

Stadsbyggnadsförvaltningen
Granskningsutlåtande

Datum:
2025-01-09

Diarienummer:
PBN 2024-000057

Handläggare:
Annika Holma
Klara Wahlstedt

Granskningsutlåtande 2

Detaljplan för Kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka Uppsala C–Munkgatan

Utökat förfarande



Figur 1 Flygfoto med planområdets avgränsning markerad med röda linjer.

Detaljplanens syfte

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

Sammanställning

Samrådsyttranden

Totalt antal inkomna 331

Granskningsyttranden (granskning 1)

Totalt antal inkomna 60

Granskningsyttranden (granskning 2)

Totalt antal inkomna 42

Beslutsdatum

Beslut om planuppdrag 26 mars 2020

Beslut om samråd 25 mars 2021

Samråd 9 april 2021 – 22 maj 2021

Beslut om granskning 1 1 juni 2023

Granskning 1 8 juni 2023 – 11 augusti 2023

Beslut om granskning 2 24 oktober 2024

Granskning 2 29 oktober 2024 – 28 november

2024

Innehåll

Detaljplan för Kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka Uppsala C–Munkgatan	1
Detaljplanens syfte	2
Sammanställning	2
Sammanfattning av samrådet och granskningen.....	4
Sammanfattning av ändringar i förslaget.....	5
Översikt över inkomna yttranden	6
Sammanfattning av inkomna synpunkter från den andra granskningen och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning.....	24
Val av trafikslag och teknisk lösning	25
Ekonomi	27
Fyrspårsavtalet, översiktsplanen och politiska beslut.....	28
Linjesträckningen	31
Gång och cykel	32
Trafik - biltrafik/angöring/parkering/inlastning	34
Räddningstjänstens framkomlighet och utrymning	37
Avfallshämtning	39
Tillgänglighet och orienterbarhet	40
Grönstruktur, park, natur, rekreation och träd.....	41
Skyddade arter och områden.....	42
Grundvatten	43
Stadsbild och kulturmiljö.....	43
Gestaltning och offentlig konst	45
Uppsala centralstation	45
Risk och säkerhet	47
Buller, stömljud och vibrationer.....	48
Elektromagnetiska fält	50
Luft.....	51
Översvämning/skyfall.....	51
Likriktarstation, elnätsstationer och ledningar	52
Genomförande och byggrelaterade skador	52
Lagstiftning, planprocess och avvägning mellan olika intressen	54
Fastighetskonsekvenser och avtal	55

Sammanfattning av samrådet och granskningen

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

Detaljplanen har varit på samråd mellan 9 april och 22 maj 2021. Vissa remissinstanser och sakägare har getts förlängd svarstid. Flera digitala informationsmöten hölls inom samrådstiden. Måndagen den 19 april mellan klockan 18.00–20.00 hölls informationsmöte om hela detaljplanen. Under samrådstiden fanns även möjlighet att chatta med bland annat kommunstyrelsens ordförande Erik Pelling angående förslaget. Dessutom hölls sex digitala informationsmöten för delområden. Innerstaden (från Uppsala centralstation till Biomedicinskt centrum) onsdagen den 21 april klockan 18.00–19.00. Rosendal och Ulleråker (inklusive Ångströmlaboratoriet/Polacksbacken) onsdagen den 21 april klockan 20.00–21.00. Vårdsätravägen måndag 3 maj klockan 18.00–19.00. Gottsunda och Bäcklösa onsdagen den 5 maj klockan 18.00–19.00. Ultuna måndagen den 10 maj klockan 18.00–19.00. Sydöstra stadsdelarna och Sävja måndagen 10 maj klockan 20.00–21.00. Under samrådstiden inkom 331 skriftliga synpunkter, varav fem utan erinran.

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

Detaljplanen för delsträcka A–C var på en första granskning mellan 8 juni och 11 augusti 2023. Vissa remissinstanser och sakägare gavs förlängd svarstid. Under granskningstiden inkom 60 stycken skriftliga synpunkter, varav tre utan erinran. Synpunkterna behandlade i huvudsak buller och andra störningar, gatuutformning, grundvatten och val av trafikslag. Länsstyrelsens synpunkter berörde huvudsakligen kontaktledning på Bäverns gränd, grundvatten, planbeskrivningen och prövning enligt annan lagstiftning.

Detaljplanen har varit på en andra granskning under perioden 29 oktober till 28 november 2024. Under granskningen har 42 skriftliga synpunkter inkommit. Synpunkterna behandlar i huvudsak buller och andra störningar, angöring, utrymning av bebyggelsen samt påverkan på kulturmiljön. Länsstyrelsen har inga synpunkter, men betonar vikten av fortsatt dialog med räddningstjänsten.

Länsstyrelsens yttrande bifogas även i sin helhet.

Sammanfattning av ändringar i förslaget

Revideringar från granskningen 2

- Avsnittet om Hälsa och säkerhet har förtydligats i planbeskrivningen, fram för allt gällande räddningstjänstens insatstid.
- Planbeskrivningen har kompletterats med förtydliganden kring angöring för till exempel leveranser och färdtjänst på Bäverns gränd.
- Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med en sammanfattning av samtliga delsträckors miljökonsekvenser.
- Planbeskrivningens genomförandedel har förtydligats med att kommunen kommer att initiera och bekosta både förrättningar och genomförande av nödvändiga åtgärder inom intilliggande fastigheter, till exempel för avfallshantering.
- Utöver detta har mindre redaktionella ändringar gjorts i planbeskrivningen.

Översikt över inkomna yttranden

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning 1	Granskning 2
Myndigheter			
Länsstyrelsen	X	X	X
Kommunala lantmäterimyndigheten	X	X	X
Sjöfartsverket	X		
Kommunala nämnder och bolag			
Kulturnämnden	X	X	X
Miljö- och hälsoskyddsmyndigheten	X	X	X
Omsorgsnämnden	X		
Räddningsnämnden/Uppsala Brandförsvaret		X	X
Uppsala kommun Skolfastigheter AB	X	X	
Uppsala Vatten och Avfall AB	X	X	X
Äldrenämnden	X		
Intresseföreningar och sammanslutningar			
Bergsbrunna vägförening	X		
Bäcklösadalens villaägareförening	X		
Cykelfrämjandet Uppsala	X	X	X
Funktionsrätt Uppsala kommun	X		X

Inkomna yttranden	Samrå d	Grans kning 1	Grans kning 2
Föreningen Malma by och ängar		X	X
Föreningen Vårda Uppsala	X		X
För Nåntuna backe samfällighetsfö rening	X		
Hyresgästföreni ngen Uppsala- Knivsta	X		
Kragsskivlingens och tofsskivlingens villaägare- förening	X		
Naturskyddsför eningen Uppsala		X	X
Norra Gottsunda egnahems- och fruktodlarfören ing	X		
Nätverket för Lillskogens & Lunsens Bevarande	X		X
Orienteringsklu bbarna OK Linné, IF Thor och Rasbo IK orientering	X		
Svenska Kryssarklubben Uppsalakretsen Uppsala Segelsällskap Ekolns seglarklubb Uppsala Motorbåtsällsk ap Fyris seglarssällskap	X		

Inkomna yttranden	Samrå d	Grans kning 1	Grans kning 2
Sunnersta Egnahemsföreni ng	X	X	X
Synskadades Riksförbund, SRF, genom Trafik- och miljögruppen i distrikt Uppsala län samt SRF Uppsala-Knivsta	X	X	X
Södra Norbys Villaförening + namnlista		X	
Södra Norbys Villaförening namnlista		X	
Södra Norbys Villaförening namnlista		X	
Södra Norbys Villaförening namnlista		X	
Södra Norbys Villaförening namnlista		X	
Södra Norbys Villaförening namnlista		X	
Södra Norbys Villaförening namnlista		X	
Uppsala Akademiska Roddarsällskap (UARS)	X		
Uppsala Handelskamma re	X		
Uppsala Pensionärsfören i ngars Samarbetsråd	X	X	
YIMBY Uppsala	X		
Ledningsägare			

Inkomna yttranden	Samrå d	Grans kning 1	Grans kning 2
Skanova (Telia Company) AB	X		
Svenska kraftnät		X	X
Vattenfall AB HEAT Sweden	X	X	X
Vattenfall Eldistribution AB	X	X	X
Trafik			
Luftfartsverket	X	X	X
Region Uppsala Trafik och samhälle	X	X	X
Trafikverket	X	X	X
Uppsala Marinbotaniska Medelhavsexpe di tion AB	X		
Privatpersoner			
Privatperson 1	X		
Privatperson 2	X		
Privatperson 3	X		
Privatperson 4	X		
Privatperson 5	X		
Privatperson 6	X		
Privatperson 7	X		
Privatperson 8	X		
Privatperson 9	X		X
Privatperson 10	X		
Privatperson 11	X		
Privatperson 13	X		
Privatperson 14	X		
Privatperson 15	X		
Privatperson 16	X		X
Privatperson 17	X		
Privatperson 18	X		
Privatperson 19	X		
Privatperson 20	X		

Inkomna yttranden	Samrå d	Grans kning 1	Grans kning 2
Privatperson 21	X		
Privatperson 22	X		
Privatperson 23	X		
Privatperson 24	X		
Privatperson 25	X		
Privatperson 26	X		
Privatperson 27	X		
Privatperson 28	X		
Privatperson 29	X		
Privatperson 31	X		
Privatperson 32	X		
Privatperson 33	X		
Privatperson 34	X		
Privatperson 35	X		
Privatperson 36	X		
Privatperson 37	X		
Privatperson 38	X		
Privatperson 39	X		
Privatperson 41	X		
Privatperson 42	X		
Privatperson 43	X		
Privatperson 44	X		
Privatperson 45	X		
Privatperson 46	X		
Privatperson 47	X		
Privatperson 48	X		
Privatperson 49	X		
Privatperson 50	X		
Privatperson 51	X		
Privatperson 52	X		
Privatperson 53	X		
Privatperson 54	X		
Privatperson 55	X		
Privatperson 56	X		
Privatperson 57	X		
Privatperson 58	X		
Privatperson 59	X	X	
Privatperson 60	X		
Privatperson 61	X		

Inkomna yttranden	Samrå d	Grans kning 1	Grans kning 2
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 Inklusive namnlista	X	X	
Namnlista Hövägen	X	X	
Namnlista Hövägen	X	X	
Namnlista Hövägen	X	x	
Namnlista Hövägen	X	X	

Inkomna yttranden	Samrå d	Grans kning 1	Grans kning 2
Namnlista Hövägen	X	X	
Namnlista Hövägen	X	X	
Namnlista Hövägen	X	X	
Namnlista Hövägen	X	X	
Namnlista Hövägen	X	X	
Namnlista Hövägen	X	X	
Namnlista Hövägen	X	X	
Namnlista Hövägen	X	X	
Namnlista Hövägen	X	X	
Namnlista Hövägen	X	X	
Namnlista Hövägen	X	X	
Namnlista Hövägen	X	X	
Namnlista Hövägen	X	X	
Namnlista Hövägen	X	X	
Namnlista Hövägen	X	X	
Namnlista Hövägen	X	X	
Privatperson 92	X		
Privatperson 93	X		
Privatperson 94	X		
Privatperson 95	X		
Privatperson 96	X		
Privatperson 97	X		
Privatperson 98	X		
Privatperson 99	X		
Privatperson 100	X		

Inkomna yttranden	Samrå d	Grans kning 1	Grans kning 2
Privatperson 101	X		
Privatperson 102	X		
Privatperson 103	X		
Privatperson 104	X		
Privatperson 105	X		
Privatperson 106	X	X	
Privatperson 107	X		
Privatperson 108	X		
Privatperson 109	X		
Privatperson 110	X		
Privatperson 111	X		
Privatperson 112	X		
Privatperson 113	X	X	
Privatperson 114	X		
Privatperson 115	X		
Privatperson 116	X		
Privatperson 117	X		
Privatperson 118	X		
Privatperson 119	X		
Privatperson 120	X		
Privatperson 121	X		

Inkomna yttranden	Samrå d	Grans kning 1	Grans kning 2
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		
Privatperson 131	X		
Privatperson 132	X		
Privatperson 134	X		
Privatperson 135	X		
Privatperson 136	X		
Privatperson 137	X		
Privatperson 138	X		
Privatperson 139	X		
Privatperson 140	X		
Privatperson 141	X		
Privatperson 142	X		
Privatperson 143	X		

Inkomna yttranden	Samrå d	Grans kning 1	Grans kning 2
Privatperson 144	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		

Inkomna yttranden	Samrå d	Grans kning 1	Grans kning 2
Privatperson 166	X		
Privatperson 167	X		
Privatperson 168	X		
Privatperson 169	X		
Privatperson 170	X		
Privatperson 171	X		
Privatperson 172	X		
Privatperson 173	X		
Privatperson 174	X		
Privatperson 175	X		
Privatperson 176	X		
Privatperson 177	X		
Privatperson 178	X		
Privatperson 179	X		
Privatperson 180	X		
Privatperson 181	X		
Privatperson 182	X		
Privatperson 183	X		
Privatperson 184	X		
Privatperson 185	X		
Privatperson 186	X		

Inkomna yttranden	Samrå d	Grans kning 1	Grans kning 2
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		

Inkomna yttranden	Samrå d	Grans kning 1	Grans kning 2
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		
Privatperson 221	X		
Privatperson 222	X		
Privatperson 223	X		
Privatperson 224	X		
Privatperson 225	X		
Privatperson 226	X		
Privatperson 227	X		
Privatperson 228	X		

