

Stadsbyggnadsförvaltningen
Bilaga, granskningsutlåtande

Datum:
2024-11-22

Diarienummer:
2022-000048

Handläggare:
Cecilia Wiik, Lisette Calleberg

Bilaga, Alla yttranden i sin helhet

Bilaga till granskningsutlåtande för Detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D

Denna bilaga innehåller alla inkomna yttranden under detaljplanens granskningstid, 1 oktober – 1 november 2024. Yttrandena återges i sin helhet. Endast anpassningar avseende layout har gjorts för att underlätta läsningen. Privatpersoner är numrerade enligt det nummer de har blivit tilldelade under planprocessen. Om en person yttrat sig i det första samrådet har personen behållit sitt nummer om den inkommit med ett yttrande i det andra samrådet eller under granskningstiden.

Innehåll

Remissinstanser	2
Föreningar och företag	24
Privatpersoner.....	59

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Beskrivning av ärendet

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen Uppsala län för granskning i enlighet med 5 kap. 20 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande.

Enligt 5 kap. 22 § PBL ska länsstyrelsen under granskningstiden yttra sig över planförslaget, om planförslaget enligt länsstyrelsens bedömning innebär att någon av överprövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL inte följs eller tillgodoses.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ett nytt kapacitetsstarkt kollektivtrafikstråk. I avtal N2017/07384/PBB mellan staten och Uppsala kommun daterat den 18 december 2017 ingår avtalspunkt 6.4 "Ultunalänken- Spårväg mellan Bergsbrunna och Södra Staden. Åtgärden avser färdigställande av kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Bergsbrunna och Södra staden. Åtgärden är en förutsättning för kommunens bostadsåtagande enligt punkt 6.14-6.16. ...". I avtalspunkt 6.5 framgår att "den tekniska lösningen förutsätts vara spårväg och ska inte inkludera vägdragnings över jordbruksmark". I avtalspunkt 6.7 skrivs att "om medel för stadsmiljöavtal inte beviljas enligt förordningen kan regionen och kommunen välja annan teknisk lösning som uppfyller villkoren för en kapacitetsstark kollektivtrafik".

Det planerade kollektivtrafikstråket omfattas av flera detaljplaner. Ett första gemensamt samråd för delsträckorna A-D hölls våren 2021. Länsstyrelsens synpunkter framgår av yttrande dnr 402-3236-21, daterat den 18 juni 2021.

Detaljplanen delades sedan upp i två planer. Detaljplan för delsträcka D, som sträcker sig från Bäcklösa till Bergsbrunna, ställdes ut på ett förnyat samråd under 2023. Länsstyrelsens synpunkter över samrådsförslaget framgår av yttrande dnr 4266-2023, daterat den 12 september 2023.

Parallellt med planarbetet enligt PBL pågår och planeras dispens- och tillståndsprövningar enligt miljöbalken (1998:808) och kulturmiljölagen (1998:950). Lagarna gäller parallellt, vilket innebär att en åtgärd som godtagits enligt PBL inte automatiskt garanterar att kraven enligt annan lagstiftning är uppfyllda.

Länsstyrelsen har i sin roll att samordna statliga intressen inhämtat synpunkter från Försvarsmakten, daterat den 17 oktober 2024 (FM2024-22937:7). Försvarsmakten bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del.

Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen

I översiktsplanen (antagen 2016) pekats nya stadsnoder ut som tillsammans med innerstaden ska bilda en flerkärnig stad. I översiktsplanen redovisas ett broreservat, över Fyrisån samt anslutningar väster och öster om Fyrisån. Ultunalänken syftar till att möjliggöra ett nytt gång-, cykel- och kollektivtrafikstråk som ska binda samman stadens södra och sydöstra delar.

Planområdet ligger även inom den fördjupade översiktsplanen för Södra staden samt den fördjupade översiktsplanen för sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna. I

båda planerna lyfts behovet av tydliga kollektivtrafikstråk som länkar samman Uppsalas olika stadsdelar.

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget är förenligt med intentionerna i den kommuntäckande översiktsplanen samt de fördjupade översiktsplanerna. Planområdet avviker dock från det utpekade broreservatet i den kommuntäckande översiktsplanen samt Fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna då planerad sträckning löper delvis strax söder om broreservatet.

