I underlaget till den rapport från inventeringen som utgör bilaga till detaljplanen finns också data som kontinuerligt rapporteras in i en artdatabas. Inventerarna tittar också på spridningsstråk, samband och naturtyper. Det finns dessutom flera tidigare översiktliga utredningar av naturvärden och artskydd kopplat till den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna. Om områdets natur är sådant att det finns anledning att inventera specifika arter som bara syns vissa delar av året görs det. Det kan till exempel röra sig om groddjur i småvatten, vissa svampar eller insekter som lever på eller i träd av en viss typ och ålder. Planområdet för depån är plantage med ung skog utan småvatten eller andra särskilt viktiga livsmiljöer för särskilt skyddsvärda arter, utöver det som redan inventerats. Utredarna har därför bedömt att det inte behövs ytterligare inventeringar andra tider på året i det här området.

Den modellering för cinnoberbagge som Föreningen Sydöstra hänvisar till, populationsmodellering av cinnoberbagge i Uppsala 2023 av Calluna, gjordes i ett tidigt skede utifrån den begränsade data som fanns då, och har senare fördjupats i inventeringar som visar att det inte finns lämpliga miljöer inom depåns planområde. Det stämmer däremot att utbyggnad av hela området för den fördjupade översiktsplanen kommer att påverka cinnoberbaggens livsmiljöer och att kommunen behöver se alla planerade exploateringsområden i sin helhet och i ett sammanhang. Därför jobbar kommunen med en strategi där kommunen redan nu jobbar med förstärkningsåtgärder på andra platser. Det innebär att cinnoberbaggarna får bättre livsmiljöer på andra platser i takt med en utbyggnad i sydöstra staden. Eftersom det tar tid för sådana områden att få ökade biotopvärden pågår arbetet redan nu, innan de sydöstra stadsdelarna har börjat byggas ut i enlighet med den fördjupade översiktsplanen. Strategin har också stämts av med länsstyrelsen som godkänt den. Trots att depån inte är en livsmiljö för cinnoberbaggar inkluderas den i en dispensansökan för cinnoberbagge för hela spårvägsprojektet, just för att ha med depån i helhetsbilden.

Fladdermöss och lämpliga boplatser har inventerats inom planområdet. Inga lämpliga boplatser för fladdermöss har hittats, men inventeringen visar att de rör sig i området. En planbestämmelse begränsar både höjd på belysning inom depån och föreskriver att ljusspridning utanför kvartersmarken ska undvikas.

Naturvärden

Området har låga naturvärden då det är ett skogsplantage i trakthyggesbruk, det vill säga ett område som till större delen kalhuggits. För att kompensera för de naturvärden som ändå går förlorade planläggs ett område som skog. Det området ska skötas för att öka naturvärdena och får inte kalhuggas i framtiden. Om allt skulle fortsätta som i nuläget, utan att området planläggs för en depå, skulle skogen fortsätta brukas enligt trakthyggesbruk och så småningom kalhuggas. Det skulle också förstöra naturvärden.

Dagvatten

Dagvattenhanteringen utreds i samband med att ta fram en detaljplan då det är först då det är möjligt att ha en rimlig uppfattning om vad som kan komma att byggas inom området. Det i sig är beroende av andra utredningar som görs i samband med planprocessen såsom markundersökningar, naturvärdesinventeringar och så vidare. För en fördjupad översiktsplan finns utredningar och bebyggelseförslag på en översiktlig nivå. Det är sedan i detaljplaneskedet som detaljerna tas fram. Sedan den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna antogs har också en infrastrukturplan tagits fram för de sydöstra stadsdelarna. Den föreslagna placeringen av en dagvattendamm i detaljplanen för depån utgår från föreslagen placering i infrastrukturplanen för dammar som kan rena dagvatten från både befintlig och framtida bebyggelse. För att minska belastningen av föroreningar och näringsämnen i vattendragen planeras utbyggnaden av de sydöstra stadsdelarna också innefatta rening av dagvatten från befintlig bebyggelse som idag går orenat ut i vattendragen. Just vid utbyggnaden av depån är det inte aktuellt, men detaljplanen skapar förutsättningar för att inom planområdet rena mer vatten än bara vattnet från depån, i enlighet med infrastrukturplanen för de sydöstra stadsdelarna. Området där det möjliggörs för en damm inom detaljplanen är större till ytan än det behov som behöver tillgodoseas för kvartersmarken inom depån.

En damm föreslås i befintlig dagvattenutredning. Området som planläggs för damm har föreslagits för damm i en infrastrukturplan som tagits fram inom arbetet med utbyggnad i de sydöstra stadsdelarna. Dammområdet ligger inte inom zon med hög känslighet för påverkan på grundvattnet, men i nära angränsning. Planområdet i övrigt ligger mycket riktigt inom område med hög känslighet för påverkan på grundvattnet. Dammen föreskrivs i planhandlingarna vara tät för att inte riskera påverkan på grundvattnet, oavsett var den förläggs. Planhandlingarna möjliggör också att en damm förläggs inom kvartersmarken, om det vid vidare projektering visar sig vara bättre utifrån olika aspekter. Det stämmer att planförslaget utan några skadeförebyggande eller skadereducerande åtgärder bedöms försämra grundvattnets kvantitativa och kvalitativa status. Detaljplanen reglerar därför de åtgärder som är möjliga att reglera i en detaljplan och övriga skadeförebyggande åtgärder kravställs på andra lämpliga sätt. Alla åtgärder följs upp i en miljösäkringslista. Grundvatten, geohydrologi och dagvatten är tillräckligt utrett för att kunna planlägga området för damm. Däremot behövs en kompletterande arkeologisk undersökning av det området planlagt som PARK-damm innan utbyggnad. En sådan är beställd och förväntas genomföras sommaren 2024. Den behöver inte vara färdig vid antagandet av planen då området redan utretts på en översiktlig nivå.

Planhandlingarna har kompletterats med krav på att dagvattendammen ska kunna omhänderta minst ett 20-års regn.

Dagvattensystemets reningskapacitet, inklusive föreslagen dagvattendamm, redovisas för i dagvattenutredningen. De beräkningar som används hämtas från de allmänt använda beräkningsverktyg med data från liknande reningsdammar. Underhåll av dammen behövs mycket riktigt, liksom i alla dagvattendammar, och är planerat.

Grundvatten

Det stämmer att det kan vara känsligt med sprängning och sprickbildningar i delar av de sydöstra stadsdelarna då där är mycket urberg. De frågorna kommer därför utredas och hanteras i samband med varje detaljplan. För depån har det utretts och depån riskerar inte att orsaka grundvattenbortledning. Planområdet består av sandig morän.

Sedan den miljötekniska markundersökningen färdigställdes i februari 2023 har grundvattennivåerna kontinuerligt mätts. Riskutredning grundvatten färdigställdes i oktober 2023. Då hade fler mätningar av grundvattnet kunnat göras och beräkningar som visade att byggnationen av depån skulle kunna hålla sig väl över behörigt säkerhetsavstånd från grundvattnet. Den handlingen var en bilaga till detaljplanen i granskningen. Sedan dess har ytterligare grundvattennivåer kunnat mätas som bekräftat detta. Mätserien kommer fortsätta även efter detaljplanen antagits för att ge så bra underlag som möjligt för byggnationerna.

Riskbedömningen grundvatten visar mycket riktigt på en rad risker med att bygga i området om inga särskilda åtgärder görs för att undvika eller minska de riskerna. Utredningen föreslår också sådana åtgärder och gör bedömningen att det går bra att bygga depån på föreslagen plats med de säkerhetsåtgärderna. De föreslagna säkerhetsåtgärderna utgör därför krav vid byggnation och drift av depån.

Buller och vibrationer

Bullerutredningen visar kartor med bullrets möjliga utbredning vid en fullt utbyggd spårvagnsdepå. Utredningen visar maximal ljudnivå och ekvivalent ljudnivå både med och utan framtida bebyggelse. Maximal ljudnivå är högre ljud som uppstår då och då,

vilket till exempel skulle kunna vara plötsliga höga gnissel från bromsande vagnar. Ekvivalent ljudnivå är en beräkning av mer konstant buller såsom allmänt skrammel, fläktljud, motorer etcetera. Det finns en förordning till miljöbalken med bestämmelser om riktvärden för buller. Enligt förordningen bör buller från spårtrafik och vägar inte överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. Vid uteplats gäller 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. För att bättre förstå vad de nivåerna innebär kan denna jämförelse användas: en viskning har en ljudnivå på ungefär 30 dB, en lugn gågata ungefär 40 dB och ljudnivån i ett kontorslandskap ligger runt 50 dB. Normala samtal mellan två personer har en ljudnivå runt 60 dB.

Utredningen visar att ingen befintlig bostad utsätts för ekvivalenta bullernivåer över 40dBA vare sig dagtid eller nattetid. Ett par av de närmaste befintliga bostäderna norrut skulle kunna utsättas för maximala bullernivåer utomhus mellan 40–45 dBA dagtid och några delar av hästhagen kan utsättas för maximala ljudnivåer mellan 45–50 dBA dagtid. I övrigt ligger bullernivåerna under 40 dBA både vad det gäller maximala nivåer och ekvivalenta nivåer vid alla befintliga bostäder, både dag och natt. Utredningen visar inte olika nivåer under 40 dBA då dessa ljudnivåer är relativt låga och inte överskrider några riktvärden, men utifrån det utredningen visar kan ett rimligt antagande vara att ekvivalent ljudnivå vid befintliga bostäder också är lägre än 30 dBA, det vill säga ungefär motsvarande en viskning. De låga bullernivåer som redovisas i bullerutredningen har inte heller större påverkan på djurliv i området.

Vad för sorts byggnader som kommer att byggas intill depån och vad de ska innehålla är inte bestämt eller prövat i någon detaljplan än. Om och när det planläggs kommer bullerfrågan nödvändigtvis prövas för den bebyggelsen för att planen ska kunna antas. Även om området är bullerutsatt finns olika sätt att hantera det för att ändå skapa bra boendemiljöer, men det är också möjligt att till exempel förlägga handel, verksamhetslokaler eller kontor närmast depån, som inte har samma riktlinjer för buller som bostäder.

Detaljplanen kommer inte att utökas med 300–400 m för att reglera att det är förbjudet att uppföra bostäder i det området. Texter om vad för kommande bebyggelse som kan placeras runt depån kommer inte att tas bort från planbeskrivningen då detaljplanen inte reglerar detta utan beskriver en framtida möjlighet vilket bedöms möjligt med bland annat den framtagna bullerutredningen som stöd. Framtida byggnation runt depån kommer att få hanteras i framtida detaljplaner.

Marken är inte sådan som leder vibrationer. Detta redogörs för i planbeskrivningen under kapitlet buller och vibrationer, samt i tillägget till bullerutredningen.