Inkomna yttranden	Samrå d	Grans kning 1	Grans kning 2
Privatperson 229	X		
Privatperson 230	X		
Privatperson 231	X		
Privatperson 232	X		
Privatperson 233	X		
Privatperson 234	X		
Privatperson 235	X		
Privatperson 236	X		
Privatperson 237	X		
Privatperson 238	X		
Privatperson 239	X		
Privatperson 240	X		
Privatperson 241	X		
Privatperson 242	X		
Privatperson 243	X		
Privatperson 244	X		
Privatperson 245	X		
Privatperson 246	X		
Privatperson 247	X		
Privatperson 248	X		
Privatperson 249	X		

Inkomna yttranden	Samrå d	Grans kning 1	Grans kning 2
Privatperson 250	X		
Privatperson 251	X		
Privatperson 252	X		
Privatperson 253	X		
Privatperson 254	X		
Privatperson 255	X		
Privatperson 256	X		
Privatperson 257	X		
Privatperson 258	X		
Privatperson 259	X		
Privatperson 260	X		
Privatperson 261	X		
Privatperson 262	X		
Privatperson 263	X		
Privatperson 264	X		
Privatperson 265	X		
Privatperson 266		X	
Privatperson 267		X	
Privatperson 268		X	
Privatperson 269		X	
Privatperson 270		X	

Inkomna yttranden	Samrå d	Grans kning 1	Grans kning 2
Privatperson 271		X	
Privatperson 272		X	
Privatperson 273		X	
Privatperson 274		X	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
Privatperson 290			X
Privatperson 291			X

Inkomna yttranden	Samrå d	Grans kning 1	Grans kning 2
Privatperson 292			X
Privatperson 293			X
Privatperson 294			X
Privatperson 295			X
Privatperson 296			X
Privatperson 297			X
Privatperson 298			X
Privatperson 299			X
Privatperson 300			X
Övriga			
Akademiska hus	X	X	
Bostadsrättsför- eningen Dragarbrunn 63	X	X	X
Bostadsrättsför- eningen Islandsgården	X		
Bostadsrättsför- eningen Slottsgränden, Bostadsrättsför- eningen Blåsippan och Bostadsrättsför- eningen Brynhild	X		X
Bostadsrättsför- eningen Stadsskogen K57		X	
Centerpartiet	X		
Hembla AB	X		
Lindhea AB		X	

Inkomna yttranden	Samrå d	Grans kning 1	Grans kning 2
Rikshem AB	X		
Statens fastighetsverk	X	X	X
Statens veterinärmedici nska anstalt (SVA)	X	X	
Sveriges lantbruksuniver sitet (SLU)	X	X	
Uppsala Akademiförvalt ning	X		
Uppsalahem	X	X	X
Uppsala Science park KB genom Vasakronan AB	X	X	
Uppsala universitet	X	X	
Utvecklingsparti et demokraterna	X	X	X
Victoriahem Linrepan AB		X	
HSB Brf Järnvägsparken 89			X
HSB Brf 68 Pendeln, HSB Brf 21 Svanhild, HSB Brf 43 Svanhild, HSB Brf 89 Järnvägsparken			X

Fastigheter som berörs av inlösen:

Fastighet	Namn
Fjärdingen 31:1	Uppsala Vatten och Avfall AB
Fjärdingen 33:4	MIAB Mälarinvest Förvaltning AB

Sammanfattning av inkomna synpunkter från den andra granskningen och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

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

Trafikverket och Luftfartsverket har inga synpunkter på detaljplanen. Svenska kraftnät har inga synpunkter på ärendet och hänvisar till tidigare inskickat yttrande 2024-10-01.

Val av trafikslag och teknisk lösning

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Privatperson 16 anser att alternativet med elbuss inte utretts ordentligt.

Privatperson 287 anser att bussen är mycket bättre och hen vill inte ha spårvagn.

Privatperson 287 och 288 vill inte ha någon spårvagn.

Privatperson 295 anser att spårväg är en oflexibel lösning jämfört med bussar som kan omdirigeras tillfälligt till andra sträckor. Vidare lämnar hen kommentarer om alternativa väg för spårvägen och bullerfria elbuss.

Nätverket för Lillskogens & Lunsens Bevarande och Utvecklingspartiet demokraterna anser detaljplanen ska avstyrkas och BRT (Bus Rapid Transit) bör väljas. BRT och liknande är fullt tillräckliga, till och med bättre och effektivare samt mer kostnadseffektiva för Uppsalas kapacitetsstarka kollektivtrafik än vad spårväg är. De anser att ett utbyggt BRT-system inte påverkar den omgivande natur och kulturmiljön på ett så negativt sätt som trafikslaget spårväg gör. De anser att Uppsalas planering av kapacitetsstark kollektivtrafik och bebyggelseutveckling bygger på antaganden om en orealistisk befolkningstillväxt eftersom kommunens prognoser motbevisas i aktuella prognoser från SCB. De ifrågasätter även behovet av nya bostäder i södra Uppsala. De anser att detaljplanerna inte är samanhållna och att allt är förvirrande. De anser även att det är en ogenomtänkt stadsplanering med en ny bro vid Ultuna samt sträckningen genom Lunsen.

Sunnersta Egnahems Förening motsätter sig helt en utbyggnad av kapacitetsstark spårväg med spårvagnsdepå då de anser att den endast till en liten del betjänar Sunnersta med omnejd och bara en mindre del av Uppsala. Enligt dem är en statisk spårväg en otidsenliga, nostalgisk och extremt dyr lösning och något som de absolut inte förordar. Utöver det anser de att det inte blir någon tidsvinst per resa med spårvagn, snarare finns risk att det tar längre tid. Inte heller ser de BRT-busstekniken som ett alternativ, då det enligt dem ger en allt för liten tidsvinst på en 5-7 kilometers sträcka. Dessutom menar de att tidsvinsten avtar med antalet av- och påstigningar på en given sträcka och att även BRT-bussarna blir en alltför dyr och statisk lösning för Uppsala kommun.

Istället förordar Sunnersta Egnahems Förening långbussar, av den typ som körs i Malmö, på linjer där det behövs i Uppsala kommun. Enligt dem är och förblir bussarna

framtidens smarta, flexibla och klimatneutrala transportmedel för kollektivtrafik i Uppsala. Föreningen förordar starkt en modern gas- eller vätgasdriven bränslecellselektrifierad bussflotta för hela Uppsala kommun och regionen. Då det saknas en vätgasdepå i Uppsala anser de att det snarast bör anläggas en sådan. Som referens anges de vätgasdrivna bränslecellsbussar som används i Tyskland och som det planeras för i Sandviken.

Region Uppsala anser att utgångsläget i detaljplanen ska vara en konventionell kontaktledning längs med hela spårvägssträckan. De reagerar på att batteridrivna fordon och laddteknik fortfarande omnämns i planbeskrivningen.

Brf Dragarbrunn 63 anser att infästning av kontaktledningar på fasader kan förstöra föreningens byggnadsfasader som har högt kulturellt värde.

Fastighetsförvaltare som företräder fyra bostadsrättsföreningar (HSB Brf 68 Pendeln, HSB Brf 21 Svanhild, HSB Brf 43 Svanhild, HSB Brf 89 Järnvägsparken) ifrågasätter belastning på huset vid installation av ledningar på fasaden.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Uppsala kommun och Region Uppsala har under flera år utrett frågan kring hur man på bästa sätt kan möta människors behov av transport mellan olika platser.

Utgångspunkten har varit att tillgodose hållbara pendlingsmönster – att fler ska välja att gå, cykla eller åka kollektivt. Utifrån ett hållbarhetsperspektiv har miljöaspekten varit central, men även begränsningar i nuvarande infrastruktur och det ekonomiska perspektivet har funnits med.

BRT-alternativet har utretts och möjliggörs fortfarande i detaljplanen. Ett politiskt genomförandebeslut att bygga spårväg fattades dock i december 2021. Både BRT och spårväg innebär stora investeringar och en fast linjesträckning, samt motsvarande ingrepp i natur och kulturmiljön. Även BRT behöver köras i egna banor och ha upphöjda perronger för att fungera. Ett kollektivtrafiksystem med BRT-bussar kan därför inte ersättas av vanliga bussar.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen om att vanliga busslinjer är enklare att dra om och är därmed mer flexibelt, men detta är inte självklart positivt. Tryggheten av att veta var kollektivtrafiken går höjer fastighetsvärden och medför mer långsiktiga investeringar. En avgörande punkt för valet av spårväg framför bussar, oavsett drivmedel, är att bussar inte kan ta lika många passagerare som en spårvagn. Det når därför tidigare en begränsning för när många människor behöver åka samtidigt för att det ska finnas plats att köra fler bussar. Redan idag är det trångt på vissa sträckor, och befolkningen fortsätter att öka. Längre bussar kan inte heller transportera lika många människor som spårvagnar. Bussar har också flera andra nackdelar jämfört med spårvagn, såsom att bussar orsakar mer buller och mer föroreningar från både däck och eventuella förbränningsmotorer. Bussar behöver större utrymmen för att vända än spårvagn då spårvagnarna bara kan byta riktning. BRT kräver på grund av sin längd dessutom extra stora vändzoner eller en gatustruktur som möjliggör vändning genom rundkörning. Spårväg har också en lägre underhållskostnad. Utöver det finns bekvämlighets- och tillgänglighets fördelar med spårvagnen då de stannar mer precist vid en perrong än bussar och lättare kan angöras helt i plan. Jämförelser som gjorts mellan BRT och spårväg har framför allt utgått från bussar med någon form av

förbränningsmotor då det är den vanligaste tekniken i bussar idag, men även med en elmotor genererar bussar mer buller och utsläpp av partiklar från däck än spårväg gör.

Spårvägssystemet kommer inte ersätta busstrafik i staden utan de olika färdmedlen kommer att komplettera varandra, precis som tåg också är ett komplement i kollektivtrafiken. Analyser och prognoser uppdateras kontinuerligt. Region Uppsala genomför kontinuerligt resvaneundersökningar hos Uppsalaborna. Bland annat undersöks reslängder, startpunkter, resmål, färdmedelsval, syfte med resan med mera. Det tillsammans med resenärstatistik för kollektivtrafiken samt statistik över trafikflöden på gator och vägar är ingångsvärden för de prognoser som görs. Prognoser bygger alltid på en del antaganden som skapar en osäkerhet i prognosen, såsom till exempel förändrade resmönster efter pandemin. Region Uppsalas resenärstatistik visar dock att resandet nu är tillbaka på samma nivåer som före pandemin.

Sunnersta, som trafikeras av bussar idag, kommer trafikeras av bussar även efter att spårvägen har byggts ut.

Detaljplanen styr inte varken val av trafikslag eller teknisk lösning. Fler utredningar beskriver både spårväg med batteridrift och konventionell kontaktledning. Det är därför rimligt att laddteknik fortfarande omnämns i handlingen, även om kontaktledningar är huvudalternativet för projektet.

Detaljplanen styr inte heller huruvida kontaktledningar ska fästas i fasader eller på kontaktledningsstolpar, utan det behöver fortsätta utredas i kommande detaljprojektering samt tillsammans med berörda fastighetsägare. Om infästningar i fasader blir aktuellt kommer byggnadernas bärighet att behöva utredas för att säkerställa att fasaderna inte tar skada.

Se även förvaltningens bemötande under rubriken Ekonomi samt Fyrspårsavtalet, översiktsplanen och politiska beslut.

Den nya bron vid Ultuna och kollektivtrafikstråket vid Lunsen ligger inom delsträcka D (PBN 2022-000048) och hanteras i den detaljplanen.

Ekonomi

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Privatperson 292 anser att bygga spårväg är slöseri med skattepengar. Personen anser att skattepengar ska användas något som gynnar dem i stället.

Sunnersta Egnahems Förening anser att kostnaden för hela spårvägsprojektet, som enligt dem har en total kostnads kalkyl i nutid på minst 20 miljarder för Uppsala kommun, region och stat, är extrem och inte går att motivera.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Spårväg har en större anläggningskostnad än bussar, men lägre underhållskostnad och driftskostnad. Enligt de prognoser som tagits fram kommer bussar, även BRT-alternativet, dessutom inte räcka till när befolkningen ökat till en viss nivå och kommer då ändå innebära ett behov av att investera i en mer långsiktig lösning för kollektivtrafiken såsom spårväg. Även om befolkningsökningen minskat något i de

senaste prognoserna är det fortfarande en befolkningsökning. De ändrade befolkningsprognoserna skjuter bara fram tidpunkten för när BRT inte räcker till med ett antal år, men tar inte bort att behovet på sikt finns. På längre sikt bedömer därför kommunen att investera i spårväg nu är mer ekonomiskt hållbart än till exempel ett BRT-alternativ.

Konjunkturen pendlar generellt över tid och ett nuläge säger inte så mycket om samhällsekonomin eller byggbranschens långsiktiga ekonomi. Regionen har valt att gå in och vara med och bygga spårvägen ihop med kommunen. Projektet genomförs tillsammans mellan de två parterna och regionen har lika mycket inflytande som kommunen över projektet. Även om bara en del av kommunens invånare kommer att använda spårvägen regelbundet, kommer många fler ha nytta av att framkomligheten på alla vägar i staden förbättras när trafiksystemet kan avlastas på sträckor med hög trafik. Även BRT kräver stora investeringar. Bussarna behöver gå i separata filer större delar av sträckan på samma sätt som spårvägen för att vara effektiva. De är också längre än vanliga bussar, vilket innebär att de inte kan köra på alla gator och behöver mer utrymme än spårvagnar för att vända då spårvagnar kan byta riktning istället för att vända.