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

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. I efterföljande text motiveras länsstyrelsens bedömningar gällande riksintresse kulturmiljövård Uppsala Stad, Natura 2000-området Norra Lunsen, riksintresse naturvård Ultuna källa samt miljö kvalitetsnormer för grundvatten.

Riksintresse kulturmiljövård enligt 3 kap. 6 § miljöbalken, Uppsala stad

Länsstyrelsen har i samrådet (dnr 4266-2023) bedömt att planförslaget inte innebär påtaglig skada på riksintresse Uppsala stad. Sedan samrådet har planområdet utökats med områden för dagvattendammar. Dammarnas placering ligger inom riksintresse för kulturmiljövården C40A Uppsala stad. Den största dammen placeras öster om Hemslöjdsvägen i ett något indraget läge i dalgången. Dammarnas placering och utformning är valda med hänsyn tagen till kulturmiljövården och för att mildra påverkan på riksintresse C40A Uppsala stad. Planbestämmelser har även införts för att säkerställa dammarnas utformning av hänsyn till kulturmiljön.

Länsstyrelsen bedömer att dagvattendammarna med planerad placering och utformning inte innebär risk för påtaglig skada på riksintresset.

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

Till granskningsskedet har en hydrogeologisk modellering tagits fram för att bedöma risk för påverkan på Natura 2000-området Lunsen. Modelleringen visar att det inte föreligger någon risk för grundvattensänkning inom Natura 2000 området till följd av anläggandet av spårväg. För den aktuella detaljplanen bedömer länsstyrelsen därför att tillståndsprövning enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken inte kommer att krävas och att riksintresset är tillgodosett utifrån den prövning som ska göras enligt PBL.

Länsstyrelsen noterar dock att utbyggnaden av sydöstra stadsdelarna (etapp 1) bedöms innebära en viss grundvattensänkning inom Natura 2000-området Lunsen enligt genomförd modellering. Detta får hanteras i kommande skeden och utgör inget hinder för antagande av denna detaljplan. Länsstyrelsen vill på förhand framföra att den påverkan som följer av utbyggnaden av sydöstra stadsdelarna bedöms kräva tillståndsprövning enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken. Vid tillståndsprövning ska de kumulativa effekterna av pågående eller planerade åtgärder bedömas.

Riksintresse naturvård enligt 3 kap. 6 miljöbalken, Ultuna källa

Ultuna källa, som är av riksintresse för naturvården, ligger drygt 60 meter från den planerade sträckningen för bron över Fyrisån. Förutsättning för bevarande av riksintresset är att ingen grundvattenpåverkan sker på ett sätt som påverkar

källområdet. Länsstyrelsen har i samrådet framfört att anläggandet av bron riskerar att leda till förändrade flödesvägar för grundvattnet och påverkan på grundvattenflöden.

För bortledning av grundvatten och anläggande av brostöd inom vattenområde, krävs tillstånd från mark- och miljödomstolen. Denna process pågår parallellt med planarbetet (mål nr M 4072-24). Länsstyrelsen har den 18 september 2024 (länsstyrelsens dnr 5006-24) yttrat sig till domstolen i ärende M 4072-24. Av länsstyrelsens yttrande i tillståndsprocessen framgår att länsstyrelsen, på befintligt underlag, inte kan bedöma om planerade arbeten kan medföra påtaglig skada på riksintresset eller inte. Kompletteringar och förtydliganden kopplat till grundvattennivåer, bottenuppretryckning, lerans egenskaper m.m. efterfrågas därför i målet.

Risken för påverkan på riksintresset är kopplat till anläggningskedet för bron. Påverkan från utförandet av anläggningsarbeten i byggskedet omfattas inte av PBL och ska därför inte prövas i detaljplanen. Det som ska bedömas är om den färdiga anläggningen efter det att planen har genomförts följer PBL. Påverkan från anläggningskedet hanteras istället i dispens- och tillståndsprocesser enligt miljöbalken.