Klimatpåverkan

Det är på många sätt önskvärt att utreda spårvagnsdepåns hela klimatpåverkan, liksom hela spårvägsprojektet. Det är dock inte möjligt att göra i detaljplaneskedet eftersom det bara går att bedöma det som styrs av detaljplanen, vilket är förändrad markanvändning. Exakt vilka material som kommer användas i byggnaden eller anläggningarna får inte styras i en detaljplan och är därför inte heller bestämt. Detaljprojektering och framtagande av färdiga bygghandlingar sker i senare skeden. Stadsbyggnadskontoret rekommenderar dock starkt att regionen, som är de som projekterar och anlägger depån, gör en analys av anläggningens hela klimatpåverkan och jobbar med att minska klimatutsläppen så mycket det går.

Trädens ekosystemtjänster kompenseras inte om fler använder kollektivtrafik med små utsläpp, men koldioxidutsläpp kan till viss del kompenseras av det. Utredningarna

beskriver också att det inte går att räkna med att depån och spårvägen automatiskt leder till mindre utsläpp och konstaterar därför att anläggningen kommer innebära en ökning av koldioxidutsläpp om inte ytterligare åtgärder görs än vad som kan styras av detaljplanen. Flera sådana åtgärder föreslås därför.

Mikroklimat

Då kvartersmarken omvandlas från att vara helt täckt av skog till betydligt färre träd kan mikroklimatet ändras inom området. Anläggningen för depån är stor, men den kommer inte vara vare sig tätt bebyggd eller helt hårdgjord. Området består också av relativt stora öppna ytor där luft kan strömma igenom och inte bli stillastående. Exploateringen av planområdet förväntas inte orsaka en påtaglig försämring av luftkvaliteten då de fordon som rör sig inom och intill området framför allt är eldrivna, samt att aktivitet i byggnader sker inomhus med möjlighet till reglerade luftflöden.

Spårområdet kan utformas med grus eller gräs runt spåren inom depån. Annan växtlighet kan få plats på vissa delar av området. Depån föreslås i gestaltungsprogrammet och i planbeskrivningen spara eller återplantera så mycket växtlighet som möjligt även inom kvartersmarken. Gestaltungsprogrammet, den fördjupade översiktsplanen och dagvattenutredningen föreskriver också dagvattensystem med växtlighet i form av regnväxtbäddar och öppen damm. Området har inte bedömts få ett problematiskt mikroklimat vad det gäller värmeeffekter, vind eller luftkvalitet. Detta redogörs för kortfattat i planbeskrivningen under rubriken Hälsa och Säkerhet.

Sociala frågor

Depån kommer vara avstängd från allmänheten av säkerhetsskäl och kvartersmarken kommer på det sättet att inte vara integrerad i den framtida bebyggelsen, men skalskyddet som omger depån kan vara det, och det som vi ser av depån kan rent visuellt utformas för att inblickarna integreras i den framtida bebyggelsen. På en övergripande nivå blir depån integrerad i området då den inte kommer att ligga avsidet utan vara en del av den kommande stadsbebyggelsen i området.

Trygghetsundersökningen som nämns i planbeskrivningen har genomförts för hela Uppsala kommun. Resultaten finns uppdelad på olika områden som används för statistik, så kallade nyckelkodsområden. Hela publikationerna finns tillgängliga på kommunens hemsida: <https://www.uppsala.se/kommun-och-politik/publikationer/2021/trygghetsundersokning-2021/>. Planområdet för depån ligger inom statistikområdet (så kallat nyckelkodsområde) Nántuna Vilan, som enligt undersökningen uppfattas som tryggt. Det är dock väldigt nära angränsande till nyckelkodsområdet Södra Sävja. Gränsen går vid Gamla Stockholmsvägen (tidigare väg 255). Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att det kan vara relevant att även nämna hur tryggheten ser ut i Södra Sävja, både eftersom det är i nära anslutning till planområdet, och för att det skiljer sig relativt mycket från Nántuna Vilan när det gäller resultat i trygghetsundersökningen. En kort beskrivning av resultatet från trygghetsundersökningen i Södra Sävja har lagts till i planbeskrivningen sedan granskningen.

Spårvagnsdepån i sig själv bygger inte bort sociala barriärer då det genom sin funktion inte är en plats öppen för allmänheten. Spårvägen kommer i sig självt inte att minska de sociala problemen och utsatta områden idag. De frågorna arbetar kommunen med utanför ramen för spårvägsprojektet. Spårvägen kan utifrån ett socialt perspektiv bidra till att möjliggöra för boende att resa enkelt mellan olika områden i staden.

Process och formalia

Politikerna har fått mandat vid allmänna val att representera allmänheten och fatta beslut som berör alla. Politikerna har givit stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att arbeta med att möjliggöra en kapacitetsstark kollektivtrafik vilket bland annat inneburit uppdrag att ta fram detaljplaner för de områden som behövs.

Hänsynstagande till viktiga aspekter har inte åsidosatts i och med fyrspårsavtalet. Alla viktiga aspekter behandlas. Däremot sker mycket olika arbeten parallellt. Det hade det behövt göra även utan att det hade funnits en tidsplan från fyrspårsavtalet. Olika tillstånd behöver hanteras i olika skeden under eller efter en detaljplaneprocess. En så långsträckt och stort stadsbyggnadsprojekt som en spårväg behöver oftast hanteras parallellt i olika detaljplaner. Kommunen och regionen gör fortfarande bedömningen att de tillstånd som behövs för bron kommer att kunna ges.

Detaljplanen för spårvagnsdepån har utretts i lämplig grad för att kunna anta detaljplanen. Däribland har utredningar för kulturmiljö, naturvärden, påverkan på grundvatten samt dagvattenhantering tagits fram som utgör underlag. De finns publicerade på kommunens hemsida samt sammanfattade i planbeskrivningen.

I arbetet med en detaljplan har kommunen uppgiften att göra en avvägning mellan enskilda och allmänna intressen och säkerställa att markanvändningen är lämplig utifrån ett antal aspekter. Dessa aspekter såsom planförslagets bullerpåverkan, föroreningsrisk, risk för påverkan på grundvatten och påverkan på kulturmiljö utreds av olika oberoende experter. Om planförslaget riskerar att orsaka problem på något område föreslås också förslag på åtgärder för att hantera detta. Om inga åtgärder går att genomföra för att säkerställa markens lämplighet är det inte en lämplig markanvändning och planen kan inte antas. Länsstyrelsen har framförallt till uppgift att bevaka fem överprövande grunder, men kan också ge råd. I granskningen ska Länsstyrelsen bara redovisa om de ser en risk att planen strider mot någon av överprövande grunderna. I detaljplanen med depån är aktuella överprövande grunder: om det strider mot riksintresse för kulturmiljövården, om det gör att miljö kvalitetsnormer i Fyrisån eller grundvattnet försämras, om det är olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. För depån har Länsstyrelsen inte sett någon risk att detaljplanen strider mot överprövande grunderna.

Att 573 yttranden inkommit i samrådet innebär inte att alla haft synpunkter på detaljplanen för depån eller att ingen av dessa synpunkter blivit tillgodosedda. Det innebär inte heller att alla haft synpunkter som varit möjliga att tillgodose inom detaljplaneprocessen. Av de yttranden från privatpersoner och intresseföreningar som inkommit i samrådet och granskningen för depån rör en stor del innehållet i den fördjupade översiktsplanen eller spårvägsprojektet som helhet, inte innehållet i detaljplanen för spårvagnsdepån. De synpunkter som inkommit blir då riktade mot andra politiska beslut än det som rör den aktuella detaljplanen och det som prövas i den. Förvaltningen noterar dessa och i den mån det går för det vidare till relevanta tjänstepersoner eller politiker där frågorna bättre hanteras. De synpunkter som rör detaljplanen såsom oro för bullerstörningar eller påverkan på grundvatten har besvarats i samrådsredogörelse och detta granskningsutlåtande. De flesta sådana synpunkter har dock ändå inte lett till en ändring av detaljplanen då sakkunniga inom områdena redan bedömt att detaljplanen kan uppfylla alla krav och riktlinjer för exempelvis buller och grundvatten. Några yttranden har dock lett till ytterligare utredning eller ändringar. Exempelvis har yttranden med farhågor om hur buller

omhändertagits i samrådet resulterat i att bullerutredningen kompletterades inför granskningen.

I inledningsskedet av arbetet med en detaljplan ska kommunen ta fram en undersökning om detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan, och inom vilka områden. Undersökningen samråds med Länsstyrelsen i ett så kallat undersökningssamråd. Om kommunen och länsstyrelsen kommer fram till att detaljplanen kan antas riskera medföra betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram för detaljplanen. En spårvagnsdepå är en sådan typ av verksamhet som oavsett placering kan innebära risk för betydande miljöpåverkan och kräver därför att en miljökonsekvensbeskrivning tas fram. I länsstyrelsens yttrande daterat 2023-09-12 beskrivs det tidigare undersökningssamrådet och länsstyrelsens yttrande i det, den 22 mars 2022, där länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att planen kan komma att medföra betydande miljöpåverkan.

Lämpliga åtgärder tas sedan fram i detaljplanearbetet för att kunna säkerställa att den färdiga planen inte längre medför risk för betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har å sin sida till uppgift att i samråd och granskning bevaka de fem överprövandegrunderna, samt ge allmänna råd. I länsstyrelsens samrådsyttrande skrev de att det inte stred mot någon av överprövandegrunderna. I samrådsredogörelsen skrev stadsbyggnadsförvaltningen felaktigt att länsstyrelsen i sitt samrådsyttrande skrivit att detaljplanen inte innebar risk för betydande miljöpåverkan. Det var fel, precis som Föreningen Vårda Uppsala med flera skriver, då länsstyrelsen i samråd bara yttrar sig om överprövandegrunderna. Planbeskrivningen hade dock i både samråd och granskning rätt skrivningar kring bedömningen av risk för betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram i enlighet med bedömningen att detaljplanen kunde innebära risk för betydande miljöpåverkan, och föreslagna åtgärder har arbetats in i planförslaget. Antagandebeslutet följs också av en särskild handling som ska tas fram när en detaljplan har bedömts kunna innebära betydande miljöpåverkan. Den särskilda handlingen är en sammanfattning av hur miljökonsekvensbeskrivningen har påverkat planförslaget.

Den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna antogs 2022, överklagades till förvaltningsrätten som avslag överklagandet. Stadsbyggnadsförvaltningen skrev i samrådsredogörelsen att den fördjupade översiktsplanen därefter också fått laga kraft, vilket var fel information. Den hade inte hunnit få laga kraft när handlingarna skrevs och överklagades vidare till Kammarrätten innan den hann få det. Som Föreningen Vårda Uppsala med flera skriver, innebär det att den fortfarande inte har fått laga kraft. Innehållet i en fördjupad översiktsplan kan dock inte överklagas som en detaljplan kan, utan bara processen hur den tagits fram. Innehållet är fortfarande antaget av kommunfullmäktige och gäller.