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

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

Fyrspårsavtalet, översiktsplanen och politiska beslut

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Nätverket för Lillskogens & Lunsens Bevarande och Utvecklingspartiet demokraterna anser att Uppsalas planering av kapacitetsstark kollektivtrafik och bebyggelseutveckling bygger på antaganden om en orealistisk befolkningsstillväxt eftersom kommunens prognoser motbevisas i aktuella prognoser från SCB. De ifrågasätter även behovet av nya bostäder i södra Uppsala.

Sunnersta Egnahems Förening förordar inte Bergsbrunna/Sävja och Gottsunda som noder för Sävja/Södra Staden. Anledningen är att den planerade tågstationen i Bergsbrunna enligt dem varken har eller kommer få betydelsefulla beröringspunkter med de sydvästra stadsdelarna och Sunnersta.

Sunnersta Egnahems Förening förordar en alternativ utveckling av tåg, kollektiv- och övrig trafik. De anser att en kapacitetsstark kollektivtrafiklösning i Uppsala kommun och regionen både nu och i framtiden bör bestå av bussar och tåg. En sådan lösning innebär enligt dem att den redan befintliga järnvägen, samt den planerade utbyggnaden av fyraspår, får fler avgångar till och från Centralstation. Vidare tycker de

att Uppsala kommun ska bygga normalspår mellan Centralstationen och Länna, samt tvåspår till Flogsta och Enköping.

Vidare anser Sunnersta Egnahems Förening att utbyggnaden av fyrspår kommer att göra spårvägsbygget onödigt. De förordar att utbyggnaden av fyrspåret mellan Uppsala och Stockholm påbörjas snarast så att kollektivtrafiken kan uppnå en någorlunda stabil acceptabel nivå som fungerar både nu och i framtiden. En järnvägsstation bör också anläggas i (Bergsbrunna)/Sävja som betjänar alla fyra spåren. Där bör det finnas parkeringar, parkeringshus, pendlarparkering, samt vändplaner, för bland annat tung trafik, busskollektivtrafik, bilar och cyklar.

Sunnersta Egnahems Förening föreslår ytterligare en centralstation, intill nuvarande rangergård, med ett rikligt antal bilparkeringsplatser för pendlare och cyklister. Från den skulle det enligt deras förslag vara 300 meter gångavstånd under tak till den befintliga centralstationen. De båda centralstationer skulle enligt deras förslag bli en stor central trafikpunkt för tåg, buss och alla övriga trafikslag i kommunen och regionen. Därför förordar de att Uppsala kommun avsätter en större areal mark än den som föreslås i detaljplanen för ställverket (PBN 2019-000010) och trafikverkets samrådsunderlag. Detta för att kunna genomföra den kraftiga utbyggnaden av de båda centralstationerna som föreningen föreslår. De menar att en granskning av befintligt och föreslaget Uppsala C, Bergsbrunna C och Knivsta C visar att det där är för få ytor som är avsatta för att kunna skapa hållbara och moderna anläggningar för resecentrum, både i Uppsala kommun och Knivsta Kommun, som står sig långt in i framtiden.

Utöver det anser föreningen att det bör finnas stor tillgång på tillfarts- och genomfartsvägar till de föreslagna centralstationerna. De föreslår även att vägnätet i Uppsala kommun breddas till 2+2-vägar eller 2+1-vägar. Föreningen tror att det breddade gatu- och vägnätet skulle räcka till Uppsalas planerade bostadsutbyggnad, för bussar och all övrig trafik. De anser också att gång- och cykelvägen mellan Vilan och Knivsta, som kommunen redan beslutat om, ska byggas ut snarast. De anser också att det avstånd från bostad och till vägbana med bullerdämpande åtgärder, som är beslutat och rekommenderat i Uppsala kommun, ska gälla på alla genomfartsgator/vägar i hela kommunen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Uppdaterade befolkningsprognoser för kommunen visar fortfarande på en ökande befolkning, även om ökningen är mindre än tidigare, vilket fortfarande innebär ett behov av spårväg.

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

Den befintliga centralstationen har begränsad kapacitet och räcker inte till för det antal resenärer som använder den. Inte heller räcker de två befintliga spår mellan Uppsala och Stockholm till. Vid en utbyggnad till fyra spår behöver stationen byggas om, men för att få plats i stadsmiljön behöver också stationen avlastas med en till station. De

utredningar som studerat resmönster och olika alternativ för ny järnvägsstation kopplat till någon form av kapacitetsstark kollektivtrafik, har kommit fram till att det nu planerade stationsläget är det alternativ som bäst avlastar den befintliga centralstationen. Med det följer en möjlighet att samtidigt bygga ut nya bostadsområden som kommer ha närhet till god kollektivtrafik både för resor inom staden, genom spårvagnar och bussar, och till andra städer, genom tågförbindelser.

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

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

Varje kommun måste ha en aktuell översiktsplan som visar på kommunens framtida utveckling. Översiktsplanen (ÖP) kan därefter göras mer detaljerad genom så kallade fördjupningar av översiktsplanen (FÖP). Den fördjupning av översiktsplanen för Södra staden (antagen 2018) visar på en framtida möjlig utveckling av flera områden i anslutning till delsträcka C. Medborgare har möjlighet att lämna synpunkter för hur ett område kan utvecklas, men det är de valda politikerna som fattar beslutet.

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

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

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

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

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

Linjesträckningen

Yttranden från remissinstanser och medborgare

HSB Brf Järnvägsparken 89 förespråkar en annorlunda dragning av spårvägen, förslagsvis längs Östra Ågatan-Strandbodgatan och därefter in mot centralstationen, vidare längs Bäverns gränd-Islandsbron samt enkelspår för att utöka framkomligheten.

Brf Slottsgränden, som ligger längs Bäverns gränd, anser att det saknas redogörelse i planen för lösningar på de behov deras förening har avseende tillträde och säkerhet såsom boendemiljö under och efter byggtiden, personbilstrafik på Bäverns gränd samt räddningstjänst/brandförsvaret säkerställs. Förslaget medför mycket allvarlig negativ påverkan på boendemiljön och flera av de problem som lyfts av utredningen vid drift av spårvägen är fortfarande till stor del olösta. Föreningen anser därför att den föreslagna dragningen av spårvägen via Bäverns gränd har så negativa följdverkningar att de är oacceptabla och att annan dragning av spårvägen från resecentrum till de södra stadsdelarna måste utredas.

Föreningen Vårda Uppsala (FVU) skriver att de synpunkter och erinringar som föreningen tidigare har framfört kvarstår. De anser att föreslagen detaljplan medför ogynnsamma och oförutsägbara konsekvenser för staden och kommunen i sin helhet. FVU avstyrker därför planerna för samtliga delsträckor i avvaktan på att kommunen gör ett omtag på planeringen av den södra och sydöstra staden, samt redovisar ett förslag till ett framtida sammanhängande kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem som binder ihop hela staden, inte som nu enbart de södra och sydöstra delarna.

Naturskyddsföreningen anser att en alternativ linjesträckning bör utredas vid utrymmesbrist, som inte innebär omfattande dispenser från biotopskydd och artskydd.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

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

Alternativa dragningar av kollektivtrafiken har utretts för de centrala delarna av staden, bland annat att gå från centralstationen, via Kungsgatan söder ut och sedan öster ut på Strandbodgatan. På grund av spårvägens kurvradier finns inte utrymme att svänga i korsningen Östra Ågatan/Bäverns gränd/Islandsbron som föreslås i yttrandet. Det skulle också innebära en längre restid. En dragning via Strandbodgatan skulle därmed innebära en ny kollektivtrafikbro i Strandbodgatans förlängning och att den planerade spårvägen skulle skära genom Stadsträdgården, Uppsalas största, centrala och fina

parkmiljö. Stadsträdgården har rekreativa värden, ett högt kulturhistoriskt värde samt ett stort värde för den biologiska mångfalden i staden. För att undvika påverkan på parken och Fyrisån har sträckningen via Bäverns gränd och Munkgatan valts, då denna redan utgörs av en hårdgjord gatumiljö, som dessutom historiskt har trafikerats av spårväg. Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att sträckningen innebär flera svåra utmaningar, bland annat för räddningstjänsten, övriga trafikslag samt i byggskedet i och med det begränsade utrymmet. Se även förvaltningens bemötande under nedanstående avsnitt.

Stadsbyggnadsförvaltningen anser även att linjesträckningen är lämplig utifrån dispenser och artskydd.

Spårvägen kommer att ha en tät trafik. År 2050 planeras en avgång varje sex minuter. Med två linjer på sträckan Bäverns gränd–Munkgatan, blir det tre minuter mellan spårvagnarna i vardera riktning. Det är inte möjligt att upprätthålla en sådan trafik på enkelspår.

Gång och cykel

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Cykelfrämjandet (CFU) i Uppsala skriver att mobilitetsprogrammet kräver att cykel prioriteras före kollektivtrafik. Prioritering behövs i korsningar eller där gatubredderna är begränsad. Kollektivtrafik har stort utrymmesbehov för att den ska fungera. Cykelfrämjandet konstaterar däremot att spårväg kan köra enkelriktad, ett spår, över Islandsbron, som på Drottninggatan i Norrköping. CFU anser att förslaget till Trafiknätplan skapar ett embryo till en zonplan med en stängning för genomfart för bil på Kungsgatan och Dragarbrunnsgatan samt att en zonplan har betydelse främst för korsningen med Nedre Slottsgatan. CFU föreslår att trafiken där enbart kan utgöras av besöks- och boendetrafik till Fjärdingen, samt att nedre Slottsgatan kan enkelriktas norrut, vilket gör att bil- och busstrafiken västerut på Munkgatan inte behöver stanna. Busstrafiken kan dessutom ledas över Tullgarnsbron/Kungsgatan. Bägge åtgärderna kan var för sig eliminera behovet att det extra körfältet på Munkgatans västra del, vars utrymme kan ges till gående i första hand. Omledning av busstrafiken torde också påverka korsningen Kungsgatan/Bäverns gränd positivt.

CFU föreslår vidare större gatubredder för gående och cyklister. CFU anser att cyklister kommer att finnas även om cyklister totalförbjuds på Bäverns gränd samt att räls i gatumiljö är en stor risk för cyklister. CFU kräver tätade spår på Bäverns gränd och Munkgatan för att minska risken att fastna i rälsen. CFU anser att angöringsytan på Bäverns gränd bör vara i höjd med gångbanan.

CFU anser vidare att både Östra och västra Ågatan bör bli en cykelgata. CFU anser att korsningen vid Östra Ågatan bör vara enkel och tydlig för både cyklister och bilister samt föreslår att överväg om gångfartsområde är användbart. CFU är besvikna över att Munkgatan inte i högre omfattning omvandlas till en gång- och vistelseyta med torgkänsla, eftersom biltrafiken får egen körbana väster om Trädgårdsgatan. CFU anser att det finns andra lösningar för att undvika detta.

Vidare föreslår CFU att det inte är någon kant mellan cykelbana och spårväg. CFU anser att den dubbelriktade cykelbanan inte är dimensionerad för att två lastcyklar ska

kunna mötas. CFU föreslår därmed att cykelbanan i princip bör ha 3,5 m bredd. CFU anser också att man bör överväga att låta bilar, bussar och spårvagnar samsas 100 meter till, som Drottningtorget i Göteborg. CFU föreslår även att låta en stor del av Mungkatan och korsningen Nedre Slottsgatan vara gångfartsområde med tydliga avgränsningar för motortrafiken.

Synskadades Riksförbund skriver att det kommer att bli problem för gående när Mungkatan ska korsas. Från norra sidan ska man först korsa en dubbelriktad cykelbana, sedan en körbana för enkelriktad biltrafik och dubbelriktad spårväg. För att klara detta säkert behövs signalreglering och ordentliga ytor att vänta på. De har även synpunkter på bredden på gångbanorna längs Bäverns gränd och att det inte stämmer med de standardmått som beskrivs. Vidare framför de flera synpunkter på illustrationsplanerna.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Uppsala kommun prioriterar en god framkomlighet för både kollektivtrafik och cyklister. Där utrymmet är begränsat kan däremot kompromisser behöva göras, eller att vissa trafikslag hänvisas till andra närliggande gator eller cykelbanor. Det förslag som visas i illustrationsplanerna är en lösning som ger utrymme för både kollektivtrafik, gående och cyklister. Även viss biltrafik, räddningstjänst och exempelvis avfallsfordon behöver fortfarande kunna trafikera området, och disponeringen av gatuutrymmet är därmed anpassat därefter. Illustrationsplanerna visar ett förslag på utformning, den exakta lösningen hanteras inte i detaljplanen.

Med den planerade turtätheten för spårvägen är det inte möjligt att upprätthålla trafiken på enkelspår.

Stadsbyggnadsförvaltningen styr inte över busstrafiken, det gör Region Uppsala.

Frågorna om utformning och trafikering av omkringliggande gator kan inte hanteras i denna detaljplan, till exempel att omvandla Västra och Östra Ågatan till cykelgator.

Utformning i gatan, till exempel kantsten eller avgränsning mellan olika trafikytor, hanteras i detaljprojekteringen.

Cyklister hänvisas framför allt till intilliggande gator och cykelbanor. En ny gång- och cykelbro över Fyrisån planeras i förlängningen av Vretgränd. Den kopplas sedan ihop med gång- och cykelbanan på Mungkatans norra sida och vidare till exempelvid Akademiska sjukhuset som är en viktig målpunkt. Stadsbyggnadsförvaltningen förstår Cykelfrämjandets synpunkt och oro för cyklister på Bäverns gränd. Stadsbyggnadsförvaltningen arbetar för att skapa alternativa kopplingar som är attraktivare och med bättre framkomlighet för cyklister. På så vis är förhoppningen att cyklister istället väljer dem, framför Bäverns gränd.