Eftersom planerade anläggning vid Ultuna källa inte kan vidtas utan tillstånd från mark- och miljödomstolen, säkerställs det i tillståndsprocessen att riksintresset inte påtagligt skadas under anläggningsfasen. Länsstyrelsen anser därför, utifrån den prövning som ska göras enligt PBL, att riksintresset är tillgodosett.

Miljö kvalitetsnormer för grundvatten

Grundvattenförekomsten Uppsalaåsen – Uppsala har idag otillfredsställande kemisk status och god kvantitativ status. Anläggandet av den planerade bron över Fyrisån riskerar att påverka de hydrogeologiska förutsättningarna och därigenom förekomstens kvantitativa status genom förändrade flödesvägar för grundvattnet och påverkan på grundvattenflöden. Den kvalitativa statusen riskerar att påverkas genom att markarbeten och ledningsschakter bidrar till föroreningar eller spridning av föroreningar.

För bortledning av grundvatten krävs tillstånd från mark- och miljödomstolen. Anläggningsarbetena för bron över Fyrisån kräver även dispens från vattenskyddsföreskrifterna vilket kan samprövas i mark- och miljödomstolen. Tillstånd- och dispensprövningen pågår parallellt med planarbetet (mål nr M 4072-24). Länsstyrelsen har den 18 september 2024 (länsstyrelsens dnr 5006-24) yttrat sig till domstolen i ärende M 4072-24. Se även ovan under rubriken Riksintresse naturvård enligt 3 kap. 6 miljöbalken, Ultuna källa.

Risk för påverkan på grundvattnet är kopplat till anläggningsfasen. Påverkan från utförandet av anläggningsarbeten i byggskedet omfattas inte av PBL och ska därför inte prövas i detaljplanen. Det som ska bedömas är om den färdiga anläggningen efter det att planen har genomförts följer PBL. Påverkan från anläggningskedet hanteras istället i dispens- och tillståndsprocesser enligt miljöbalken.

Eftersom tillstånd- och dispensprövning krävs och pågår i mark- och miljödomstolen säkerställs det i domstolsprocessen att miljö kvalitetsnormerna för grundvatten inte påverkas. Länsstyrelsen anser, utifrån den prövning som ska göras enligt PBL, att planen följer MKN.

Länsstyrelsen vill dock uppmärksamma att utbyggnaden av sydöstra stadsdelarna bedöms innebära en viss grundvattenpåverkan som kan innebära påverkan på miljökvalitetsnormerna för grundvatten. Detta får hanteras i kommande skeden och utgör inget hinder för antagande av denna detaljplan.

Länsstyrelsens synpunkter enligt annan lagstiftning

Här redovisas Länsstyrelsens synpunkter i frågor som har betydelse för planens genomförbarhet.

8 kap. miljöbalken (1998:808). Artskydd

Detaljplanens genomförande bedöms kunna utlösa förbuden i artskyddsförordningen. Skyddsåtgärder har föreslagits i genomförda utredningar och redovisas i planbeskrivningen. Länsstyrelsen anser dock att det för vissa arter kvarstår behov av slutlig bedömning av förenlighet med artskyddsförordningen och behovet av anpassningar.

Detaljplanens genomförande aktualiserar förbuden i 4 a § artskyddsförordningen vad gäller cinnoberbagge. Uppsala kommun har lämnat in en ansökan om dispens från förbuden i 4 a § artskyddsförordningen. Under dispensprövningen gör länsstyrelsen bedömningen av om kriterierna i 14 § punkt 1-3 artskyddsförordningen är uppfyllda. Resultatet av dispensprövningen kan påverka planens genomförande.

Förbuden i 4 a § respektive 6 § artskyddsförordningen kan utlösas vid arbete i fortplantningsområden eller i anslutande hemområden för groddjur. För att kunna anlägga spårvägen krävs skyddsåtgärder vid samtliga berörda groddjurslokaler längs delsträckan. Länsstyrelsen anser att det krävs en noggrann utredning av förenlighet med artskyddsförordningen och säkerställandet av tillräckliga skyddsåtgärder utifrån hur arbetet slutligen planeras. Särskilt inom förväntat hemområde för groddjur kring Stordammen där arbete planeras mycket nära dammen och förbuden i 4 a § artskyddsförordningen riskerar att aktualiseras. Länsstyrelsen förordar att kommunen inkommer med separat samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken gällande skyddsåtgärder för groddjur längs hela delsträcka D.