Byggfas

Byggnation av depå, spårväg samt framtida infrastruktur och bebyggelse kommer att innebära en del störningar under en längre tid. Kommunen och byggaktören avser att göra så mycket som möjligt för att mildra störningarna för både människor och djur i området. Byggfasen kan inte regleras med planbestämmelser i en detaljplan, utan det regleras av annan lagstiftning och i andra processer. Däremot beskrivs konsekvenser av byggfasen för denna detaljplan översiktligt i miljökonsekvensbeskrivningen.

Fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna

Angående den fördjupade översiktsplanens likhet med planeringen för miljonprogrammet. Miljonprogrammet var ett mål från regeringen att bygga en miljon bostäder i Sverige på tio år. Den fördjupade översiktsplanen har en horisont på 2050, det vill säga ca 25 år, och det finns också många aspekter som kan göra att det tar längre tid än så. Den största andelen bostäder i miljonprogrammet var lamellhus i tre våningar. En tredjedel av det som byggdes var villor och andra småhus. Miljonprogrammet var alltså ofta inte så tätbebyggt. Trots det brukar miljonprogrammet för många vara synonymt med de byggnader som har sex våningar eller mer och mestadels byggdes som hyresrätter. Oftast syftar många specifikt på de områden som idag brottas med sociala problem. Något som däremot karakteriserar miljonprogrammet är stora områden med samma karaktär och upplåtelseform. I den fördjupade översiktsplanen finns en tydlig inriktning att det ska vara en spridning mellan olika boendeformer och upplåtelseformer i varje område. Ett annat karaktärsdrag för miljonprogramstiden var att det byggdes med prioritet för biltrafik, och stora ytor för parkering, som ofta upplevs som otrygga ytor idag. Den fördjupade översiktsplanen har motsatt inriktning, där spårvagnen är en del av det.

Yttranden från privatpersoner

Privatperson 1

Är såklart motståndare till planen i sin helhet. Efter att ha läst planen, och andras åsikter om denna, känns det som att det borde vara självklart att inte gå vidare i detta. Stora pengar som skulle kunna användas till vård, omsorg, skola och allmänt vägunderhåll. Med så stort motstånd som ni möter borde det här vara enkelt. Med tanke på vad det kostar att åka kollektivt idag undrar jag till att börja med vad prissättningen för att åka spårvagn kommer att bli? Det är betydligt billigare för mig att ta bilen när min familj ska till stan och tillbaka redan idag. Lokaltrafiken fungerar bra som den gör idag, den är bara för dyr. Spårvagnar behövs överhuvudtaget inte och det kommer att bli ännu dyrare att åka för invånarna. Olycksrisken ökar och var ska energin komma ifrån? Vad är det för befolkningsökning som ni ser komma? Är det arbetsföra individer eller blir det som det varit de senaste 30 åren? Ni måste kunna finansiera det här och dessutom förklara vilket behov stadens invånare har av denna plan? Som jag ser det just nu verkar intresse för vad "folket" tycker, bara vara formellt. Dvs man följer reglerna för samråd men beslutet verkar redan vara fattat. En befolkningsökning på 50 000 invånare låter dessutom helt osannolikt i dagsläget. Genom att driva igenom detta kommer kommunens demokrati att försvagas, folk kommer att strunta i att rösta i framtiden.

Privatperson 3

Jag tycker fortfarande att det är sjukt att Uppsala ens funderar på att skaffa en spårväg/spårvagnssystem. När det finns fantastiska bussförbindelser och cykelvägar i denna stad. Bättre att satsa mer på dessa och utvidga dem ännu mer. För att inte tala om den ENORMA kostnad för att göra detta. Varför inte lägga den på sjukvården (som är regionens största arbetsgivare och sysselsätter halva staden) som går på knäna och behöver alla pengar som den kan få? PRIORITERA och fördela resurserna rätt, det är ju våra skattepengar som ni ska bygga den här förbannade spårvägen med. Då måste vi ju få tycka till om den ens ska byggas? Varför kan inte Uppsala stad få rösta om denna fråga.

Jag kommer absolut finna mig i beslutet om det nu så skulle vara att en majoritet vill ha den här spårvägen. Vi lever ju i en demokrati och då får man väl bita i det sura äpplet om man blir nedröstad av majoriteten. Sedan borde all denna bebyggelse ske söder om hela lunsen området. Det är ju ändå dit vi kommer komma i framtiden då Uppsala fortsätter att växa. Börja bygga där för att göra det så bra som möjligt redan från början. Inte mellan 2 etablerade bostadsområden som människor vill bo i på grund av sina härliga naturområden. Många kommer inte vilja bo kvar om ni genomför denna plan och bygger allt som ni tänkt med avfart från E4 genom Sävja och så vidare. Än en gång mycket mer rimligt att bygga allt detta söder om lunsen. Att bygga depån bredvid en hästgård känns ju inte heller bra för dem stackars djuren som lever där och alla som lär sig rida där. Ska de göra det samtidigt som det byggs och bullrar precis intill? Djuren kommer ju bli rädda och deprimerade av allt som sker. Barnen som då lär sig rida kan skada sig om djuren blir rädda och agerar oförutsägbart. Jag tycker verkligen som sagt att ni ska bygga (om ni nu ens måste bygga) allt detta söder om lunsen där det inte påverkar befintliga bostadsområden. Det är ändå där vi kommer hamna i framtiden. Så bygg där från början. LÅT OSS RÖSTA OM DENNA JÄTTESTORA FÖRÄNDRING!

Privatperson 38

Varför måste ett sånt fint område som Nantuna Ängar och den känsliga miljön, vad gäller vårt grundvatten bebyggas med depå och spårväg. Hela området ligger ju på lerbotten, har ni inte undersökt detta? Ta bara när järnvägsbron skulle byggas vid Kuggebro, hur mycket kemikaliskt förstärkningsmedel pumpades in i grundleran, och det kommer att bli detsamma och ännu värre när denna depå skall byggas och dess spårvägsnät, ännu mer kemikalier kommer att pumpas in i leran, och tillslut hamna i vårt dagliga grundvatten. TÄNK OM OCH GÖR RÄTT!

Privatperson 105

Tack för info om detaljplanen om den beslutade spårvagnsdepån. Har inte fått någon info om hur spåren skall dras efter ån genom Nantuna. Finns inte heller med några spår ordentligt i denna detaljplan. När jag tittar på kartan på sidan 8 så slutar den tydligen på Sävjasidan. Det är väl tyvärr meningen att man inte skall få någon helhetsbild av det hela. Anser att detaljplanen inkräktar på Nantuna/Sävjas fritidsområde med kullarna mm. Fritidsområdet är inte så stort och det är smalt. Det är inte så trevligt med spårvagnar i grannskapet. Det är omodern teknik som blixtrar, skramlar och skriker/väsas i skarpa kurvor.

Privatperson 433

Det är inte någon här som vill ha spårvagnar och allra minst en spårvägsstation istället för vackra grönområden. Det här är endast ett perverst sätt att förverkliga era drömmar som politiker, så ni kan sitta och dregla åt er själva i årtal framöver och minnas tillbaka vilken oerhörd roll ni spelade, även om ni förstörde Uppsala. Ni har fortfarande tid att lyssna på människorna som lever utanför er lilla bubbla utav ouppnådda drömmar.

Privatperson 9

Jag protesterar mot att en spårvagnsdepå och spårväg ska placeras i denna ömtåliga miljö. Det är obegripligt att inte Uppsala kommun måste ta hänsyn till naturskydd, klimat-, miljö-, mångfald och biodiversiteten så som alla andra förväntas göra. Att hävda att ni "bara rör er i kanterna" duger inte. Att nu fråga oss så här långt i processen är enbart spel för galleriet.

Privatperson 553

Hej I detaljplanen så ska väl åkermarken/ängen, som idag är hästhage, bli till en "stadspark" (vad nu det innebär), så varför ska dammen efterlikna miljön för jordbruksmark? Finns det mer uppdaterad information om vad som kommer att hända på denna yta (fältet/ängen)? Det jag har lyckats hitta är daterat flera år tillbaka. Jag undrar också varför ni inte väljer att dölja depån norrifrån med till exempel träd så att man slipper att se den från den framtida stadsparken/ängen och våra fastigheter på Kardvägen? Tanken är väl att den inte ska påverka omgivningen så mycket? Finns det risk att det blir många mygg i området på grund av dammen? Är det något som ni har tagit i beaktning eller har en plan för?

Privatperson 512

Jag bor i Södra Sävja och kommer att påverkas mycket av spårvagnsdepån och för att inte tala om spårvägen intill mitt boende. Oljud även nattetid. Att ni planerar för depån är mycket märkligt då ni inte har fått bygglov för bron över Fyrisån. Ett enormt brobygge som kommer att förstöra naturen, fågellivet och grundvattnet. Allting verkar gå i bakvänd ordning.

Privatperson 554

Vem ska åka spårvagn mellan Gottsunda och Bergsbrunna? Ett storhetsvansinnigt mastodontprojekt som kommer att kosta mycket mer än vi kan föreställa oss, i form av miljöförstöring, naturförstöring och negativ förändring av ett fantastiskt fint bostadsområde. Vi är inte emot utbyggnad men med omsorg om småskalighet för att inte förstöra områdets karaktär. Inte ens den nya stadsbron har den gigantiska storleken som den projekterade bron ska ha. Är detta verkligen en realistisk plan eller är det Pelling som vill göra avtryck och inte kan inse att det är helt fel? Ligger det prestige i detta? Han skulle få en stjärna i himlen om han hade modet att upphäva detta idiotiska projekt.

Privatperson 555

Hur kan ni gå fram med synpunkter på detaljplanen trots att alla nödvändiga tillstånd inte är godkända för bron över Fyrisån? Det är inte heller klart för spårvägen heller. Hur kommer det sig att vi som bor längs med Hemsjösvägen INTE från någon information överhuvudtaget kring planerna med detaljplanen? Vi kommer i allra högsta grad att påverkas av bron, spårvagnsdepån samt utbyggnaden av södra Uppsala. Jag saknar en konsekvensanalys hur den biologiska mångfalden kan säkras i och med en spårvagnsdepå.

Privatperson 301

Jag är boende i Vilan sedan 27 år tillbaka. När jag kom till Uppsala för att studera på Universitetet hösten 1961, hade spårvagnslinjerna redan lagts ned. Jag tycker därför, att det är lite väl magstarkt att återinstallera samma system igen efter drygt 60 år. Allra helst som det kostar så mycket och kräver enorma resurser att genomföra. Föredrar definitivt en utbyggnad av busstrafiken, som både är lämpligare i samklang med övrig trafik och kräver mindre ingrepp i gator och rimligtvis lägre kostnader för genomförande.