Bäverns gränd är en smal gata med begränsade möjligheter, det innebär att kompromisser behöver göras. Det handlar till exempel om att inte anlägga separerade gång- och cykelbanor, utan istället förbättra framkomligheten för gående genom att bredda gångbanorna. På grund av den smala gatan är det inte möjligt att uppnå optimala bredder på gångbanorna i alla lägen. På flera ställen blir däremot gångbanorna bredare än idag.

För att underlätta för spårvägens framkomlighet i västlig riktning på Munkgatan, mot korsningen med Sjukhusvägen, har ett körfält för allmän biltrafik sidoförlagts. Spårvägens framkomlighet underlättas på det sätt genom att den inte hindras av framförvarande fordon. Samtliga korsningar och passager kommer att riskanalyseras så att de är säkra, vilket även är ett krav från Transportstyrelsen innan trafikstart av den planerade spårvägen.

Trafik - biltrafik/angöring/parkering/inlastning

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Region Uppsala skriver att kapacitetsberäkningar i planbeskrivningen bygger på prognoser från 2017/2019 med ett antaget lägre antal användare och befolkning, Region Uppsala önskar se att de senaste prognoserna från 2023 används.

Privatperson 9 är hyresgäst i en butikslokal på Bäverns gränd. Butiken tillhandahåller varor och tjänster bland annat till personer med funktionshinder och äldre. De är en sällan-köp-butik, men när man väl behöver dem behöver de träffas fysiskt för utprovning i butiken. Kunderna kommer ofta med färdtjänst, taxi eller bil med handikapptillstånd, då de har svårt att gå längre sträckor. Personen skriver att de är mycket nöjda med butikens storlek och läge och vill inte flytta på grund av spårvägen på Bäverns gränd. Verksamheten behöver få både leveranser och hämtning av skrymmande paket till och från butiksdörr varje dag.

Personen anser också att möjligheten att köra in och ut ur garaget måste finnas kvar, samt en hållplats nära korsningen med Kungsängsgatan. Det är även viktigt att plattformarna utformas så att de är tillgängliga för personer med olika funktionsnedsättningar. Personen ifrågasätter om taxi och färdtjänst kommer att tillåtas släppa av och hämta deras kunder om endast utryckningsfordon, spårväg och gående kommer att tillåtas på Bäverns gränd.

Verksamheten vill ha information kring tillgängligheten till deras butikslokal under byggskedet, huruvida butiken behöver ha begränsade öppettider eller eventuell stängt, vilket påverkar både deras ekonomi och kundernas behov. Personen anser att en angörings- och parkeringsficka i en del av den planerade breda gångbanan bör planeras in, eftersom nuvarande parkeringsplats för rörelsehindrade är för långt bort.

Privatperson 289 ifrågasätter framkomligheten på Bäverns gränd, för avfallsfordon, varutransporter och utryckningsfordon.

Privatperson 291 anser att flytten av den långa angöringsplatsen framför Bäverns gränd 13A, 13B, 15A och 15B till Bäverns gränd 7–9 blir en stor försämring med risk för olyckor. Personen bifogade två bilder. Personen anser att det bör finnas gott om utrymme att behålla en angöringsplats, eftersom den befintliga trottoaren under byggnadens utkragande fasadliv ska finans kvar.

Privatperson 294 skriver att de driver en huvudvårdssalong på Bäverns gränd. Personen ställer sig generellt negativ till att spårväg ska byggas eftersom verksamheten kommer att påverkas, dels vid byggtiden, dels om en spårväg dras utanför verksamheten. Salongen har många äldre kunder och rörelsehindrade kunder som behöver komma fram till salongens dörr med färdtjänst. Salongen får regelbundet tunga varutransporter som behöver levereras nära entrédörren. Personen skriver även

att de utför behandlingar som är beroende av en lugn och fridfull miljö. En bullrig och stökig miljö skulle medföra missnöjda kunder vilket kan leda till deras företags undergång.

Privatperson 296 anser att detaljplanen inte ger uppgift om struktur och tidsintervall när byggnationen och den begränsade framkomlighet ska ske vid Bäverns gränd 2 och Östra Ågatan 59. Deras verksamhet bygger på att kunder och leveranser kan komma fram till adressen då de har produktion i lokalen. Detaljerad information är nödvändig för att kunna planera verksamheten. Inga leveranser innebär inga varor därmed inga kunder. Personen meddelade att verksamheten behöver ta emot kring ett tons leveransvolym vid varje tillfälle även efter att spårvägen är färdigbyggd.

Privatperson 297 driver en butik, Uppsala Central Gross, och kunder kommer huvudsakligen med bil, taxi eller buss vilket gör tillgången till butiken avgörande för verksamhetens överlevnad. Personen föreslår parkeringsmöjligheter framför butiken och tillgång under byggtiden för att kunna driva verksamheten och hantera varuleveranser. Personen önskar en hållplats i närheten av Kungsängsgatan och detaljerad information om byggplanerna så att de kan planera eventuella åtgärder. Personen önskar också att bil- och cykeltrafik tas i beaktande vid planeringen. Tidigare vägarbeten hade en betydande negativ påverkan på deras försäljning. Personen önskar återkoppling med information om hur deras förslag kan beaktas och om det finns möjlighet till dialog kring dessa frågor.

Privatperson 298 anser att förslaget påverkar hela deras verksamhet negativt eftersom bilar inte får köra i närheten samt att cyklar inte får köra förbi. Personen anser att detta är katastrofalt för företagare. Hen anser även att spårvägen medför svårigheter för ambulans och brandbil, vilket är farligt för samhället om en brand skulle uppstå.

Privatperson 299 driver cateringverksamhet och får leverans minst två gånger i veckan med varor. Det kommer ofta beställningar från 11:00 till 20:30 via Foodora och Uber eats, vilket innebär mycket leveransbilar. De flesta av deras kunder är äldre och en hel del har funktionshinder. Det innebär att de kommer till restaurangen med anpassade transporter. Personen anser att detta känns orimligt och undrar hur kommer det gå för dem som är beroende av fysiska kunder på plats. Personen anser att det är angeläget att få veta hur planen ser ut.

Privatperson 300 undrar hur många bussar och spårvagnar som beräknas passera Bäverns gränd.

HSB Brf Järnvägsparken 89 anser att förslaget försämrar framkomlighet för varutransport, utryckningsfordon och angöring. Bostadsrättsföreningen anser även att förslaget i det redan trånga gatuutrymmet riskerar att försämma möjligheten att bedriva effektiv affärsverksamhet vilket leder att nuvarande affärsidkare flyttar från sina lokaler. Föreningen önskar en korttidsparkering på Dragarbrunnsgatan, nära korsningen mot Bäverns gränd, vid parkeringshuset.

Fastighetsförvaltare som företräder fyra bostadsrättsföreningar (HSB Brf 68 Pendeln, HSB Brf 21 Svanhild, HSB Brf 43 Svanhild, HSB Brf 89 Järnvägsparken) har synpunkter på hur den nya spårvägen påverkar sophämtning på Bäverns gränd/Vretgränd, varutransporter på Bäverns gränd, utryckningsfordon samt allmän framkomlighet för boende i föreningarna.

Brf Dragarbrunn 63 anser att påkörning av personer och cyklister, samt kollision mellan spårvagn och fordon, är en av de största riskerna. Föreningen ser även problem med snöröjning och räddningstjänstens insatsmöjligheter.

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

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen ser inte att det är nödvändigt att uppdatera utredningsunderlag med nya trafikprognoser inför antagande av detaljplanen. Uppsala kommun och Region Uppsala kommer att arbeta gemensamt i det fortsatta arbetet utifrån uppdaterade trafikprognoser.

Möjligheten att köra in och ut ur befintliga garage och fastigheter kommer att finnas kvar.

Hållplatslägena styrs inte i detaljplanen, men en hållplats för spårväg nära korsningen med Kungsängsgatan är inte planerad.

Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att det är viktigt att plattformarna utformas så att de är tillgängliga för personer med olika funktionsnedsättningar.

Angöring för till exempel taxi, färdtjänst och leveranser har inte utretts i detalj i plansekedet, utan behöver studeras i kommande system- och detaljprojektering. Distribution till och från butiker med mera bör ske från de angränsande gatorna, då det kommer vara svårt att stanna på Bäverns gränd eftersom stillastående lastbilar eller andra transporter hindrar spårvägstrafiken. Vilka verksamheter som är i behov av leveranser och vart de kan ske, studeras i den efterföljande detaljprojekteringen. Det finns en last/angöringszon på södra sidan av Bäverns gränd, direkt öster om korsningen med Kungsängsgatan. Det kommer också att vara möjligt att stanna på tvärgatorna Östra Ågatan, Kungsängsgatan och Dragarbrunnsgatan och leveranser kommer fram för allt att hänvisas till dessa gator. Detsamma gäller avfallshämtning. Se även stadsbyggnadsförvaltningens bemötande under rubriken *Avfallshämtning*.

Det är inte möjligt att anlägga parkeringsplatser längs Bäverns gränd på grund av det trånga gatuutrymmet som fram för allt prioriteras för kollektivtrafik, räddningstjänst och gående. Som nämns ovan ses alla angöringsbehov över i detaljprojekteringen. Stadsbyggnadsförvaltningen förmedlar önskemålet om en korttidsparkering på Dragarbrunnsgatan, nära korsningen mot Bäverns gränd, till genomförandet. Det kommer inte heller vara möjligt att anlägga en angöringsplats framför Bäverns gränd 13A, 13B, 15A och 15B, då det skulle hindra kollektivtrafiken att komma fram.

Uppsala kommun kommer att informera om trafikavstängningar och annan påverkan för boende och verksamheter under byggskedet. Det hanteras inte i detaljplanen.

Gatan kommer att snöröjas på normalt sätt och överskottssnö kommer att transporteras bort.

Det är Region Uppsala som hanterar trafikeringen av både bussar och spårvagnar. Spårvägen planeras ha en tät trafik. År 2050 planeras en avgång varje sex minuter. Med två linjer på sträckan Bäverns gränd–Munkgatan, blir det tre minuter mellan spårvagnarna i vardera riktning. Trafikeringen hanteras inte i detaljplanen.

Bäverns gränd är smal med tvärgående biltrafik samt busstrafik i blandtrafik med spårvägen. Det innebär att det finns en risk för olyckor på sträckan. Det är därför viktigt att korsningarna utformas och signalregleras på ett trafiksäkert sätt. Varje sträcka och korsning kommer att riskanalyseras innan trafikstart, vilket även är ett krav från Transportstyrelsen. Det främsta åtgärden för att minska riskerna för cyklister att fastna i rälsen, är helt enkelt hänvisa cyklister till andra gator än Bäverns gränd. När det gäller olyckor i övrigt så skiljer det sig mellan olika spårvägssystemen beroende på hur de är utformade. Generellt så utgörs olyckor mellan spårväg och motorfordon cirka 40–50 procent av de totala antalet olyckor, och med fotgängare cirka 30 procent. När det gäller olyckskvoten (olyckor per 10 000 kilometer) så ligger den för en modern spårväg på 0,3–0,5 olyckor per 10 000 kilometer. Det kan jämföras med busstrafik som har en olyckskvot på 0,35–0,8 olyckor per 10 000 kilometer. Den lägre nivån för spårväg är sannolikt följden av en högre säkerhetskultur för spårväg. Det innebär att man kan förvänta sig färre olyckor längs Bäverns gränd (och i övriga systemet) med spårväg jämfört med motsvarande busstrafik.

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Sunnersta egnahemsförenings avvisande av detaljplanen för delsträcka C. När det gäller antalet parkeringsplatser i Uppsala och parkeringsavgifter är inte frågor som behandlas eller regleras av detaljplanen.

Se även stadsbyggnadsförvaltningens bemötande under rubriken *Räddningstjänstens framkomlighet och utrymning*, samt *Avfallshämtning*.

Räddningstjänstens framkomlighet och utrymning

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen anser att kommunen har redovisat att det är möjligt att kombinera spårväg och räddningsinsatser på platser med liknande förhållanden som Bäverns gränd. Länsstyrelsen anser därför utifrån den prövning som ska göras enligt plan- och bygglagen, att detaljplanen inte innebär att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet. Länsstyrelsen vill dock betona vikten av en fortsatt dialog med brandförsvaret.

Uppsala brandförsvaret förmedlar synpunkter i 15 punkter och anser sammanfattningsvis att planhandlingarna inte är tillräckliga för att visa att utrymningssäkerheten för de boende längs Bäverns gränd är fullt utredd. De anser att det saknas ett tydligt koncept för hur frågorna ska hanteras vidare under detaljprojekteringsskedet. Brandförsvaret baserar denna bedömning främst på två saker. Det ena är att utredningen som ligger till grund för arbete nära kontaktledningarna baseras på felaktiga antaganden (*PM Elsäkerhet vid utrymning*). Det andra är att brandförsvaret inte kan se att det tagits fram en utredning som visar var uppställningsplatser behöver finnas längs Bäverns gränd, alltså vilka bostäder som är beroende av brandförsvaret som alternativ utrymningsväg. Det innebär att det inte är möjligt att avgöra i detta skede huruvida lösningarna är praktiskt genomförbara. Utredningen som tidigare tagits fram med en inventering av fastigheter längs Bäverns gränd, från 2024-05-06, är inte heltäckande samt att förutsättningar kan ha ändrats.

Brandförsvaret noterar även att vissa sträckor längs Bäverns gränd förläggs med förbud i plankartan mot kontaktledningsstolpar, vilket skulle kunna bidra till att ytterligare försvåra möjligheten att hitta lämpliga placeringar för kontaktledningarna.