Potentiella boträd för fladdermöss finns inom planområdet. Förbuden i 4 a § artskyddsförordningen kan utlösas vid eventuell avverkning av träd eller borttagande av andra strukturer som utgör fortplantningsområde eller viloplats för fladdermöss. Eftersom fladdermöss vanligen återkommer till dessa år efter år är de skyddade även då fladdermössen inte nyttjar platsen.

Förbuden i 8 § artskyddsförordningen kan aktualiseras för knärot. En växtplats för knärot kommer att försvinna vid planens genomförande. För att förbudet enligt 8 § inte ska aktualiseras måste det enligt praxis gå att bedöma med viss säkerhet att så många exemplar av arten kommer överleva som krävs för att arten på lång sikt ska kunna finnas kvar i området. Konsekvenserna ska bedömas för lokal population i det aktuella skogsområdet. Se bl.a. Mark- och miljööverdomstolens domar i mål nr M 3547-20 och M 11538-22 och M 9695-22. Vidare kan avverkning av skog inom 50 meter från en växtlokal aktualisera förbuden i 8 § artskyddsförordningen till följd av förändrat mikroklimat, vilket också behöver beaktas.

Vad gäller anläggandet av bron över Fyrisån kommer behovet av skyddsåtgärder för fridlysta arter att hanteras inom ramen för tillståndsprövningen hos Mark- och miljödomstolen. Skyddsåtgärder under driftskedet hanteras dock inte inom ramen för

denna prövning och behöver därmed säkerställas separat. Länsstyrelsen anser att begränsning av bullernivåerna vid Fyrisåns betydelsefulla fågellokaler är en viktig sådan skyddsåtgärd och länsstyrelsen vill betona vikten av att kommunen hanterar frågan vidare enligt vad som framgår av planbeskrivningen.

Kommunala lantmäteriet

Lantmäterimyndigheten har tagit del av handlingar för ovan angivet ärende. Vid genomgång av planens granskningshandlingar har lantmäterimyndigheten inga synpunkter att framföra.

Försvarsmakten

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

Swedavia

Swedavia har inga synpunkter att framföra i denna granskning avseenden planförslaget

Statens fastighetsverk

Statens fastighetsverk har inga fastigheter som berörs av rubricerat förslag till detaljplan och avstår från att yttra sig.

Sjöfartsverket

I likhet med tidigare yttranden begränsar sig Sjöfartsverkets synpunkter till den föreslagna broförbindelsen över Fyrisån. Utmed aktuell del av Fyrisån löper den allmänna farleden 921, vilken sträcker sig från Lövholmen strax söder om Stäketsundet i Järfälla kommun till centrala Uppsala. Av farled 921 löper cirka 8 km i Fyrisån, från Islandsbron i centrala Uppsala till Flottsund vid Ekoln. I detta farledsavsnitt löper totalt fem öppningsbara broar för bil-, gång- och cykeltrafik. Dessa broar har i nedfällt läge mycket begränsade segelfria höjder, vilka varierar mellan 2,1 meter och 4,8 meter.

I samrådsförslaget presenterades två alternativa brohöjder med seglingsfria höjder på 12 respektive 16 meter över medelhögvattennivån (+1,25). Sjöfartsverket kan konstatera att Uppsala kommun har valt att gå vidare med den lägre brohöjden. I likhet med tidigare yttranden anser Sjöfartsverket att kommunen bör revidera sitt beslut och i det slutgiltiga planförslaget istället välja den högre brohöjden, med en seglingsfri höjd på 16 meter. En bro med en tilltagen segelfri höjd är en förutsättning för att inte begränsa sjötrafikens framkomlighet i Fyrisån/farled 921. Detta gäller både fritidsbåtstrafik såväl som småskaliga godstransporter, vilka kan bli aktuella i enlighet med regeringens mål om överflytt av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Sjöfartsverket har förståelse för de skäl som kommunen anger i samrådsredogörelsen om varför man väljer att gå vidare den lägre brohöjden, såsom minskad klimatpåverkan, kostnadsbesparing, reducerat behov av grundläggning samt en gynnsammare geometri för gång- och cykeltrafik. Skälen förefaller rimliga, men för sjötrafikens del innebär den lägre brohöjden alltför stor påverkan på framkomlighet. Mot bakgrund av ovanstående anser Sjöfartsverket att Uppsala kommun bör ompröva

inriktningen om att uppföra en bro med 12 meter seglingsfri höjd och istället besluta om en bro med en seglingsfri höjd på 16 meter.