Privatperson 173

Hej, Är orolig för att depån genererar buller som stör oss i Nántuna. Placera depån på deponihögarna söder om det föreslagna läget på dessa finns inga promenadstigar/ridstigar och inte mycket träd. Det bästa vore om spårvägen inte blir av, ingen vill ha den.

Privatperson 130

Har skickat in det gemensamma yttrandet som Föreningen sydöstra tog fram till samrådet.

Privatperson 556

Har egen erfarenhet av att städa tåg. Ett, det räcker med en plattform och redskapsbod plus enkel rastlokal vid stationen. Smidigt och anpassningsbart. Det är ännu bättre om servicen sker portabelt, alltså städarna har en utgångspunkt men måste vara beredd på att lokalisera rätt vagnar. Kan berätta mer om min arbetslivserfarenhet från MTR.

Privatperson 23

Skattepengarna behövs till sjuk- äldrevården i Uppsala som är under all kritik. Jag minns spårvagnstrafiken som inte alltid var av godo. Spårvagnarna ska gå på bördig åkermark. Ta lärdom om raset på E6, där trafiken påverkar negativt. Slösa inte med skattepengarna för att politikernas dröm ska bli verklighet! Bygg bostäder men sluta med att förfula, förstöra och förtäta hela Uppsala stad. Se er om i Uppsala. Varenda gräsmatta eller grönområde är antingen bebyggd eller ska bebyggas. Skräckexempel är Fyrislundsgatan och Kungsgatan. Skövla inte mer av befintlig skog! Berörda partier L, Mp, S och V pratar varmt om miljön och klimatet i vissa debatter men i verkligheten är dessa de största anti miljö- och klimatförespråkarna. Flera kunniga personer protesterar mot spårvagnseländet. Ta ert förnuft, släpp prestigen och satsa skattepengarna på sjuk-äldrevården med flera viktiga verksamheter!

Privatperson 238

Samma yttrande som i samrådet, med tillägget:

Förstår att PBL kanske bara avser att kolla på det tänkta området, men när annan bebyggelse redan är planerad borde allt det utredas för att "se den större bilden". Ex. bara för att de inte bor fridlysta djur inom planområdet, så anses de inte påverkas trots att de bor i deponin bara 50 m bort. De djuren har alltså planområdet som livsmiljö. Enligt ert svar på sid 73 i samrådssammanställningen så håller ni med om att kumulativa effekter ska tas hänsyn till, men i alla övriga svar så skriver ni att ni bara tittar inom planområdets gränser vilket ni dessutom svarar senare i samma svar på sid 74. Ert svar på samma fråga är därför motstridigt. Även Länsstyrelsen påtalar att de kumulativa effekterna för yt- och grundvatten ej är utredda för all utbyggnad utan begränsar det till enbart depån. Kan få konsekvenser. Utredningar ej på plats för att kunna utgöra underlag för en detaljplan. Utöver ovan synpunkter får jag känslan av att ni ej verkar ta till er av alla synpunkter utan "viftar bort dem" i era svar. De enda punkter ni verkar ta hänsyn till är synpunkter på fel i handlingarna så ni kan rätta till dem inför nästa steg i processen.

Privatperson 291

Samma yttrande som föreningen sydöstra bortsett från ett stycke om samrådsredogörelsen

Privatperson 557

Detaljplanering av spårvägsdepån bör avvakta utredningar och tillstånd att bygga en bro över Fyrisån vid Ultuna. Man bör göra ett omtag när det gäller depåns placering. Det vill säga flytta den till västra sidan om ån, eftersom den mesta trafiken kommer att vara där. Det finns stora frågetecken beträffande befolkningsutvecklingen i Uppsala; inte minst att invandringen kommer att minska. Det behövs en grundligare analys av hur spårvägsprojektet kommer att påverka Uppsala kommuns ekonomi på lång sikt; det vill säga bland annat hur mycket som behöver lånas upp och hur det kommer att påverka andra verksamheter i kommunen. Buller färdas lätt över vatten. Fyrisån kommer att bilda en "ljudtunnel" och kommer att starkt påverka ljudnivån i området lång väg bland nuvarande bebyggelse.

Privatperson 140

Hur kan man planera för en spårvagnsdepå när beslut om bro över Fyrisån ännu inte prövats. Fullständigt vansinnigt. Länsstyrelsen yttrande????

Privatperson 558

Jag är helt emot den nya detaljplanen. Jag tycker att det är vansinnigt att planera spårvagnsdepån där den nu är planerad att vara.

Privatperson 504

Planering för att framtida bostäder i närheten av spårvägsdepån inte utsätts för oacceptabla buller- och vibrations-störningar.

I den föreslagna planen anges bland annat. "Utrymme för ny bebyggelse ska kunna växa fram intill spårvägsdepåns område".

Enligt planerna för den framtida Sävja stadsnod-området föreslås nya bostäder med direkt tomtgräns till spårvägsdepån väster om väg 255, och på östra sidan av väg 255.

De planerade lägenhetshusen för "Sävja-noden" vid väg 255 kommer att ligga i direkt anslutning till spårvägsdepån. De planerade bostäderna, 4-5-våningshus, kommer att ligga i direkt anslutning till eller 10-50 meter från en rangerbangård för spårvagnar, vilket kommer att skapa höga buller- och vibrationsnivåer nästan dygnet runt. Alla spårvagnar ska köras in på området varje kväll, när spårvagnarna slutar att gå, efter midnatt. Och spårvagnarna ska sen ut igen tidigt på morgonen, redan vid 05-06 på morgonen. Det kommer inte vara möjligt att anlägga bullerdämpande plank som tar bort detta buller, då avståndet är för kort och att lägenhetshusen blir 3-5 vån höga. Bullerplank kan i detta fall inte lösa kommande problem. Detta innebär att buller- och vibrationsproblemen inte går att undvika om man planerar att bygga spårvägsdepån samt de nya bostäder som planeras. Spårvägsdepån och närliggande nya bostäder går ej att uppföra med den närhet som planeras. Detta är oförenligt. För att säkerställa att man undviker framtida oacceptabla buller- och vibrations-störningar för framtida bebyggelse bör:

*Detaljplanen utvidgas med en zon på 300–400 meter, runt hela den planerade spårvägsdepån, där det i framtiden inte får bebyggas bostäder

*Att texter som anger ”Utrymme för ny bebyggelse ska kunna växa fram intill spårvägsdepåns område” stryks från detaljplanen

lanspråktagande av brukningsvärd jordbruksmark (MB 3 kap 4 para)

I detaljplanen anges att en dagvattendamm planeras att lokaliseras på brukningsvärd jordbruksmark.

Kommunen har i detaljplanen inte utrett alternativa lokaliseringar av planerad dagvattendamm, och därmed inte visat ”att det inte finns annan lämplig mark för att tillgodose behovet” (MB 3 kap 4 para) av en dagvattendamm. Det finns uppenbart andra alternativ som inte tar i anspråk jordbruksmark.

*Planerad placering av en dagvattendamm på jordbruksmark måste därför utgå ur föreslagna detaljplan.

Det försåtliga med kommunens planering är att man nu endast prövar en detaljplan för en spårvägsdepå, och inte för den direkt närliggande marken där man har planer för nya bostäder, som skulle utsättas för oacceptabla buller- och vibrationsstörningar. Om kommunen avser att lokalisera en spårvägsdepå på den planerade platsen måste man därför, i samma plan, lägga en skyddszon på minst 300–400 meter runt hela den planerade spårvägsdepån där bostäder inte får byggas i framtiden.

Privatperson 13

Vansinnigt att lägga miljarder av invånarnas pengar på en depå. Var skall pengarna tas ifrån, sjukvård utbildning med mera? Detta är bara ett projekt som Pelling med flera vill sätta sitt namn på. Ett Hartwig med andra ord. UKK har ju aldrig gått med vinst sedan dag ett. Hur många från Gottsunda pendlar till Stockholm idag???

Privatperson 242

Byggande av en spårvagnsdepå öster om Fyrisån styrs av ett starkt kontroversiellt beslut att etablera ett nytt kollektivtrafikstråk i Uppsala kommun som möjliggör spårväg. Detta beslut styrs i sin tur av ett avtal mellan några kommunpolitiker i Uppsala och staten strax före valet 2017, och som har ingåtts utan demokratisk förankring hos folket. En kritisk komponent av spårvägsplanen gäller särskilt den 850 m långa bron över Fyrisån med 15 brostöd och en höjd mellan 12 och 16 m över ån. Byggande av denna bro medför risker för en av Sveriges viktigaste grundvattenförekomster, Uppsalaåsen. Åsen är kritisk för tillförsel av vatten med bra kvalitet till hushåll i Uppsala kommun.

Vi har tre frågor gällande detaljplanen att bygga en spårvagnsdepå öster om Fyrisån:

1. Hur kan denna detaljplan skickas för granskning innan mark och miljödomstolen i Nacka har gett sitt utlåtande om planen att bygga bron över Fyrisån med dess risker för Uppsalas vatten? Om domstolens beslut blir negativt, finns inget behov av att bygga en spårvagnsdepå öster om Fyrisån!

2. Vilken är Plan B för kollektivtrafiken i Uppsala kommun om domstolens beslut gällande bron är negativt?

3. Är det planerat att skicka förslaget angående brobyggandet vidare för beslut i plan- och byggnadsnämnden innan ett beslut från mark och miljödomstolen i Nacka har inkommit?

Vi förväntar oss svar på dessa frågor.

Privatperson 176

Det är totalt galet att man bestämt sig för att lägga depån på denna plats av flera skäl. 1. Det är oklart om det går att bygga en bro genom vattenskyddsområdet alls. Utan bron faller hela spårvagnssatsningen, i synnerhet om depån byggs på det planerade stället. Enligt Uppsala Vatten är åsen och dess välmående den i särklass villigaste faktorn för att Uppsala ska kunna klara vattenförsörjningen framöver. Att då påla ner en 13 500 ton bro genom den inre skyddszonen är helt vansinnigt. Likaså att bygga en hängbro som skulle bli större än Tjörnbron.

Skattepengarna har väldigt mycket viktigare saker att gå till dessutom. 2. Spårvägen i sin helhet är ett orealistiskt projekt i dagsläget med hänseende till planeringsmissar, kommunens och regionens svaga ekonomi, omvärldsläget och den egentliga nyttan. 3. Hela delsträcka D är tveksam på så många punkter att den borde strykas helt. Vilket innebär att depån måste flyttas till andra sidan ån. Dvs om spårvägen överhuvudtaget skall byggas. 4. Fyrspårsväget är generaltrasigt och bör rivas upp omedelbart. Det kommer att bli fyrspår framöver oavsett om Uppsala ruinerar sig på att bygga spårväg och Sydöstra eller inte. Att säga något annat är ju rent felaktigt. Finns mycket mer att skriva om och anmärka på, men för tillfället stoppar jag där.