Brandförsvaret betonar vikten av att de frågor/synpunkter de framför prioriteras upp i det vidare arbetet för att landa i en acceptabel utrymningsstrategi som är säker för de boende och som är praktiskt genomförbar.

Region Uppsala anser att det är av yttersta vikt att utformningen av spårvägssystemet och det utrymme som detaljplanen ger spårvägen kan säkerställa ett tillgängligt, driftsäkert och kostnadseffektivt system med hög trafiksäkerhet. Det är också av stor vikt att ambulansen har god framkomlighet vid Bäverns gränd samt Munkgatan då dessa gator är de mest prioriterade utryckningsvägarna till och från Akademiska sjukhuset.

HSB Brf Järnvägsparken 89 anser att utrymningsvägar vid brand behöver säkerställas.

Uppsalahem anser att man med luftburna ledningar behöver värna säkerheten för deras hyresgäster och byggnader, så att räddningstjänstens insatser vid en eventuell utryckning och evakuering inte försvåras. Uppsalahem förutsätter att en säker räddningsinsats och utrymning kan genomföras fullt ut. Uppsalahem motsätter sig infästning av ledningar i fasad på grund av byggnaders ålder och konstruktion. Det är viktigt att placeringen av ledningsstolpar sker så att riskerna för både byggnader och hyresgäster, vid en eventuell räddningsinsats, minimeras samt att det måste väga minst lika tungt som det kulturhistoriska intresset för siktlinjen vid val av placering.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen håller med i flera av de punkter Uppsala brandförsvaret framför. Planbeskrivningen har justerats, bland annat gällande beskrivningen av Boverkets byggregler (BBR). Utredningen PM elsäkerhet vid räddningsinsats har däremot inte uppdaterats. Stadsbyggnadsförvaltningen håller inte med om att utredningen baseras på felaktiga antaganden. Utredningen är en utgångspunkt för fortsatta fördjupade dialoger, utredningar och för kommande detaljprojektering. Bland annat ligger de körtider brandförsvaret anger i sitt yttrande inom det spann som anges i utredningen. Tidsåtgången som anges i utredningen för att säkra arbetsplatsen är också en uppskattning, och kan inte slås fast, utan beror på många olika förutsättningar, vilket också framgår i utredningen. Stadsbyggnadsförvaltningen är medvetna om att det kan bli en utmaning att klara tio minuters insattid som anges i BBR. Därför ser kommunen tillsammans med Region Uppsala det som nödvändigt att fortsätta samarbeta med räddningstjänsten för att hitta gemensamma lösningar. Stadsbyggnadsförvaltningen vill också betona att framkörningstider påverkas av hela gatusystemets utformning fram till olycksplatsen, vilket behöver hanteras i projekteringen av hela kollektivtrafiksystemet. För att förbättra framkomligheten kan det till exempel handla om åtgärder i korsningar eller möjlighet för omkörning. Det kan inte hanteras inom detta planområde.

Stadsbyggnadsförvaltningen menar inte att placeringen av utrustning i brandförsvarets fordon, eller att flera uppgifter utförs parallellt på olycksplatsen, är en förutsättning för planens lämplighet. Det är en helhet som behöver fungera där många detaljfrågor inte kan hanteras i detaljplanen utan först i kommande detaljprojektering och i framtagandet av elskyddföreskrifter. För att säkerställa att frågorna tas om hand i den fortsatta processen har projektet Uppsala spårväg både en miljösäkringsplan och en "kravställningslista". Där säkerställs krav och uppföljning både under projektets fortsatta planering och i kommande bygg- och driftskede i nära dialog med räddningstjänsten/brandförsvaret.

Stadsbyggnadsförvaltningen håller med brandförsvaret om att en fråga som behöver utredas är var uppställningsplatser behöver finnas längs Bäverns gränd, utifrån vilka bostäder eller verksamhetslokaler som behöver nås med höjdfordon eller bärbara stegar. Föreslagen placering av kontakledningsstolpar behöver sedan sättas i relation till uppställningsplatsernas placering. Lösningen att klippa tvärtrådar eller kontakledning, som beskrivs i utredningen och planhandlingen, är en sista utväg om en incident inträffar där det är en nödvändighet. Det är inte en lösning som kommunen, eller utredningen, ser som ett första alternativ. Det kan till exempel bli nödvändigt om en lastbil råkar fastna i en tvärtråd eller kontakledning. Anläggningen är då dimensionerad att klara en klippning, utan att andra delar av anläggningen riskerar att falla ner.

Brandförsvaret skriver att vid en olycka behöver utrustning som är monterad på släckbilens tak tas ned. Detta kräver en fri arbetshöjd på minst fem meter för att inte slå i kontakledningarna. Kontakledningarna kommer att monteras på fem meters höjd, vilket innebär att kravet klaras.

De områden som förlagts med förbud att placera kontakledningsstolpar omfattar det planerade spårområdet/körbanan. Stadsbyggnadsförvaltningen anser att placering av stolpar där hade försvårat ytterligare för räddningstjänstens framkomlighet och nåbarhet. Regleringen är nödvändig för att detaljplanen ska vara lämplig utifrån påverkan på riksintresset för kulturmiljövården.

Placeringen av kontakledningsstolpar eller infästningar behöver utgå från både påverkan på siktlinjen mot slottet, byggnaders förusättningar samt att räddningstjänstens insatser vid en eventuell utryckning och evakuering inte försvåras.

Det stämmer att Bäverns gränd och Munkgatan är en prioriterad utryckningsväg och det är av högsta vikt att sträckan fortsatt är framkomlig för utryckningsfordon.

Avfallshämtning

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Uppsala Vatten anser att det finns en hel del utmaningar om avfallshantering i form av angöring, körväg och framkomlighet längs med sträckan Bäverns Gränd/Munkgatan. Alternativa lösningar kräver detaljerad utredning i samarbete/samråd med berörda fastighetsägare. Bolaget lyfter även ansvaret för att samla in förpackningar fastighetsnära från hushåll är ett kommunalt ansvar som infördes 2024-01-01. Detta innebär att åtta avfallsfraktioner ska samlas in fastighetsnära och det kan påverka valet av yta för avfallsutrymme. Bolaget anser att man även behöver studera trafiksäkerheten vid in-/utfart till Flustret och Svandamshallarna längs med Sjukhusvägen med utgångspunkt från de båda detaljplanerna för att säkerställa framkomligheten för avfallsfordon.

Uppsalahem anser att tillgängligheten för boende, transporter, avfallshantering och räddningstjänst till deras fastigheter kommer att försämrats av spårutbyggnaden. Det gäller under utbyggnadstiden såväl som när spåren och kontakledningar är på plats. I den fortsatta projekteringen måste det därför bevakas och säkerställas att negativa konsekvenser för byggnader och boendemiljön minimeras. Uppsalahem påpekar att det är viktigt att tillgängligheten och boendemiljön, samt de boendes möjlighet till att

lämna avfall, inte försämrats, och att kostnader för att åstadkomma förändringar inte ska drabba Uppsalahem. Det gäller även eventuellt bildande av gemensamma lösningar.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Samtliga fastigheter längs kollektivtrafikstråket kommer att behöva ha en fungerande avfallshämtning. Det finns förslag framtagna på lösningar för de berörda fastigheterna, men dessa behöver, precis som Uppsala Vatten skriver, en detaljerad utredning i samarbete med berörda fastighetsägare och Uppsala Vatten. Uppsala kommun bekostar samtliga åtgärder som blir nödvändiga på grund av utbyggnaden av den kapacitetsstarka kollektivtrafiken.

In- och utfart till Flustret och Svandamshallarna sker från Sjukhusvägen via en anslutning som har planerad trafik höger in och höger ut. Anslutningen korsas av en gång- och cykelbana. Det är normalt vid anslutningar att fordon som svänger in korsar en gång- och cykelbana. Det är naturligtvis också viktigt att inga föremål eller liknande skymmer sikten i korsningen. Det kommer att studeras vidare i system- och detaljprojekteringsskedet.

För övrig tillgänglighet för boende, transporter och räddningstjänsten, se förvaltningens bemötande under rubriken *Trafik* samt *Räddningstjänstens framkomlighet och utrymning*.

Tillgänglighet och orienterbarhet

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Funktionsrådet Uppsala kommun anser att detaljplanen har potential att skapa en inkluderande stadsmiljö, men detta förutsätter att ett antal synpunkter beaktas och implementeras i den fortsatta planeringen. Funktionsrådet anser att det är positivt att plattformarnas utformning ska studeras för att vara tillgängliga för personer med olika funktionsnedsättningar. De rekommenderar att detta arbete sker i nära dialog med funktionsrättsrörelsen för att säkerställa att plattformarna uppfyller behoven hos en bred grupp användare. Funktionsrådet föreslår att inte enbart personer med rörelsehinder, utan även individer med intellektuell funktionsnedsättning, allergier, NPF syn- och hörselskador, med flera inkluderas i planbeskrivningen för att säkerställa en helhetslösning för tillgängligheten. Tar man hänsyn till en bredare grupp kan vi öka tillgängligheten till upp mot 25 procent av stadens invånare. Funktionsrådet anser att gång- och cykelbanor bör vara separerade med fysisk barriär för att underlätta för personer med synnedsättning, hörselnedsättning och andra funktionsnedsättningar att navigera tryggt. Funktionsrådet anser att framkomligheten för särskild kollektivtrafik och bilberoende bör regleras tydligt.

Synskadades Riksförbund, SRF, ställer sig frågande till kommunens avvisande respons i både samråds- och gransknings svar där kommunen fortsätter visa otillgängliga utformningar, samt hänvisar till senare skeden för att lösa tillgängligheten.

Synskadades Riksförbund anser att några revideringar för att området ska bli tillgängligt för synskadade inte har gjorts. SRF anser därmed att de blir instängda i bostäder på grund av minskning av ledsagning och färdtjänst. SRF anser även att förslaget inte uppfyller tillgänglighetskraven i plan- och bygglagen. SRF accepterar inte

att bli hänvisade till en isolering hemma på livstid. Trafikmiljön måste bli tillgänglig. SRF lämnar synpunkter och förslag, inklusive bilder, om tillgänglighet som består av 15 sidor. SRF ser av tidigare erfarenhet inget hopp om att miljön ska bli tillgänglig, och misstror Uppsala kommuns förmåga att förstå deras behov och att göra det tillgängligt för personer med funktionsnedsättning.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna från Funktionsrätt och Synskadades Riksförbund, men beklagar upplevelsen att kommunen avvisat dem i tidigare skeden. Stadsbyggnadsförvaltningen vill hålla att planen inte kan reglera utformning på den detaljeringsnivå som efterfrågas. Planen reglerar till största del endast spårvägens utbredning. Det är därför inte heller möjligt att reglera platsen för alla de funktioner som efterfrågas, exempelvis hur olika trafikytor separeras. En så tillgänglig utformning som möjligt kommer att göras i projekteringsfasen. Detta rymms inom användningen GATA i detaljplanen. Gatans bredd mellan husen utgör ramen för hur mycket plats som finns att tillgå. När ytan är begränsad måste ibland kompromisser göras. De illustrationer som finns i planhandlingarna är ett exempel. De ska inte läsas som färdiga förslag. Stadsbyggnadsförvaltningen noterar dock föreningens synpunkter till projekteringskedet. Förvaltningen delar inte synpunkten om att det inte förts en dialog med föreningarna Synskadades riksförbund samt Funktionsrätt Uppsala. Tvärt om har en sådan dialog ägt rum med flera kompetenser inom förvaltningen. Dock vid sidan av planprocessen. Stadsbyggnadsförvaltningen beklagar att många med nedsatt rörelseförmåga känner sig åsidosatta i utformningen av gator och vill arbeta för att tillgängligheten ska bli bättre där det är möjligt. Detaljplaner är dock ett väldigt trubbigt verktyg för att säkerställa det och yttranden gällande tillgänglighet kan sällan besvaras mer än mycket översiktligt.

Bostadsentréer och butiksentréer behöver fortfarande kunna nå inom 25 meter för till exempel färdtjänst. Riktlinjer för tillgänglig parkering beaktas i all kommunal planering.

Grönstruktur, park, natur, rekreation och träd

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Privatperson 300 önskar ett förtydligande kring detaljerad utformning samt konsekvenser av att ändhållplatsen vid Uppsala C har flyttats från Stadshusgatan till Gunnar Leches park. Hen undrar hur formuleringen ”hela kollektivtrafikstråkets sträckning ska präglas av träd och vegetation” appliceras på platsen.

Föreningen Vårda Uppsala ser med stor oro på att såväl Gunnar Leches park som Båvernens gränd omvandlas till renodlade trafikmiljöer dominerade av spårvägen med tillhörande anläggningar.

Naturskyddsföreningen välkomnar sträckningen Uppsala C–Munkgatan, som de menar bindrar till förgröning längs spårvagnsbanan. De uppskattar noggranna inventeringar av träd under arbetets gång och välkomnar att allén vid Svandammen skyddas. De anser att fler äldre träd längs sträckan går att spara med rätt anpassningar och inte ersättas med nya. De är mycket angelägna att spårvagnssträckningen, särskilt i centrala staden, blir ett grönt stråk eftersom många träd kommer att behöva tas ned.

De anser också att riktigt gräs och inte konstgräs ska användas. Detaljplanen behöver enligt dem kompletteras med en tydlig beskrivning av planerade åtgärder för bevarande av naturvärden samt förgröning. De uppmanar också till ljuddämpade åtgärder. Vidare skriver de att den biologiska mångfalden behöver öka, utan invasiva växter då främmande och invasiva arter inte gynnar den biologiska mångfalden.