Privatperson 447 och 254

Jag stödjer definitivt inte planerna gällande byggnationen av spårvagnsdepå. Detta eftersom - en sådan byggnation baseras på bristande beslutsunderlag och har tagits fram av en skör politisk majoritet i Uppsala med var och en egen agenda. Att den har total avsaknad av fullständig konsekvensanalys eller ens laga kraft för att gå vidare med detta projekt. De fortsätter urholka kommunens och med denna depåbyggnation även regionens ekonomi på bekostnad av annat. Pengar används till detta i stället för områden där behov finns exempelvis fungerande sjukvård, kvinnojour etcetera Ett projekt utan mandat från oss boende i kommunen och regionen och allra minst oss närboende. Det är en icke demokratiskt vald kommunstyrelse som forcerar detta. Det är en kommunstyrelse som trixat och testat lagar, kohandlat och köpt sig makten att få driva kommunen. Det är heller ingen fråga som kommunens invånare fick information om eller kunde välja sida vid senaste valet. Det var helt nedtystat av samma styre och dess stab av extrema mängder av kommunikatörer. För vem gör ett litet antal politiker detta? Knappas för de boende i Nåntuna, Vilan, Bergsbrunna, Sävja, Sunnersta mm Varför i just detta område och hur sjutton har man kunnat tänka så bakvänt? Det är en mycket intressant fråga varför man driver detta så hårt och hur man kunnat komma fram till dylik placering. Inte ens en 3 åring skulle ju kunna tänka så bakvänt. Det har sagts vilket säkerligen går att spåra att denna depå placering är den enda som varit aktuell från i alla fall kommunstyrelsens sida. Hur kan de tänka så bakvänt. Tvinga igenom ett bygge av en depå dit spårvagnar inte ens säkert kan åka. Ja herregud, vem kommer ens på tanken. Den bro som man förutsätter skall byggas över Fyrisån och riskera vårt dricksvatten inte ens är säker att den får byggas. Vad skall då denna gigantiska byggnad användas till då av regionen? Lagerlokal för sjukhussängar då man inte har bemanning att ta emot alla patienter som behöver vård? Hur kommer kommunens och regionens ekonomi påverkas i generationer av ett dylikt projekt som

skall tvingas igenom i en lågkonjunktur? Förstörelse av ett helt område och tvinga på de redan boende en helt ny livsmiljö: Detta projekt helt kommer att stöpa om södra och sydöstra förorternas värdefulla miljöer som har ett av de högsta natur-, kultur-, landskaps- och friluftsvärdena för Uppsala. En bro över Fyrisån, vid naturreservatet Årike Fyris, kommer för alltid att förstöra landskapsbilden vid Fyrisåns värdefulla dalgång. Det kommer skapa ett extremt buller, gnissel och det även vid depå där det kan bli extra mycket. Hur skall man dämpa ljudet för oss närboende? Hur tänker man dölja detta jättelika bygge så vi slipper se skiten? Hur kan man ens komma på tanken att besluta att bygga en depå i kulturhistorisk mark där Linne vandrat runt, fridlysta djur huserar och mängder av människor bor men även besöker dagligen på grund av naturupplevelsen. Världsarv: - en bro och tillhörande depå kommer att riskera världsarvsnomineringen "The Rise of Systematic Biology" (Linneminnen) till Unesco negativt. Vill vi inte få hit turister och öka intresset av Uppsala som Linnes hemstad? Vill vi förstöra kulturhistorisk miljö? Linne vänder sig säkert i graven om han ser vad en klick stollar vill försöka hitta på. Förutom att det skulle innebära förstörelse av stora natur, kultur- och miljövärden, kommer det även att beröva oss medborgare biologisk mångfald, kulturhistoria, natur-, miljö- och friluftsvärden samt åkermark. Ekonomisk kompensation till närboende? Det bör utgå kraftig ekonomisk kompensation till närboende om detta spektakel mot all förmodan får fortskrida och spårvägsetappen blir verklighet. Det påtalas från de rödgröna som ligger bakom detta att det skulle vara bra för markvärden och fastigheter men det enda de kan påvisa är köpta undersökningar som gäller helt nyanlagda spårvägar med nyproduktion. Inte att man klämmer in i befintliga bostadsområden med allt oljud mm som tillkommer. Uppsala har en kommunledning som tvingar region och skattebetalare att använda pengar som behövs här och nu i skola, vård, äldreomsorg, trygghetsfrågor för att nämna några saker. Allt för ett prestigeprojekt som inte behövs inom oerhört lång framtid. Stoppa galenskaperna: Jag kan tycka att det är på sin plats att stoppa dessa planer helt av tidigare nämnda orsaker men även en mängd fler. Detta är helt enkelt dårskap i dess värsta form och enbart prestigeprojekt för en handfull politiker som vill att Uppsala skall bli en förort till Stockholm. De politikerna borde helt sonika bli personligt ansvarig för alla kostnader och risker detta medfört för oss skattebetalare. Arg, besviken och förvånad boende i Nantuna och skattebetalare i Uppsala kommun och region Uppsala

Privatperson 297

Återigen lyckas Uppsala Kommun att göra mig på riktigt dåligt humör. När ska kommunen LYSSNA på sina invånare istället för att bara köra över och gå på i ullstrumporna. Nu handlar detta förslag om depån, men vore det inte klokt att avvakta och se vad som sker i frågan om själva SPÅRVÄGEN innan man spenderar hundra tusentals kronor på förslag som är avhängigt annat? Jag skulle tro att jag har skickat in synpunkter under samrådet, eftersom jag nu har fått ett fint litet vykort från kommunen - men vågar inte chansa då "Den som inte framfört skriftliga synpunkter på förslaget under samråd och/eller granskning kan förlora rätten att senare överklaga beslutet att anta detaljplanen."

Det är, förutom att det är en idiotisk plan att bygga en spårväg mellan två utsatta områden, också förkastligt att inte HELA Uppsala får samma information om planerna på stor utbyggnad, spårväg sträcka enligt ovan, riskerat grundvatten, borttagning av träd, ENORMA KOSTNADER för alla kommunens skattebetalare osv. För den som bor i Salabacke eller Årsta har ju inte fått samma information som vi som råkar bo i det område som berörs. Men de kan faktiskt också ha synpunkter! Och i en såhär omfattande och kostsam fråga borde alla medborgare få samma information. För

övrigt, de kartor som bifogas i sammanhanget (och i andra delar av projektet) är helt värdelösa.

Vänligen se till att ha kartor som gemene man kan förstå. Sätt ut gatunamn, befintliga vägar, planerade hus, vägar spårväg och så vidare. Man ska inte behöva var väl insatt i projektet för att förstå vad som visas på en karta.

Privatperson 249 och 250

Yttrande angående detaljplan för Uppsala spårvagnsdepå (dnr PBN 2021-003915) Planförslaget för spårvagnsdepån brister i ett stort antal viktiga avseenden. Det har inte gjorts en detaljerad utredning om depåns miljöpåverkan. Det är både orimligt och oansvarigt att göra en detaljplan innan man gjort utförlig analys av hur depån kommer påverka natur- och kulturmiljön, samt grundvattnet (kvalitet och kvantitet) i området. Depån kommer orsaka höga bullernivåer. Troligtvis för höga för de omkringliggande bostäderna. Detta måste undersökas och resultaten presenteras innan det kan vara aktuellt med en detaljplan. Normalt byggs den här typen av depåer långt utanför tätbebyggt område av såväl buller- och vibrationsskäl, som av sociala skäl och trygghetsskäl. Den föreslagna positionen för depån är alldeles för nära existerande och kommande bostadsområden. Det föreslagna läget är riskabelt och inte lämpligt ur framtidssynpunkt. Det är ekonomiskt ohållbart att bygga en spårvagnsdepå öster om Fyrisån vid den här tidpunkten. Depån kräver bygge av en enorm bro över Fyrisån och genom känsligt naturskyddsområde - ett gigantiskt och riskabelt projekt som kommer kosta enormt mycket pengar och ge kommunen enorma skulder. Spårväg öster om Fyrisån kommer inte fylla någon nytta och funktion förrän efter tågstationen i Bergsbrunna byggts, vilket inte är aktuellt ännu på väldigt många år. Det finns inte heller ekonomi för regionen att driva onödig spårvagnstrafik på sträckan mellan Sävja och Ulltuna förrän tågstationen kommit på plats. Att detaljplanera och bygga en bro och spårvagnsdepå under de här omständigheterna är ohållbart. Kommunen har under lång tid tagit emot frågor om, synpunkter på, och invändningar mot, hur spårväg ska byggas i området. Dessa försök till samråd från medborgarna har ignorerats och förkastats från kommunens sida. Den nu föreslagna planen för depån handlar inte alls om samråd utan är ett bevis på hur kommunens ledning inte visat minsta lyhördhet eller intresse gentemot allmänheten och mot boende i området speciellt. Just nu krävs i första hand en utredning av hur kommunen missköter den demokratiska processen kring spårvägsplanerna.

Privatperson 50

Nödvändiga tillstånd för bro över Fyrisån är ej godkända. - Detaljplanen för spårvägen är inte heller godkänd. - Påverkan på Uppsalas vattenförsörjning inte klarlagd eller godkänd. - Utredning av ljud- och vibrationspåverkan av spårväg och spårvagnsdepå på befintligt bostadsområde ej klarlagd. - Känslig mark runt Fyrisån har ej beaktats. - VILKA kommer att åka spårvagn för att ta sig till jobb i Stockholm? Hur utrett är det? - Sköntänkande av politiker och tjänstemän som tror att de ska få ett monument efter sig? - Fria fantasier och ett otroligt slöseri med skattemedel som borde ha gått till vård, skola och omsorg! Orealistiskt i dagens läge!

Privatperson 559

Jag motsätter mig detta förslag på detaljplan. Detaljplaneförslaget medför oförutsägbara konsekvenser för naturliv, Uppsalas vattenförsörjning och invånarens behov av stadsnära natur för vardagsmotion och rekreation. Jag tycker förslaget

försämrar framtida behov av stadsnära natur och inrättande av naturskydd längs Fyrisån. Förslaget förfular landskapet och minskar Uppsalas attraktivitet för närboende och besökare. Byggandet av en spårvagnsdepå kommer medföra stora kostnader för Uppsalas kommun och dess nuvarande och kommande invånare. Om detaljplaneförslagen för spårvagn, spår och (detta och andra förslag) genomförs minskar Uppsalas attraktivitet som hemort för mig. Uppsala stad förfulas och förlorar natur- och kulturvärden och den gällande översiktsplanen riskerar att ytterligare försämra Uppsalas kvalitéer.