Funktionsrätt Uppsala kommun anser att en skrivning bör läggas till under "alléer och trädmiljöer" om att lågallergena växter bör väljas.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen förstår oron kring Gunnar Leches park. Träd och grönska är viktigt i staden av många olika anledningar och kommunen arbetar aktivt med att få in mer grönska och att öka "krontäckningen" generellt. Träd kommer att behöva tas ner inom planområdet och Gunnar Leches park kommer att påverkas i stor utsträckning vid anläggandet av änhållplatsen. Åtminstone söder om Bangårdsgatan. Länsstyrelsen har gett dispens för att ta ner de biotopskyddade träd som påverkas inom området. Som utgångspunkt för samtliga träd som berörs av kollektivtrafiksstråket, har en särskild trädplan tagits fram inom projektet. Träd som behöver tas ner kommer att ersättas av nya. I planhandlingen beskrivs också att utgångspunkten är att spara så många träd som möjligt vid stationsområdet, men inget träd skyddas i detaljplanen, bortsett från allén vid Svandammen. Planering pågår även för omvandling av hela stationsområdet inom projektet Uppsala C. Det finns goda möjligheter att få in mer grönska i området som helhet, även om det är en utmaning inom detta planområde. På Bäverns gränd finns tyvärr inget utrymme för gatuträd eller andra planteringar.

Gräs i spårområdet har flera fördelar. Det kan till exempel dämpa buller och hantera visst dagvatten. Det planeras att användas längs flera sträckor, däremot är det inte möjligt inom denna delsträcka då den planerade spårvägen kommer att gå i blandtrafik och gräs försvårar då framkomligheten för till exempel utryckningsfordon.

Detaljplanen styr inte växtval. Kommunen planterar inte invasiva arter.

Skyddade arter och områden

Yttranden från remissinstanser och medborgare

De anser även att det är en ogenomtänkt stadsplanering med en ny bro vid Ultuna samt sträckningen genom Lunsen.

Föreningen Malma by och ängar anser att inga av de kumulativa hot mot främst Bäcklösa Natura 2000-området som den planerade kollektivtrafiken medför har inneburit några förändringar i planerna. Föreningen vill än en gång framhålla de negativa effekter som de sammanlagda kollektivtrafikplanerna kommer att innebära och ställer sig avvisande till att planerna för den aktuella delsträckan genomförs, utan att de sammanlagda effekterna av hoten mot Bäcklösa Natura 2000-området avvärjts.

Sunnersta Egnahems Förening vill starkt värna om det nyligen inrättade naturreservatet Åriket Fyris. De är därför kritiska till att det där förslås en bro för tung trafik, samt en gång- och cykelväg rakt genom reservatet. Istället förespråkar de att

Kungsängsleden breddas till en 2+2 väg och att det byggs en Kungsängsleddsbro. De anser också att spåren av Carl von Linnés stigar och områden kan komma att förstöras.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Natura 2000-området Bäcklösa berörs inte av denna delsträcka, utan hanteras inom detaljplanen för delsträcka D (PBN 2022-000048) och delsträcka A-B (PBN 2019-002806). Även bron över Fyrisån ligger inom delsträcka D, och hanteras i den detaljplanen.

För att tydligare visa på det sammanhängande kollektivtrafikstråkets miljöpåverkan, har miljökonsekvensbeskrivningen kompletterats med en sammanfattning av samtliga delsträckors miljökonsekvenser.

Grundvatten

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Uppsala Vatten konstaterar att vissa delar av den planerade spårvägssträckningen går genom extremt känsliga områden med avseende på grundvattnet. De anser att dessa områden bör undvikas i första hand. I andra hand bör riskerna minskas genom lämpliga skyddsåtgärder för att undvika risker för grundvattnet under både bygg- och driftskedet. Uppsala Vatten lyfter att känslighetsklassningen kan behöva revideras då projektet genomför fördjupade markundersökningar och schaktarbeten. Skyddsåtgärderna ska alltså utgå från de faktiska markförhållandena utifrån resultatet av de fördjupade markundersökningarna eller schaktarbetena.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen håller med i Uppsala Vattens synpunkter, och att skyddsåtgärder ska utgå från de faktiska markförhållandena på platsen. I första hand har sträckningen placerats utanför områden med extrem eller hög känslighet. Det har dock inte varit möjligt i alla lägen. Därför finns framtagna skyddsåtgärder för att undvika risker för grundvattnet under både bygg- och driftskedet.

Stadsbild och kulturmiljö

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen anser att kontaktledningarna som är monterade på sidoordnade stolpar i liten utsträckning påverkar siktlinjen mot slottet. Stolparnas placering har även säkerställts genom reglering på plankartan. Länsstyrelsen bedömer därför att planförslaget inte medför risk för påtaglig skada på riksintresset Uppsala stad. Sammanfattningsvis skriver länsstyrelsen att markanvändningen överensstämmer med översiktsplanens intentioner om att skapa goda kollektivtrafikförbindelser mellan stadsnoderna. Länsstyrelsen har inget att tillägga i fråga om hur planförslaget tillgodoser statliga eller andra allmänna intressen och bedömer, med hänsyn till prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden, att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas.

Kulturnämnden anser att detaljplanen medför bestående förändring av stadsbilden och därmed konsekvenser för kulturarvet. Kulturnämnden bedömer att planförslaget efter revideringar, har en måttligt negativ påverkan på kulturmiljön. Framför allt består påverkan av att siktlinjen mot slottets södra torn kan komma att förändras av luftburna kontaktledning. Kulturnämnden anser att förstahandsvalet vid ett genomförande av detaljplanen bör vara *ej luftburna* kontaktledning längs Bäverns gränd och Munggatan. Då anser de att siktlinjen mot slottets södra torn kan värnas samt att påverkan på riksintresset minskar. Kulturnämnden ser positivt på de planbestämmelser som reglerar att kontaktledningsstolpar inte får placeras i gatans mitt samt att upphängningsanordningar ska utformas och placeras med hänsyn till områdets höga kulturmiljövärden, om batteridrivna spårväg längs sträckan inte bedöms vara tekniskt möjligt att genomföras.

Om det blir aktuellt att fästa kontaktledning på stolpar eller fasader anser kulturnämnden att det är viktigt att installationen görs med hänsyn till fasadens uttryck och ger en så liten påverkan som möjligt. Kulturnämnden anser att varje situation och fasad fordrar en separat bedömning för att visa största hänsyn till områdets höga kulturmiljövärden.

Statens fastighetsverk (SFV) anser att deras tidigare synpunkter (daterade 2021-05-26 och 2023-07-06) inte har helt tillgodosetts. Synpunkterna rörde huvudsakligen trafiklösningens påverkan på kulturmiljö inom delsträcka A. SFV anser att det är positivt att gestaltungsprogrammet fördjupats och att siktlinjer mot slottet, samt placering av kontaktledningsstolpar, regleras i detaljplanen.

Föreningen Vårda Uppsala anser att kommande anläggningsarbeten och den tunga spårvägstrafiken med stor sannolikhet kommer att medföra negativ påverkan på den angränsande kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen, samt bebyggelse-, gatu- och livsmiljöerna längs Bäverns gränd.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen delar länsstyrelsens bedömning.

Stadsbyggnadsförvaltningen håller med Kulturnämnden och Föreningen Vårda Uppsala om att stadsmiljön kommer att förändras vid införandet av spårväg. Detsamma gäller siktlinjen mot slottets södra torn. Däremot innebär detaljplanens regleringar att påverkan inte blir påtagligt negativ, som kulturnämnden skriver. Detaljplanen styr inte val av tekniska lösningar. Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen om att kontaktledning påverkar kulturmiljön mer än batteridrivna spårvagnsfordon. Detaljplanen styr inte vilken teknik som ska tillämpas för att driva spårvagnarna, men kontaktledning har varit utgångspunkten i den förprojektering som ligger till grund för detaljplanen. Målsättningen är att skapa förutsättningar för en robust, driftssäker och kostnadseffektiv spårväg, för att kunna säkra funktionaliteten och samhällsnyttan för våra medborgare. De enda sträckor med batteridrivna spårvagnar som finns i Europa är inte längre än cirka 500 meter. Det finns heller inga beprövade lösningar av batteridrivna spårvagnar i nordiskt klimat (vinter), vilket gör att driftsäkerheten och robustheten inte går att garantera. Utöver det ökar kostnaderna på grund av att utbudet av leverantörer är lägre och det blir dyrare att bygga anläggningen på grund av att batteridrivna fordon är tyngre. Driftkostnaderna för fordon ökar också. Både Uppsala kommun och Region Uppsala har beslutat att beprövad teknik ska användas i första hand. Utbudet hos leverantörer av spårvagnar är

också större för fordon med konventionella lösningar. Detaljplanen har därför tagit höjd för att kontaktledningarna kommer finnas i stadsmiljön för att kunna belysa påverkan på kulturmiljö. Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande bedömt att planförslaget, som redovisar kontaktledningarna, inte medför påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövården.

Stadsbyggnadsförvaltningen håller med kulturnämnden om att vid infästningar i fasader behöver en bedömning göras av både påverkan på byggnadens kulturhistoriska värde samt på bärigheten, så att byggnaden inte tar skada. Uppsala kommun genomför även besiktning av byggnaderna intill kollektivtrafikstråket både innan och efter genomförandet, för att säkerställa att byggnader inte skadas vid anläggning av spårvägen. Se mer under rubriken *Genomförande och byggrelaterade skador*. Planbestämmelsen som anger att *"Anläggningar för spårtrafik, såsom kontaktledningsstolpar eller annan upphängningsanordning, ska utformas och placeras med hänsyn till områdets höga kulturmiljövärden"* säkerställer också att påverkan på kulturmiljön följs upp i kommande skeden så att en så väl anpassad utformning som möjligt genomförs.

För bemötande av tidigare synpunkter från Statens Fastighetsverk hänvisas till samrådsredogörelsen och utlåtandet från granskning 1.

Gestaltning och offentlig konst

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Kulturnämnden skriver att Uppsala kommun och Region Uppsala har beslutat om ett gemensamt konstprogram för spårvägen. Investeringar för ny konst kommer att göras integrerat i spårvägsanläggningen, exempel vid hållplatslägen och intilliggande platsbildningar. Kulturnämnden anser att befintlig konst inom, och i anslutning till, detaljplaneområdet i olika grad kommer att beröras av utveckling av kollektivtrafiken och det finns ett konstverk som påverkas på Islandsbron. Kulturnämnden vill betona att samtliga tre broräcken bör bevaras om bron anpassas för spårväg.

Privatperson 300 undrar hur gestaltningsprogrammet kommer att tillämpas i området.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för kulturnämndens information. Kommunen planerar att bevara samtliga broräcken vid Islandsbron.

Gestaltningsprogrammet ska tillämpas för alla delsträckor för kollektivtrafiken. Programmet är ett viktigt underlag i detaljprojekteringen och genomförandet.

Uppsala centralstation

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Region Uppsala menar att det inte går att bedöma spårvägssystemets framkomlighet och trafiksäkerhet i förhållande till eventuella korsande gång- och cykelflöden, var de korsar spåren samt hur stora flödena är eftersom en helhetsbild vid Uppsala C saknas.

Vidare är det svårt att bedöma hur busstrafiken kommer att påverkas. Detta innebär risker för kollektivtrafiksystemet och platsens funktion i sin helhet som bytespunkt för kollektivtrafiken och vändhållplats för spårvägen.

Region Uppsala anser att det saknas beskrivning av hur/om centralpassagen ska kunna förlängas utan ändring av detaljplanen. Region Uppsala motsätter sig att ha ett stort passerande flöde av gång- och cykeltrafikanter tvärs över spårvägen vid ändhållplatsen, främst av trafiksäkerhetsskäl men också för att kunna säkerställa en effektiv trafikering av spårvägen. I det fall centralpassagen inte kommer att förlängas kommer spårområdet att behöva inhägnas för att hindra direkt passage mellan centralpassagen och Bredgränd. Mot bakgrund av det ser Region Uppsala behov av en lösning för att styra om gång- och cykelflöden i det fall, eller under den period, som centralpassagen inte finns. Region Uppsala noterar också att en byggnation av centralpassagen i ett senare skede behöver kunna genomföras med en acceptabel påverkan på trafikering och drift av spårvägs- och busstrafik, samt med säkrad framkomlighet för ambulans.

Region Uppsala anser att det inte är troligt att spårvägens funktioner vid ändhållplatsen inryms, inte ens med beräknade minimibredder för spår, plattform och busshållplatser. Region Uppsala ser även en stor risk att en del av hållplatsens plattform kommer överlappa en annan detaljplan, vilket inte kan anses förenligt med att säkra spårvägens funktioner för framtiden. Region Uppsala vill också belysa att den sydvästra sidan av Kungsgatan, enligt plankartans utformning, saknar förutsättningar för väderskyddade busshållplatser. Region Uppsala anser vidare att höjdsättningen inom detaljplanen vid ändhållplatsen behöver styras så att spårväg och gata hamnar på samma nivå. Detta möjliggör samutnyttjande mellan hållplatserna och skapar förbättrade möjligheter för grönytor.