Privatperson 373, 364 510, 511, 514, 515, 520, 521, 533 och 560, 561, 562, 563

Samma som Föreningen sydöstra

Privatperson 289

Hej, jag har följande synpunkter på detaljplanen:

- Ingen bullerstudie har gjorts vad gäller friluftsområden.
- Finns ingen studie som beaktar hur buller från spårvagnar inne på depåområdet (gnissel, slag, vibrationer), och annan verksamhet inne på depån, påverkar intilliggande "riksintresse för friluftsliv".
- Depån planeras att ligga inom område för riksintresse för kulturmiljövård. Det finns ingen utredning som visar på hur intilliggande verksamheter, som fortsättningsvis är en viktig del för kulturmiljövården, påverkas.

Privatperson 536

Jag framför här mitt yttrande om detaljplanen för spårvagnsdepå. Yttrandet är framförallt grundat i dels personlig kunskap och erfarenhet inom teknik och naturvetenskap från drygt 20 år inom akademien och statlig myndighet, varav de senaste 14 åren inom geovetenskap och naturresurser, dels i yttranden från bland annat flera svenska myndigheter, samt dels i samrådshandlingar. Jag bor i området med familj och vi påverkas både direkt och indirekt av dessa planer.

Spårvagnsdepån kommer i sig ha stora negativa konsekvenser för miljön (kanske framförallt den komplicerade och känsliga hydrologin i området), för landskapsbilden och kulturmiljön, samt för invånarnas boendemiljö med bland annat buller och påverkat friluftsliv mm. Därutöver måste spårvagnsdepån som planeras på östra sidan av Fyrisån ses som en del av en helhet, då den är fullständigt beroende av parallella projekt om spårväg (huvudsakligen på västra sidan ån), bro över Fyrisån och den fördjupade översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna med dess extrema exploatering av området.

Dessa projekt saknar på många kritiska punkter avgörande beslut och tillstånd och en del är överklagad till förvaltningsdomstolen. Man har på en rad områden sökt dispenser rörande bland annat vatten, miljö och artskydd som också de kan vara avgörande för de olika delprojekten. Dessutom står flera problem med potentiellt katastrofala konsekvenser olösta och man verkar förlita sig på bland annat framtida innovativa lösningar för att klara av dessa, utan några som helst garantier för att det faktiskt går att lösa. Det finns en mycket stor risk att något av alla dessa saker sätter stopp för viktiga delar av något av delprojekten – framför allt är bron en väldigt känslig punkt, och utan den är en depå på östra sidan ån fullkomligt utesluten. Att man går fram så långt och snabbt med förberedelser och planer för en depå som kanske inte får

byggas, är bortom all kritik. Pausa arbetet med denna depå tills alla nödvändiga beslut, tillstånd, dispenser mm är säkrade!

Alla dessa delprojekt har brutits isär och behandlats separat i olika instanser. Detta innebär att den kombinerade effekten av alla projekt inte är ordentligt utredd och därför oöverskådlig. Alla delprojekt har stora individuella problem med till exempel miljöproblematik och resursförsörjning – i vissa fall ligger man nätt och jämnt på rätt sida av gränsen för vad som är lagligt, i vissa fall söker man dispens för att kunna bryta mot miljöregler och direktiv, i vissa fall verkar man försöka designa planerna för att kringgå lagar och regler, och i vissa fall har man redan blivit dragna inför domstol. De kumulativa konsekvenserna när dessa projekt läggs ihop är ej utredda, men förväntas ha långt mer allvarliga och långtgående konsekvenser än de effekter som utretts i de separata delprojekten. Bristande kunskap om de kumulativa effekterna är något som flera myndigheter är överens om (inkl. Länsstyrelsen och SGU) och återkommande efterfrågat i tydliga ordalag under snart 10 års tid. Så även om depån i sig håller sig inom lagliga gränser, så medverkar den till en helhet med oöverskådliga negativa konsekvenser som troligtvis är många gånger värre! Pausa arbetet med denna depå tills fullständiga utredningar utförts och alla nödvändiga beslut, tillstånd, dispenser mm är säkrade!

Därutöver kräver alla dessa projekt en stor mängd resurser, inte bara finansiella resurser utan också byggmaterial till all infrastruktur och försörjningssystem, samt försörjning av vatten, el, värme och andra nödvändiga resurser. Inget av detta är säkrat. Redan idag är kommunens tillgång till el och vatten mycket ansträngd och stundtals på bristningsgränsen, vattenreningsverken är nära maxkapacitet, och de försörjningssystem som leder bland annat vatten och el inom kommunen/staden är föråldrade och underdimensionerade. Redan idag är både kommunens och regionens ekonomi ansträngd och både vård, skola, omsorg och annan samhällsservice drivs på bristningsgränsen samtidigt som underhåll av försörjningssystem och infrastruktur inte hänger med. Varken kommunen eller regionen har resurser för att bygga eller ta hand om det som planeras i dessa ofattbara mastodontprojekt. Bortsett från de potentiella katastrofala effekterna på områdets miljö, så kommer projekten alltså ha stora negativa effekter på ekonomi, resursförsörjning och tillgång till välfärd och samhällsservice för långa tid framöver. Detta är otroligt oansvarigt gentemot framtida generationer.

Planerna för depån och andra sammankopplade projekt är baserade på översiktsplanen från 2016 som är välkänt utdaterad med stora brister och inte ligger i närheten av hur verkligheten har utvecklats sedan dess. Därutöver baseras planerna på bristfälliga avtal och förhandlingar mellan kommun, region och stat som har fått stark kritik av bland annat stadskontoret för både innehåll och omfattning. Samhället har förändrats drastiskt och oåterkalleligt sedan 2016 och fortsätter att göra det med en mycket osäker framtid. Covid-19 pandemin, krig i Europa, stadigt ökande oroligheter i mellanöstern och andra regioner, och politiska kriser runt om i världen med ökande populism, extremism och polarisering gör både nutiden och framtiden extremt föränderlig och oberäknelig. Både tillgången på vatten och el (både själva resurserna men också all nödvändig infrastruktur för försörjningen), samt belastningen och kapacitet hos systemen för vattenrening och avfallshantering mm., är redan idag på bristningsgränsen och gör att all framtida tillväxt inom Uppsala är otroligt osäker. De oundvikliga klimatförändringarna är hela tiden värre än prognoserna förutsett och kommer innebära både mer frekventa, omfattande och ihållande torkor, skogsbränder, kraftiga oväder och skyfall, vilket bland annat kommer påverka miljön, lantbruket och tillgången på till exempel mat och rent vatten, och överbelasta

dagvattensystem med översvämningar och stora tillskott av föroreningar till natur och vattendrag som följd. Inflationen, räntehöjningar och ökande el- och bränslepriser mm. under senare tid har lett till drastiskt ökade kostnader och osäkerheter inom många delar av samhället som drastiskt förändrat förutsättningarna för finansieringen av dagens behov av bland annat skola, vård, omsorg och samhällsservice, vilka måste prioriteras högre än dessa olika projekt vars kostnader kan få förödande konsekvenser för ekonomin. Befolkningsstillväxten, flyttmönster och arbets- och levnadsvanor har även de förändrats under senare år och följer inte alls de gamla prognoserna. Detta är inte de sista pandemier eller kriser vi kommer möta och troligtvis kommer framtidens kriser bli värre och mer omfattande än det vi upplever idag. De planer som ligger till grund för spåravsningsdepån och relaterade projekt är därför direkt felaktiga.

De förändringar som pågår och den framtid som förutspås kräver ett samhälle som står motståndskraftigt inför framtiden. Kommunens planer innebär raka motsatsen: man skapar ett mycket sårbart och pressat samhälle utifrån flertalet allvarliga aspekter. På flera kritiska punkter förlitar sig planerna dessutom på teknik och lösningar som inte finns och på att tillstånd och dispenser ges som ska ge tillåtelse att bryta mot flera direktiv och skydd. Man verkar inte heller ha någon plan B utan kör bara på som att 2016 års världsläge och planering fortfarande är aktuell och att vare sig omvärldens pågående kriser eller projektens befarade konsekvenserna är något att bry sig om. Dessutom saknas både bred politisk samsyn och samhällsförankring om projekten, trots att de innebär en total samhällstransformation som kommer diktera framtiden i många decennier framöver. Istället drivs avtal och planer igenom politiskt på sådant sätt att det allvarligt skadar förtroendet för politiska partier och folkvalda politiker och tydligt ökar på polarisering och politikerförakt i samhället.

Jag är fruktansvärt ledsen, frustrerad, besviken och orolig över hur Uppsala kommun misskött hela processen omkring de olika parallella och sammankopplade projekten; över kommunens uppenbara resistens mot fakta och yttranden som inte passar in i kommunens vision, oavsett källa; över bristen på respekt för svenska myndigheter, för den demokratiska processen, för rättsliga processer och för alla de invånare som berörs direkt eller indirekt av konsekvenser; över de världsfrånvända visioner och osanningar som kommunstyrelsen och politiska företrädare återkommande far med för att motivera sina planer; och inte minst över alla de allvarliga negativa konsekvenser som kommunens planer oundvikligen kommer innebära för framförallt Sävja med omnejd. Det är för mig fullkomligt ofattbart att kommunens styrande politiker är villiga att riskera hela kommunens dricksvattentillgång eller utsläpp långt över lagliga gränsvärden till de vattendrag som förser Stockholmsregionen med dricksvatten. Det är för mig fullkomligt ofattbart att kommunens styrande politiker är villiga att riskera den rika och känsliga miljön i berörda områden. Det är för mig fullkomligt ofattbart att kommunens styrande politiker är villiga att riskera att försätta kommunen och delar av samhället i ekonomisk kris.

Öppna ögonen och acceptera den nya verkligheten, post-covid med krig i Europa och multipla kriser. Utred och omvärdera situationen, förutsättningar, framtidsutsikterna och behov. Gör om planer och omförhandla avtal. Inkludera särskilt de kumulativa effekterna i framtida utredningar. Skjut upp beslut och pausa projekt tills efter att detta gjorts. Lyssna till expertmyndigheter och invånare och ta påvisade konsekvenser på allvar. Respektera demokratiska och rättsliga processer. Ta vara på denna situation för nystart, och tvinga inte in oss i miljöer, trängsel och livsstilar som försvårar eller rent av motarbetar omställningen till ett mer hållbart samhälle. Om ni inte börjar ta detta på allvar inom både samhällsplanering och kommunens ekonomi, så kommer ni förvärra eller till och med orsaka framtida kriser. Pausa arbetet med denna depån tills planerna

lagts om, avtal omförhandlats, fullständiga utredningar utförts och alla nödvändiga beslut, tillstånd och resurser är säkrade!

Privatperson 564

Vi som bor på adress X har följande synpunkter på er detaljplan:

1. Ni förstör områdets speciella och skyddsvärda karaktär, genom skogsskövling och förstörelse av biologisk mångfald.
2. Ni följer inte de påbud som finns inom EU om skydd av flora och fauna.
3. Ni ökar bullernivåerna avsevärt i ett område med lantlig karaktär.
4. Ni kommer att bidra till ökad förorening av vårt närområde och rubbar dess känsliga vattenbalans, med mer hårda ytor etcetera!
5. Socialt kommer denna depå att riska öka brottsligheten i området då sådana depåer har lockat till droghandel och annan brottslighet i närheten av ett socialt utsatt område.
6. Ni har ingen trovärdig ekonomisk kalkyl eller kompetens att genomdriva sådana projekt, vilket kommer att belasta Uppsala kommuns redan utsatta ekonomiska situation! Våra skattepengar ska gå till det som gör nytta.
7. Hela spårvägsprojektet över ån, är dyr investering som saknar passagerarunderlag och behov. Pendlare som vill till Stockholm tar hellre 30 min tåget än den långsamma pendeln (57 min)! Bättre att satsa på kollektivtrafik från Nåntuna/Sävja till våra arbetsplatser i Boländerna och vidare till centralstationen!
8. Projektets miljöbelastning (klimatpåverkan) överstiger dess nytta!

Privatperson 565

Jag yrkar att planen för spårvagnsdepån förses med en föreskrift med innebörden att inget arbete för genomförandet, inklusive avverkning och markberedning, får påbörjas innan samtliga tillstånd för spårvägen och spårvägsbron över Fyrisån vunnit laga kraft. Jag hittade inte att detta villkor redan är inskrivet, men det verkar vara ett högst naturligt krav eftersom spårvagnsdepån utan spårväg blir onödig, och innan alla tillstånd verkligen vunnit laga kraft så kan man inte utgå från att det blir godkänt i alla instanser. Bron måste innefattas i föreskriften då den också är en förutsättning för den nuvarande planeringen av spårvägen, och den föreslagna placeringen av depån.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Spårvagnsutbyggnad och val av trafikslag

Prissättningen för kollektivtrafiken i Uppsala län bestäms av Region Uppsala och regleras inte av detaljplanen.

Inte heller kostnaden för spårvägsprojektet är något som prövas i detaljplaneprocessen.

För svar på yttranden som är likadana som i samrådet hänvisas till svar i samrådsredogörelsen.

Lokalisering

Hur och varför platsen för depån valdes beskrivs i både planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen: För att hitta en lämplig placering för spårvagnsdepån har under åren 2018 till 2020 flera alternativa lägen för en spårvagnsdepå utretts av Region Uppsala. Lokaliseringsalternativen utreddes i flera steg och flera perspektiv analyserades: trafikala, minst miljöpåverkan, bäst genomförandeförutsättningar samt möjligheten att läget inte skulle påverkas av alternativa dragningar av spårvägen. En förutsättning var också att Region Uppsala skulle få rådighet över fastigheten. Sammanlagt har 14 depålokaliseringar utretts under arbetets gång. Efter genomförda utredningar mellan 2018 och 2020 återstod tre alternativ: Bäcklösa, planområdet och Gökartippen, det vill säga deponiområdet söder om det nu aktuella planområdet. Sammanfattningsvis bedömdes planområdet vara det område med minst risker och osäkerheter, och flest identifierade fördelar enligt samtliga utvärderingskriterier. Baserat på det togs beslutet att lokalisera spårvagnsdepån där. Bäcklösa bedömdes vara bäst ur trafikal synpunkt, men hade bland annat övervägande risker för komplicerade tillståndsprocesser kopplade till Natura 2000-områden. För Gökartippen kvarstod, efter genomförda markmiljöundersökningar, osäkerheter kopplade till tillståndsprocess för en sanering av deponin på området. En sanering riskerade också att ta väldigt lång tid och öka kostnaderna väsentligt.

Ulltunabron

Se stadsbyggnadsförvaltningens bemötande av synpunkter från intresseföreningar tidigare i dokumentet angående bron och hur de olika processerna för bron och depån förhåller sig till varandra.

Den här detaljplanen reglerar inte bron. Angående brons påverkan på olika värden se detaljplan för delsträcka D, PBN 2022-000048.

Naturvärden

I den naturvärdesinventering som tagits fram under planprocessen konstateras att planområdet har låga naturvärden då det är en produktionsskog. Skogen inom planområdet utgör inte heller en viktig livsmiljö för någon art eller artgrupp som omfattas av fridlysningsbestämmelser. I den framtagna miljökonsekvensbeskrivningen som tillhör detaljplanen har utbildade miljöutredare och ekologer bedömt konsekvenser av detaljplanens genomförande på bland annat naturvärden. De bedömer i miljökonsekvensbeskrivningen att planförslaget sammantaget medför små negativa konsekvenser för naturmiljön.

Samtidigt kan detaljplanen indirekt bidra till att bromsa förlust av biologisk mångfald på global nivå genom att möjliggöra att större andel av transporter i staden sker med effektiva transportmedel och fossilfri energi. Den effekten är indirekt och svår att säkerställa, men ändå en av aspekterna som legat till grund för beslutet att bygga ut spårväg, trots att det innebär att natur behöver ge plats för spårvägen och depån.

Se stadsbyggnadsförvaltningens bemötande av synpunkter från intresseföreningar tidigare i dokumentet för ytterligare information angående naturvärden.

Kulturvärden

Planområdet ligger utanför området med landskapsbildskydd och delvis innanför det område som omfattas av riksintresse för kulturmiljövården. Därför har det varit viktigt

att anläggningen i stort sett inte ska synas från Fyrisåns dalgång, det vill säga området väster om planområdet. Byggnadshöjden är därför satt för att byggnader inte ska synas över skogen västerifrån. Skogen i väster planläggs som skog för att bevaras och aldrig kalhuggas. Belysning regleras i höjd och spridning. Med de åtgärderna bedöms inte depån ha betydande påverkan på vare sig riksintresset eller landskapsbildskyddet.

Det finns inte någon Linnéstig eller på andra sätt omnämnd vandring som gjordes av Carl von Linné genom planområdet för depån även om han förmodligen rörde sig på många ställen i Uppsalatrakten när han bodde i Uppsala. Väldigt mycket har dock byggts och förändrats i staden sedan han levde. Depån har ingen påverkan på stadens ansökan om att få de Linnéanska värdena att nomineras till Unescos världsarvslista.

Grundvatten

Områdets geologi, grundvatten och risk för påverkan på grundvattnet har undersökts. Utredningarna är bilagor till detaljplanen och de viktigaste delarna av utredningarna redogörs för i planbeskrivningen.

PARK-Dagvattendamm

Området för dagvattendammen är inom ett område som i den fördjupade översiktsplanen är planerat som stadsdelspark. Begreppet ska ses som en större park, för en hel stadsdel, medan de mindre parkerna kallade kvartersparker är tänkta att tjäna ett mindre område. Stadsdelsparken ligger delvis med utsikt från årummet som skyddas av landskapsbildskydd och riksintresset för kulturmiljö. Det som utgör de kulturhistoriska värdena här är just att jordbruksmarken, kronans gods, varit viktiga för Uppsalas tidiga framväxt. Det innebär att dessa utblickar över landskapet helst bör bevaras även inom parkområdet, och områdets karaktär bör behålla något av jordbruksmarkens karaktär. Den här detaljplanen reglerar bara parkområdet inom den här detaljplanen, för att möjliggöra anläggning av en dagvattendamm inom ytan, redan innan övrig park har detaljplanelagts utifrån den fördjupade översiktsplanen. Då övriga delar av stadsdelsparken inte är detaljplanelagd eller närmare planerad ännu är parkens utformning inte framtagen mer än det schematiska område som finns i den fördjupade översiktsplanen.

Myggor lägger gärna sina ägg i skuggiga, stillastående och varma vatten. De kan förekomma även i dagvattendammar men ofta finns där andra djur, som exempelvis fiskar och grodor, som äter äggen och håller nere antalet myggor. Många dagvattendammar finns nära där människor vistas eller bor.

Dagvattendammen föreslås inom en yta som idag är jordbruksmark. I val av plats har kommunen tittat på området och studerat var en lokalisering av en dagvattendamm är lämpligt, vilket redovisas i planbeskrivningen sidan 51 under rubriken Hushållningsbestämmelser. Lokaliseringen utgörs av en naturlig svacka vilket jämfört med andra områden omkring depån är en fördel, då övriga områden hade förutsatt större markarbeten. Platsen föreslås också för damm för befintlig och framtida bebyggelse i den infrastrukturplan som tagits fram för de sydöstra stadsdelarna. Området är dessutom utpekad i den fördjupade översiktsplanen som en odlingspark i framtiden. Dagvattendammen är tänkt att kunna vara en del av den framtida parken.

Buller och vibrationer

Se stadsbyggnadsförvaltningens bemötande av yttranden från intresseföreningar tidigare i dokumentet angående buller och vibrationer.

Övrig påverkan på omgivningen

Det viktigaste vad det gäller depåns synlighet är att depån inte ska ha stor negativ påverkan på riksintresset för kulturmiljövården och landskapsbildskyddet som båda gäller mot ån i väster. Det hade kunnat varit bra om mer skog kunnat bevaras även norr om depån för att också minska hur mycket den syns norrifrån. Då en depå kräver en del utrymme för att kunna fylla sin funktion på ett bra sätt har det inte gått hålla sig inom trädridån mot norr. Höjdbestämmelserna är dock lägsta i norr just för att höga byggnader där blir extra synliga. Det som kommer synas mest är slänter, stödmurar och skalskydd, det vill säga murar, plank eller stängsel. Därför finns bestämmelser som reglerar att murar och skalskydd måste utformas med hög arkitektonisk kvalitet, och att slänterna ska ha växtlighet. Med tiden kan växtlighet som planteras mot norr växa och bli högre vilket då också kan bidra till att minska depåns synbarhet mot norr. Förslag på växtlighet finns också framtaget i gestaltningsprogrammet.

Process och formalia

Om en folkomröstning ska genomföras och vad den ska handla om styrs inte av detaljplanen för spårvagnsdepån.

Politikerna har fått mandat vid allmänna val att representera allmänheten och fatta beslut som berör alla. Politikerna har givit stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att arbeta med att möjliggöra en kapacitetsstark kollektivtrafik vilket bland annat inneburit uppdrag att ta fram detaljplaner för de områden som behövs. Detta utgår från den av kommunen antagna översiktsplanen.