Privatperson 290 driver gatuköket Dressinen vid centralstationen. Verksamheten är beroende av personflöde särskilt från resenärer som använder bussar och tåg. Den planerade ombyggnaden av centralstationen och införandet av spårvägen förminskar personflödet vid deras nuvarande plats. Under byggtiden kan deras tillgänglighet och kundantal påverkas negativt på grund av eventuella avstängningar och tillfälliga förändringar i infrastrukturen. Personen är positiva till utveckling av centralstationen och införandet av spårvägen, men vill betona vikten av att få fortsätta att driva verksamheten i en central och strategisk position i det nya stationsområdet, både under och efter projektets genomförande.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen förstår delvis Region Uppsalas oro för helhetslösningen vid Uppsala C, eftersom det inte är färdigutrett och beslutat hur alla funktioner ska lösas och vart de ska placeras. Det handlar bland annat om busstrafiken samt gång- och cykelpassager, vilket inte heller regleras i detaljplanen. Uppsala kommun och Region Uppsala har däremot ett gemensamt mål att stationsområdet ska ha ett fungerande kollektivtrafiksystem och utgöra en attraktiv bytespunkt mellan olika trafikslag, med en vändhållplats för spårväg. Även gång- och cykelflöden behöver studeras i ett större sammanhang tillsammans med det pågående projektet Uppsala C.

Detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik hanterar inte frågan om en centralpassage eftersom en eventuell förlängning av centralpassagen fortsatt är under utredning och därmed inte beslutad av förvaltningen. Stadsbyggnadsförvaltningen

håller dock med Region Uppsala om att en byggnation av centralpassagen i ett senare skede behöver kunna genomföras med en acceptabel påverkan på trafikering och drift av spårvägs- och busstrafik, samt med säkrad framkomlighet för ambulans. Som underlag till detaljplanen har två olika alternativ för ändhållplatsen projekterats, ett utan förlängd centralpassage och ett med en centralpassage. Det genererar olika utrymmesbehov för till exempel passager över spåren och planeras att detaljprojekteras i kommande skede.

Stadsbyggnadsförvaltningen håller inte med Region Uppsala om att detaljplanen ska reglera höjdsättningen av området. Förvaltningen ser snarare att det begränsar olika lösningar och kan försvåra ett genomförande av detaljplanen.

Stadsbyggnadsförvaltningen hänvisar till den pågående dialogen mellan Region Uppsala och Uppsala kommun avseende regionens synpunkter i övrigt.

Uppsala kommun har en pågående dialog med verksamheten Dressinen för att hitta en långsiktigt bra lösning. Det handlar i första hand om en ersättningslokal, alternativt om ekonomisk ersättning till verksamheten. Det pågår även utvecklingsplaner för hela stationsområdet, utanför planområdet för delsträcka Uppsala C-Munkgatan, som kommer att påverka situationen och flödet av människor.

Risk och säkerhet

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Uppsalahem konstaterat att utredningen av olycksrisker och konsekvenser vid en eventuell urspårning redovisar att byggnaderna vid Bäckens gränd kan utsättas för en icke godtagbar risk om inte åtgärder vidtas. Eftersom det bedöms vara svårt att genomföra tekniska åtgärder i den befintliga miljön föreslås sänkt hastighet som en åtgärd för att minimera konsekvenserna av en eventuell urspårning. Uppsalahem vill betona vikten av att nödvändiga åtgärder vidtas för att minimera risker och konsekvenser. De skriver även att det är viktigt att åtgärder vidtas under byggskedet för att minimera negativa konsekvenser av ovan nämnda risker.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen förstår Uppsalahems oro. Eftersom Bäckens gränd är en smal gata med många befintliga byggnader, är sänkt hastighet den enklaste och lämpligaste åtgärden att genomföra för att minska riskerna. Hastigheten på Bäckens gränd är planerad till 30 kilometer i timmen. Om byggnader är placerade närmre än fem meter till spårmit, föreslås riskreducerande åtgärder. Utifrån förprojekteringen uppnås detta avstånd längs hela sträckan, bortsett från något läge där avståndet uppgår till 4,7 meter. Det är möjligt att utforma rälsen genom val av räl för som minskar risken för urspårning. Sammanfattningsvis bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att riskerna är hanterbara och på en acceptabel nivå. Avstånd, hastighet och andra åtgärder studeras i detalj i detaljprojekteringen samt i både genomförande- och driftskede.

Även under byggskedet måste nödvändiga åtgärder vidtas.

Buller, stomljud och vibrationer

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Miljö- och hälsoskyddsnämnden konstaterat att utbyggnadsalternativen medför lägre bullernivåer jämfört med nollalternativet i bullerutredningen eftersom biltrafiken inte förväntas öka i samma omfattning som utan införandet av kollektivtrafiklösningar. Spårvägen ger de lägsta ekvivalenta ljudnivåerna jämfört med BRT. Maximala ljudnivåer kan dock öka något på vissa vägsnitt. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det är positivt att detaljplanen identifierar fastigheter som kräver bullerskyddsåtgärder och det är viktigt att dessa åtgärder genomförs i det fortsatta arbetet för att säkerställa att bullerriktvärden efterlevs. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser även positivt på kommunens ambition att upprätthålla goda ljudmiljöer, särskilt i naturområden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att planen bör eftersträva att uppnå så låga vibrationsnivåer som möjligt för att minska risken för framtida klagomål samt undvika kostsamma och tekniskt komplicerade efterhandsåtgärder då vibrationsstörningar ofta kan upplevas redan vid lägre nivåer än det riktvärde på 0,4 mm/s RMS som ofta tillämpas. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att planen bör säkerställa att föreslagna åtgärder enligt vibrationsutredningen, exempelvis särskild grundläggning av spårvägen, för att undvika komfortstörande vibrationer, genomförs eftersom den översiktliga vibrationsutredningen pekar ut denna delsträcka som ett riskområde för höga markvibrationer. Det bör också klargöras varför Munkgatan, som också pekats ut som ett riskområde för vibrationer, inte omfattas av den fördjupade utredningen.

Privatperson 16 anser att planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen innehåller fel och därför inte bör godkännas. Deras fastighet kommer enligt utredningen att påverkas av buller från spårvägen som kan orsaka allvarliga hälsoproblem. Personen saknar en beskrivning om hur det är tänkt att boende ska skyddas från så stora hälsorisker som enligt folkhälsomyndigheten kan förkorta liv med flera år. Personen hänvisar till Boverkets vägledning om buller.

Privatpersonen 274 anser att ytterligare utredningar om vibrationer på Bäverns gränd behöver vara klara innan arbetet genomförs på gatan. Personen anger flera förslag på åtgärder, exempelvis stabilisering av marken under spårbanan med kalkcementpelare, val av spårvagnstyp, samt reglering av hastighet och tider.

Privatperson 289 undrar över vibrationer och buller från spårvagnar samt vilka garantier fastighetsägarna får.

Privatperson 293 anser att spårväg medför en stökigare miljö utanför huset och en hälsorisk på grund av buller.

Privatperson 300 undrar vilka bullernivåer som beräknas uppstå runt fastigheten Bäverns gränd 24.

Fastighetsförvaltare som företräder fyra bostadsrättsföreningar (HSB Brf 68 Pendeln, HSB Brf 21 Svanhild, HSB Brf 43 Svanhild, HSB Brf 89 Järnvägsparken) undrar hur stora vibrationer och höga ljudnivåer som kan förväntas från spårvagnstrafiken på gatan, samt vilka åtgärder som föreslås för att minimera påverkan på byggnader och fastigheter längs gatan.

Funktionsrätt Uppsala kommun understryker att Naturvårdsverkets riktvärden för buller bör följas och rekommenderar att åtgärderna som föreslås i vibrationsutredningen genomförs fullt ut.

Brf Dragarbrunn 63 skriver att de förväntar sig att kommunen planerar för de bullerdämpande åtgärder som är nödvändiga, samt att kommunen bidrar till eventuella fönsterrenoveringskostnader kopplade till åtgärd mot den ökade bullernivån. Eftersom de redan nu planerar sådana åtgärder, vill de få åtminstone ha ett tydligt svar från kommunen. Föreningen förväntar sig att vibrationsisolerande åtgärder för spårvagnstrafik vidtas vad gäller grundläggning för spår och hastighetsreglering.

Uppsalahem skriver att buller- och vibrationssituationen är mycket viktig för en god boendemiljö, och att Uppsalahems fastigheter vid Bäverns gränd riskerar att få försämrade förhållanden, både under byggskedet och efter färdig utbyggnad. Uppsalahem förutsätter att bullerreducerande åtgärder i fasad inte drabbar dem. Uppsalahem förutsätter också att vibrationsreducerande åtgärder vidtas för att undvika att skador uppkommer på byggnader och att så kallade komfortvibrationer uppstår. Uppsalahem förutsätter att kostnader för eventuella skyddsåtgärder, eller till följd av skador vid byggnationen, inte drabbar Uppsalahem.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Buller- och vibrationssituationen är mycket viktig för en god boendemiljö och stadsbyggnadsförvaltningen förstår den oro som framkommer i flera yttranden. Detaljplanen är utformad så att gällande nationella riktlinjer för buller ska klaras (Riktvärden för buller från trafik, enligt riksdagsbeslut 1996/97:53. Trafikbullerförordningen 2015:216).

I den framtagna bullerutredningen framgår vilka bullernivåer som kan uppnås vid spårvägsalternativet, utan åtgärder. Däremot har flera fastigheter kring planområdet identifierats ha ett behov av bullerdämpande åtgärder. Åtgärderna beskrivs i både planhandlingen och underliggande utredningar. Utrymme finns i gatusektionen att placera bullerplank i de lägen där bullerplank bedömts som den bästa åtgärden. Längs större delen av delsträckan är utrymmet begränsat och dessutom känsligt för nya tillägg i stadsmiljön. Därför föreslår utredningen även möjligheten till åtgärder vid fastigheterna i form av till exempel ljudisolering i fasaderna, byte av fönster och/eller skärmning vid tomtgräns eller vid uteplatser. Behov av bulleråtgärder och lämpliga lösningar behöver studeras vidare i detaljprojekteringen.

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

Stadsbyggnadsförvaltningen anser att de vibrationsutredningar som gjorts är tillräckliga som underlag till detaljplanen och avser inte komplettera det inom ramen för planprocessen. Vibrationsdämpande grundläggningsåtgärder hanteras istället i detaljplanens genomförandeskede.

Kommunen kommer att bekosta de buller- och vibrationsdämpande åtgärderna.

I avgränsningen av den fördjupade vibrationsutredningen bedömdes att byggnader vid Bäckens gränd var extra vibrationskänslig och att avstånden till den planerade spårvägen är korta. Området bedöms kunna vara vibrationskänsligt då jordlagren består av lera, samt då vissa byggnader inom området är från 1800-talet med varierande grundförhållanden och bjälklagsuppbyggnader. För vissa av de närliggande fastigheterna har också större sättningar noterats vilket bidrar till bedömningen om att dessa kan vara särskilt vibrationskänsliga.

Det kan bli ”stöktigt” som uttrycks i yttrandet, under byggtiden. Det kan handla om avstängningar och andra störningar. Gällande lagar och regler avseende störningar för boende i närområdet ska följas av byggaktörer när de anlägger spårvägen. Byggbuller utreds inte inom ramen för detaljplanen. Av detaljplanens genomförandedel framgår dock att i de fall det är nödvändigt för utbyggnaden av spårvägen ska bullerdämpande åtgärder erbjudas. Projektet Uppsala spårväg arbetar för att i största möjliga mån minimera de olägenheter som kan uppkomma vid genomförandet. En övergripande riskanalys med avseende på vibrationer och buller under byggskedet görs innan byggstart.

Se även stadsbyggnadsförvaltningens bemötande under *Genomförande och byggrelaterade skador*.

Elektromagnetiska fält

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömer att elektriska- och magnetiska fält inte utgör en risk för människors hälsa i anslutning till kollektivtrafikspåret om skyddsåtgärder och försiktighetsmått vidtas enligt utredning av elektriska- och magnetiska fält omkring kollektivtrafik spåret. Utifrån mätningar som gjorts i andra städer med spårväg har man visat att Strålsäkerhetsmyndighetens allmänna råd kan klaras med god marginal.

Brf Dragarbrunn 63 anser att en försumbar ökning i deras hälsorisk på grund av elektriska och magnetiska fält bedöms oacceptabel och att kommunen måste bemöta dessa farhågor.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

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

upphov till lägre magnetfält än växelström. Stadsbyggnadsförvaltningen anser att frågan kring elektromagnetiska fält och dess påverkan är hanterbar utifrån de lagar och regelverk som finns.

Stadsbyggnadsförvaltningen håller med i miljö- och hälsoskyddsnämndens bedömning att utifrån framtagna utredningar, samt mätningar som gjorts i andra städer med spårväg, kan de riktlinjer som finns klaras.

Luft

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Miljö- och hälsoskyddsnämnden konstaterar att utredning av luftkvaliteten visar att detaljplanen inte riskerar att leda till överskridanden av miljökvalitetsnormerna eller miljömål för kvävedioxid eller partiklar längs den aktuella sträckningen av kollektivtrafikstråket.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen håller med i miljö- och hälsoskyddsnämndens konstaterande.

Översvämning/skyfall

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Brf Dragarbrunn 63 ifrågasätter kring ökad risk för översvämning vid extremväder eftersom avflöde av dagvatten kommer att ändras i samband med spårvägsbyggandet.

Funktionsrätt Uppsala kommun anser att området kring Bäverns gränd måste utformas så att det förblir tillgängligt även vid extrema väderförhållanden, såsom skyfall och översvämningar, för att inte riskera att boende i området blir isolerade i sina hem på grund av sin funktionsnedsättning.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Utbyggnaden av den planerade spårvägen ska inte innebära ökad avrinning till intilliggande fastigheter eller påverka befintlig bebyggelse negativt. På Bäverns gränd finns en befintlig lågpunkt som riskerar att översvämmas vid mycket kraftiga regn. I en sådan situation är stora delar av centrala staden översvämmad i olika grad. Då det är en befintlig skyfallsproblematik, samt att det inte är möjligt att ändra höjdsättningen i centrala Uppsala, kommer kollektivtrafiken att få vända vid en tidigare hållplats för att undvika stopp i trafiken. I det fortsatta arbetet inom projektet Uppsala spårväg kommer man att fortsätta utreda och ta hänsyn till riskområden längs hela sträckningen, vad gäller höjdsättning och befintliga dagvattenlösningar, såsom vägtrummor och fördröjningsåtgärder. Exempelvis ska sekundära avrinningsvägar upprätthållas och tas i beaktning.

Likriktarstation, elnätsstationer och ledningar

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Vattenfall AB Heat Sweden skriver att planens genomförande medför flera ledningsflyttar och det är en förutsättning att de erhåller nya lägen med bibehållen funktion för ledningarna. De anser inte att det är lämpligt att deras fjärrvärmeledning ska ligga närmare än 2,5 meter från spårvägen i Bävrens gränd, mellan Kungsgatan och Trädgårdsgatan, då denna lösning skulle strida mot deras säkerhetsriktlinjer. Alternativ dragning av fjärrvärmeledningen måste utredas vidare då det är mycket trångt med infrastruktur i gatorna i centrala Uppsala. De anser inte att någon framkomlig väg för fjärrvärme hittills har presenterats. I sitt yttrande hänvisar de till sina riktlinjer gällande säkerhetsavstånd och u-områden.

Vidare meddelar Vattenfall AB Heat Sweden att befintliga fjärrvärmeledningar måste hållas tillgängliga för Vattenfall AB Heat Sweden under byggtiden. Utsättning av befintliga fjärrvärmeledningar ska begäras innan arbetena sätts igång. De skriver även att ändringar av befintliga fjärrvärme- och kylledningar bekostas av den som initierar ändringen eller regleras via samarbetsavtal med Uppsala Kommun. Dessutom ska ett skriftligt avtal om ledningsflyttar till följd av detaljplanens genomförande finnas innan planen vinner laga kraft.

Vattenfall Eldistribution AB lyfter också att det pågår ledningssamordning mellan dem och kommunen. Ett flertal elnätsanläggningar kommer att flyttas och dessa ledningsändringar bekostas av kommunen enligt gällande samarbetsavtal.

Uppsalahem förutsätter att omläggning av ledningar ska ske utan kostnad för dem. Det är viktigt att Uppsalahem involveras tidigt i kommande projektering.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Uppsala kommun har en pågående dialog med Vattenfall AB Heat Sweden för att hitta en lämplig lösning för fjärrvärmeledningarna. Ett avtal kommer att tecknas mellan kommunen och Vattenfall för att bland annat reglera kostnader mellan parterna. Stadsbyggnadsförvaltningen ser inte att avtalet behöver vara klart innan detaljplanen får laga kraft.

Uppsalahem kommer inte att belastas med kostnader för ledningsflyttar.

Genomförande och byggrelaterade skador

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Privatperson 16 anser att det är otydligt hur byggnadsverk som är utförda med träpålar kommer att påverkas.

Privatperson 293 anser att detaljplanen inte ska godkännas eftersom spårvagnen kan innebära att deras hus tar skada.

Privatperson 295 anser att det saknas en konkret åtgärdsplan för att minska buller och vibration på omgivande bebyggelse under förberedande arbeten samt drift för spårvägen. Personen anser även att grundvattennivåer kommer innebära risker för

omgivande bebyggelse som är grundlagd på träpålar. Äldre byggnadsverk vid Fyrisån kan drabbas av detta och orsaka stora olägenheter, kostnader och eventuella faror för allmänheten.

HSB Brf Järnvägsparken 89 anser att grundlig och omfattande analys av markförhållandena behöver göras för att undvika riskerna för skador på fastigheten. Bostadsrättsföreningen undrar även över ansvarsförhållandet och kostnadsfördelningen vid skador på fastigheten, samt både kort- och långsiktig påverkan.

Fastighetsförvaltare som företräder fyra bostadsrättsföreningar (HSB Brf 68 Pendeln, HSB Brf 21 Svanhild, HSB Brf 43 Svanhild, HSB Brf 89 Järnvägsparken) ifrågasätter hur kommunen ser på ansvaret för skador på omgivande fastigheter som kan uppkomma vid markarbeten, samt hur reparationskostnader regleras om oförutsedda effekter eller skador på lång sikt inträffar på bostadsrättsföreningarnas fastigheter.

Brf Dragarbrunn 63 förväntar sig att kommunen kommer att utföra detaljerade planer för alla byggnationssteg inklusive en detaljerad tidsplan. De har planerat fasadrenovering under de kommande två åren och anser att kommunen bör täcka alla eventuella kostnader som skulle tillkomma ifall spårvagnsprojektet orsakar åverkan i någon utsträckning, även om dessa bedöms som försumbara. Alla dessa orosmoment, och begäran på planerad åtgärd, har stor betydelse både under byggandet och när driften av spårvagnen är igång.

Uppsalahem anser att sträckan utmed Bäckens gränd tycks vara den mest problematiska av alla delsträckor på grund av den smala gatusektionen. Uppsalahem anser att byggnadernas ålder, grundläggningsförhållanden och träkonstruktion utgör en särskild utmaning, samt att kulturmiljön är särskilt viktig med siktlinjen mot slottet. Det krävs många åtgärder både i samband med utbyggnaden och när spårtrafiken är på plats. Uppsalahem vill förtydliga att samtliga kostnader som kan härröras från denna utbyggnad inte ska drabba Uppsalahem utan bäras av kommunen. Uppsalahem vill också framhålla vikten av att de involveras löpande i den fortsatta projekteringen, både för att kunna bevaka ovanstående utmaningar och för att kunna bidra med information. Därför önskar de teckna ett genomförandeavtal med kommunen som reglerar parternas mellanhavanden under och efter genomförandet, och att det avtalet ska finnas på plats vid planens antagande.

Föreningen Vårda Uppsala ställer sig frågande till att plan- och byggnadsnämnden inte ser till att kommunen håller sig inom ramarna för gällande regelverk eftersom anläggande av spårväg har påbörjats utan en lagakraftvunnen järnvägsplan eller detaljplan.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Träpålade hus är känsliga för en grundvattensänkning i det grundvattenmagasin som finns under byggnaderna. Grundvattnet finns i ett vattenförande fyllnadsmaterial som ligger ovan ett tätt lerlager under respektive byggnad. Det övre grundvattenmagasinet är inte en sammanhängande yta, utan utgörs av separata små magasin med variationer i nivå. Om träpålarna syresätts genom att vattennivån sjunker i dessa magasin syresätts pålarna och kan då på sikt skadas. Uppsala kommun har inför kommande byggnation av spårvägen utfört en inventering av alla trägrundlagda hus längs Bäckens gränd och Munkgatan, samt installerat grundvattenrör för att mäta

befintliga grundvattennivåer. Ett kontrollprogram kommer att tas fram för uppföljning under byggskedet. Schaktdjup vid anläggande av spårvägen jämförs med uppmätta grundvattennivåer längs Bäverns gränd och Munkgatan, och vid behov inarbetas skyddsåtgärder för att förhindra att en skadlig påverkan på trägrundläggningen sker.

Inför genomförandet då entreprenadarbetena ska starta görs en riskanalys avseende vibrationsalstrande arbeten. I den ingår att titta på risker för påverkan på byggnader och konstruktioner i närheten. Utifrån den analysen besiktigas intilliggande byggnader, det kan röra sig om ut- och invändig besiktning för att se hur byggnaden ser ut innan arbetena påbörjas. I känsliga fall kan man både sätta avvägningsdubb och installera vibrationsmätare i byggnaderna för att kontrollera att inte gränsvärdena överskrids. Efter att arbetena är klara sker besiktning av byggnaderna igen. Vid eventuella skador hanteras det som försäkringsärenden.

Ingen fastighetsägare intill kollektivtrafikstråket ska belatas med kostnader som orsakas av genomförandet av projektet.

Uppsala kommun skriver genomförandeavtal med vissa stora fastighetsägare längs kollektivtrafikstråket. Det är fastighetsägare där verksamheter bedrivs med känslig utrustning som bland annat är mycket känslig för vibrationer och elektromagnetiska fält (EMC). För sådana verksamheter finns inga allmänna riksvärden att förhålla sig till, som det gör för bostäder genom Boverkets riktvärden för bostadsbebyggelse. Kommunen skriver inga genomförandeavtal med fastighetsägare som har bostadsändamål och ligger utanför planområdet. Uppsalahem kommer att involveras, precis som övriga fastighetsägare som berörs längs sträckan.

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

Se även stadsbyggnadsförvaltningen bemötande under rubriken *Buller, stomljud och vibrationer*. Byggbuller hanteras inte i detaljplanen.

Lagstiftning, planprocess och avvägning mellan olika intressen

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Nätverket för Lillskogens & Lunsens Bevarande och Utvecklingspartiet demokraterna anser att detaljplanerna inte är sammanhållna och att allt är förvirrande.

Privatperson 295 opponera sig mot detaljplanen eftersom hen anser att planen inte uppfyller den gällande plan och bygglagen i att tillvarata allmänhetens- och enskildas intressen. Personen anser även att detaljplanen inte visar på att området används till det är mest lämpat för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov enligt 2 kapitlet plan- och bygglagen (2010:900) samt 3 kap.1§ Miljöbalken (1998:808). Personen anser att både miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen är vinklad till spårvägs fördel. Hen anser att en tydligt partisk utredning inte kan anses vara ett bra

beslutsunderlag. Personen anser att detaljplanen inte bör antas eftersom dokumentationen som tagits fram i planarbetet fortfarande innehåller många obesvarade frågor, oklara uttalanden och felaktigheter. Personen anser även att kommunen bör säkerställa att ett grundligt arbete genomförs vid när det har stor påverkan på allmänheten. Personen framför många detaljsynpunkter på formuleringar i både miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen har sett det som nödvändigt och motiverat att dela upp kollektivtrafiksträckningen i olika delsträckor och detaljplaner. Anledningen har varit att kunna arbeta effektivt med platsspecifika sakfrågor och skilda förutsättningar i olika delar av staden. Ytterligare ett motiv till uppdelningen har varit att kommunen, för att hålla den avtalade tidplanen för ett färdigt system 2029, behöver kunna påbörja förarbeten och genomförande av de första delsträckorna. Utöver det skulle en sammanhållen detaljplan som innefattar alla delsträckor innebära omfattande handlingar med många utredningar, vilket kan vara en utmaning för myndigheter, intresseorganisationer, fastighetsägare och medborgare att ta till sig. Kommunen tillsammans med Region Uppsala arbetar med utvecklingen av den kapacitetsstarka kollektivtrafiken som ett sammanhållet projekt.

Stadsbyggnadsförvaltningen anser att detaljplanen uppfyller plan- och bygglagens andra kapitel samt miljöbalkens tredje kapitel, 1§. Det kapacitetsstarka kollektivtrafikstråk som detaljplanen möjliggör är ett stort allmänt intresse. Med de regleringar och underliggande utredningar bedömer förvaltningen att lämpliga avvägningar har gjorts mellan att möjliggöra ett allmänt intresse samtidigt som hänsyn tas till enskilda intressen. Planbeskrivningen har inget separat avsnitt som enskilt redogör för kommunens avvägning mellan olika intressen. Avvägning mellan intressen är något som pågår löpande i arbetet med en detaljplan. Där intressekonflikter finns redogörs de för under respektive rubrik i planbeskrivningen samt i detta granskningsutlåtande.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det underlag som tagits fram till detaljplanen är tillräckligt och tillförlitligt i den utsträckning som krävs för upprättandet av en detaljplan. Både miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen baserar till stor del på underlagsutredningar som tagits fram av experter inom de olika sakområdena. Under planprocessen ges bland annat berörda myndigheter tillfälle att granska och yttra sig över planförslaget tillsammans med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och utredningar, bland annat för att identifiera eventuella brister. Förvaltningen bedömer att de kompletteringar som gjorts eller pågår i parallella processer är tillräckliga enligt vad rådande lagstiftning kräver.

Fastighetskonsekvenser och avtal

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Lantmäterimyndigheten (LM) anser att frågan om nya rättigheter, i form av servitut eller gemensamhetsanläggningar för att lösa frågor om angöring till fastigheter eller avfallshantering, inte kan genomföras med stöd av planförslaget och

markåtkomstregler enligt plan- och bygglagen. Detta eftersom berörda områden är utanför planområdet. LM meddelar att rättighetsfrågor kan prövas vid en lantmäteriförrättning enligt tillämplig lagstiftning (fastighetsbildningslagen och anläggningslagen). Om frågorna går att lösa tvångsvis är oklart. Frågor om initiativrätt till förrättning och vem som kan stå för rättningskostnad bör ses över. För att säkerställa genomförandet kan frågorna lösas civilrättsligt före planens antagande.

Lantmäterimyndigheten konstaterar att i fastighetsförteckningen saknas ledningsrätt 0380-7/KU1.1, vilken även bör framkomma i Bilaga 1B, Fastighetskonsekvenser.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen håller med i lantmäterimyndighetens bedömning och tar med sig frågorna i den fortsatta processen. Kommunen har inte för avsikt att avtala om lösningar med civilrättsliga avtal innan planen antas. Fler lösningar behöver fortsätta utredas och kan även bero på hur anläggningen utformas i den kommande detaljprojekteringen.

Planhandlingen förtydligas med att kommunen kommer att initiera och bekosta både förrättningar och genomförande av nödvändiga åtgärder, till exempel obyggning av avfallshanteringen inom intilliggande fastigheter.

Ledningsrätten finns redan inlagd i Bilaga B, Fastighetskonsekvenser.

Bilaga

Länsstyrelsens yttrande

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anton Vikström
planchef