Kommunens översiktsplan har som målbild hur Uppsala ska utvecklas fram till 2050. Översiktsplanen är inte ett statiskt dokument utan ses över och förändras vid behov. Politikerna aktualitetsprövar den löpande genom beslut varje mandatperiod och vid behov sker förändringar och Anpassningar på grund av olika orsaker. Det kan exempelvis finnas internationella åtagande som får genomslag i kommunal planering eller nya nationella lagar och regler. Den senaste aktualitetsprövningen skedde 2020 och kommunen arbetar nu med att ta fram en ny översiktsplan. Medan översiktsplanen revideras kan inte övrigt arbete pausa och invänta vad den kommer att presentera för inriktning.

Då en översiktsplan ska omfatta hela kommunen kan det vid behov behöva upprättas fördjupningar av översiktsplanen för geografiskt avgränsade områden för att konkretisera översiktsplanens intentioner. Detta har exempelvis skett i arbetet med den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna, se mer under rubrik nedan. Den nu aktuella detaljplanen har sin utgångspunkt bland annat i dessa av kommunen beslutade styrdokument, men även flera andra, så som exempelvis kommunens handlingsplan för mobilitet och trafik.

Arbetet med spårvägen sker tillsammans med region Uppsala, då det är de som ansvarar för kollektivtrafiken. Arbetet är omfattande och pågår parallellt i flera olika delar inom ett övergripande projekt. Kommunen bedömer det inte som möjligt eller lämpligt att arbeta med projektet inom en enda detaljplan och att utreda en fråga i taget innan nästa ska hanteras anses inte rimligt. Arbetet har därför delats upp i flera olika geografiska avgränsningar med flera olika detaljplaner. Etapperna för spårsträckan är uppdelad i fyra delar (delsträcka A, B, C och D), samt denna detaljplan för själva spårvagnsdepån.

Den här detaljplanen reglerar bara området för spårvagnsdepån och inte övriga spårsträckor. Både kommunen och regionen har informationsmaterial om hela

spårvägsprojektet på sina hemsidor. Där finns bland annat denna bild som visar planerad spårvägssträckning:



Spårsträckan är uppdelad i flera detaljplaner för att kunna hantera och avgränsa alla de frågor som behöver hanteras på en detaljerad nivå i en detaljplaneprocess. I detaljplaneprocesser prövas planområdets lämplighet för föreslagen användning, inte vilka kollektivtrafikslag som ska finnas i kommunen eller vad som ska finnas i andra områden.

Tidplanerna för de olika detaljplanerna som omfattar så väl spårområdet som depån har förändrats under tiden, vilket är naturligt när det finns frågor som behöver genomlysas ordentligt för att säkerställa möjligheten för ett genomförande. Detta har resulterat i att detaljplanen för spårvagnsdepån ligger före i tidplanen jämfört med omkringliggande spårområde som hanteras inom detaljplanen för delsträcka D, diarienummer PBN 2022-000048. Det är möjligt att hantera detaljplaner i olika faser och att de inte synkroniseras fullständigt vad gäller vilken plan som antas först. Det finns inget lagkrav om att vissa frågor först måste hanteras innan en annan detaljplan kan gå vidare. Kommunen och regionen arbetar med projektet som en helhet där alla beståndsdelar är viktiga. Det är naturligt att vissa delar i projektet av den här storleken löper på snabbare än andra delar.

För frågan om viktiga värden som utretts se stadsbyggnadsförvaltningens bemötande av synpunkter från intresseföreningar angående process och formalia.

De som bor längs med Hemslöjdsvägen kommer att påverkas av detaljplanen för spårvägens delsträcka D och lite mer indirekt även av depån. Alla som blir direkt berörda får utskick i samråd och granskning om att det finns nya handlingar och möjlighet att lämna synpunkter. Alla, även de som blir mer indirekt berörda, har också möjlighet att läsa samma handlingar och lämna synpunkter. Delsträcka D har varit på

samråd sommaren 2023 och sedan dess arbetas det vidare med den detaljplanen genom att vissa frågor utreds mer, olika alternativ utvärderas och mer detaljer tas fram där det behövs. När de löst de frågor som behövs för att skicka ut planen på granskning tas politiskt beslut om granskning och alla får se det framtagna materialet och lämna synpunkter igen.

I detaljplaneprocessen utreds planområdets lämplighet för föreslagen användning. I viss mån kan en detaljplan också behöva ta hänsyn till kumulativa effekter, men det blir då för det allra mesta av nödvändighet på en mer översiktlig och spekulativ nivå eftersom framtida byggnationer inte är planerade i detalj än och kan ändras. Då detaljplanerna för depå och spårväg tas fram parallellt har det i just det fallet ändå varit möjligt att mer specifikt bedöma kumulativa effekter av de detaljplanerna tillsammans. Det har också gjorts i kulturmiljöutredningen för depån, med en kommande uppdatering i kulturmiljöutredningen för delsträcka D. Att det fortsatt hanteras i detaljplanen för delsträcka D beror på att den fortfarande är i samrådsskedet där flera ändringar görs, och också har större påverkan på kulturmiljön än depån. Även bedömning av kumulativa effekter utifrån andra aspekter kan tillkomma i detaljplanen för delsträcka D av samma skäl. Kumulativa aspekter behandlas också i de båda detaljplanernas respektive miljökonsekvensbeskrivning. De kumulativa effekterna av utbyggnaden i sydöstra staden har utöver det undersökts i ett första skede i den fördjupade översiktsplanen och studeras även vidare parallellt med arbetet med olika detaljplaner.

En detaljplan har en genomförandetid vilket innebär att inom den tid som detaljplanen anger har den som ska bebygga kvartersmarken, i detta fall Region Uppsala, en skyddad tid att få genomföra det som detaljplanen möjliggör genom sin reglering. Denna tid börjar räknas först när kommunens antagandebeslut har fått laga kraft. För att få bygga inom kvartersmark kan det även behövas ytterligare lov från andra myndigheter, som exempelvis bygglov eller miljötillstånd. Det är Region Uppsala som beslutar när de väljer att påbörja byggnationen inom kvartersmarken för spårvagnsdepån. En detaljplan kan inte vara beroende av beslut kring områden som ligger utanför dess geografiska avgränsning.

Mark- och miljödomstolen har flera olika roller. Vid framtagande av detaljplaner utgör de överprövningsinstans där en detaljplan som en kommun antar kan prövas vid ett överklagande av det beslutet. Det innebär att kommunen först behöver hantera en detaljplan enligt den process som styrs av plan- och bygglagen (PBL). Först efter ett antagande av kommunen och om någon väljer att överklaga kommunens antagande går handlingarna till mark- och miljödomstolen för prövning. En annan roll för mark- och miljödomstolen är att de utgör instans vid exempelvis tillstånd för vattenverksamhet eller andra tillstånd som behövs för en verksamhet enligt miljöbalken. Därför kan inte kommunen skicka detaljplanerna till mark- och miljödomstolen före ett antagande sker. Det finns vissa steg i processen för att möjliggöra en byggnation av olika delar inom spårvägens dragning som får ske först efter exempelvis olika former av tillstånd från mark- och miljödomstolen har beviljats. Dessa ansökningar med tillhörande underlag tas fram parallellt med detaljplanerna och hanteras individuellt av domstolen när ansökningarna inkommer till den.

I processen med att ta fram en detaljplan behandlas alltid konsekvenser av förslaget. Den i samrådsyttrandet efterfrågade konsekvensanalysen finns alltså i alla detaljplaner. När detaljplanens innehåll inledningsvis kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska också en miljökonsekvensbeskrivning tas fram redan inför detaljplanens samråd. Det gäller för den här detaljplanen och innebär alltså att det till den här detaljplanen dessutom finns en mer omfattande konsekvensanalys. I hela

planprocessen ska därefter arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen löpa parallellt så att sådana åtgärder som behövs för att minska miljöpåverkan inarbetas i planförslaget. Det har också gjorts i arbetet med den här detaljplanen, och redovisas i en så kallad särskild handling, som är en bilaga till beslutet om att anta detaljplanen.

Detaljplanen får laga kraft efter att den antagits och överklagandetiden gått ut. Detaljplanen kan alltså inte ha laga kraft under processen med att ta fram detaljplanen.

Ekonomisk kompensation till fastighetsägare för skada som orsakats av att ett område detaljplanlagt kan endast ges om detaljplanen hindrar fastighetsägarnas pågående användning. Se plan- och bygglagens 14 kapitel (SFS 2010:900). De som äger fastigheter i närheten av depån har bostadsfastigheter som fortfarande går att nyttja som bostadsfastigheter efter att depån byggts. De har alltså inte rätt till ersättning.

De allra flesta undersökningar och utredningar köps in av oberoende konsulter med relevant utbildning och kvalifikationer. Om utbildade experter inte skulle få betalt för sitt arbete skulle det vara mycket svårt att få fram några utredningar eller undersökningar gjorda av personer med lämplig utbildning. Exempelvis anlitas ofta experter inom dagvattenhantering för att ta fram en utredning kring hur dagvatten i ett område påverkas av ett projekt. Därefter justeras projektet så att utredningens förslag som visar dagvattnet kan hanteras för att säkerställa rening och avledning är möjlig att rymmas inom detaljplaneområdet.

Fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna

Detaljplanen reglerar inte annan utbyggnad inom de sydöstra stadsdelarna än spårvagnsdepån.

För svar på yttranden som är likadana som i samrådet hänvisas till svar i samrådsredogörelsen

Övrigt

Tåg och spårvagnar har lite olika förutsättningar när det gäller städning och hur ofta de kommer in på en slutstation eller depå. Detaljplanen reglerar inte hur spårvagnarna ska städas men depån möjliggör städning av vagnarna inne på depåområdet.

Detaljplanen prövar markens lämplighet för tänkt funktion och reglerar inte hur regionen eller kommunen väljer att finansiera andra delar av sina verksamheter.

Detaljplanen reglerar inte kommunen eller regionens ekonomi. Politiken har valt att initiera uppdraget med att ta fram detaljplaner för att möjliggöra en spårväg. Kommunens är överens med regionen om att möjliggöra en spårväg vilket inkluderar de ekonomiska aspekterna av det.

Detaljplanen berör inte övergripande befolkningsprognoser utan det arbetet sker inom ramen för kommunens översiktsplan och fördjupningar av översiktsplanen. Det är ett löpande arbete som sker kontinuerligt med justering av prognoser och så vidare vilket då justeras i kommande översiktsplan.

De kartor som finns i planbeskrivningen har uppdaterats med vägnamn och områdesnamn för att underlätta förståelsen. Plankartan har redan tidigare haft vägnamn.

Bilaga

Länsstyrelsens yttrande

Stadsbyggnadsförvaltningen

Pernilla Hessling
planchef