Arenor och fastigheter

Vi på Arenor och Fastigheter har inga yttranden gällande detaljplanen då detta inte berör någon av våra fastigheter.

Svenska kraftnät

Vi har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss.

Vattenfall värme

Det är viktigt att byggherren kontaktar oss i god tid. Detta i synnerhet om planerad bebyggelse medför ändring av ledningsnäten.

Fjärrvärmedistribution

Vi hänvisar till tidigare avgivet svar i samrådsskedet.

Miljö och hälsoskyddsnämnden

Buller

Den nya bron vid Ultuna kan öka ljudnivåerna i naturreservatet Årike Fyris. Miljö- och hälsoskyddsnämnden understryker vikten av att bibehålla låga ljudnivåer i naturreservatet, både under anläggningstiden och efter färdigställandet, av hänsyn till friluftsliv och djurliv. Bullerutredningen ger förslag på åtgärder för att minska buller och plankartan möjliggör att bullerskärmar uppförs längs delar av kollektivtrafikspåret vilket är positivt. Planbeskrivningen kan förtydligas kring eventuella behov av bullerskyddsåtgärder för Natura 2000 området vid Bäcklösa utifrån de målnivåer som specificerats i planen. Detaljplanen är inte tydlig gällande om en inventering av samtliga befintliga bostäder längs delsträcka D har gjorts likt för andra delsträckor. Miljö- och hälsoskyddsnämnden menar att en inventering är viktig för att säkerställa att befintliga bostäder som är i behov av bullerskyddsåtgärder får sådana i enlighet fastställda riktvärden i infrastrukturpropositionen 1996/97:53.

Vibrationer

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att planbeskrivningen tydligare bör specificera var och vilka åtgärder som planeras för att minimera vibrationsstörningar i bostäder och verksamheter. Det är viktigt eftersom störningar från vibrationer kan bli både svåra och kostsamma att i efterhand, komma tillrätta med genom skyddsåtgärder. Planen hänvisar till Trafikverkets riktlinjer och Svensk Standard gällande riktvärden för vibrationer i skolor, förskolor och bostäder. Miljöförvaltningen vill dock påpeka att störningar enligt vår erfarenhet ofta uppkommer redan vid lägre vibrationsnivåer än de angivna riktvärdena (0,4 mm/s RMS).

Luftkvalitet

I detaljplanen har effekterna av en spårvägs- eller snabbussalternativet på luftkvaliteten utretts. Utredningen visar att detaljplanen inte riskerar att leda till överskridanden av miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid eller partiklar längs kollektivtrafikstråket. Miljömålet "Frisk luft" förväntas också uppnås för spårvägsalternativet år 2050. Däremot bedöms målet inte nås på vissa delar av sträckan för nollalternativet och snabbussalternativet.

Magnetfält

En utredning av elektriska och magnetiska fält från spårvägstrafiken har genomförts inom ramen för planarbetet. De magnetiska fälten genereras av ström som flödar genom kontaktledningarna och återgår via rälsen. Likströmsdriven spårväg alstrar statiska magnetfält och mycket låga växel-magnetfält. Forskning antyder att förhöjda lågfrekventa växel-magnetfält kan vara cancerframkallande, vilket gör att en försiktighetsprincip bör tillämpas. Spårvagnar som drivs med laddteknik eller likström ger dock upphov till mycket låga nivåer av dessa fält. Placeringen av likriktarstationer har justerats efter samrådsskedet av detaljplanen för att minimera risken för störningar och säkerställa tillräckligt avstånd till bebyggelse. Miljöförvaltningen bedömer att underlaget är tillräckligt för att visa att planen är lämplig med avseende på magnetfält.

Belysning

För att minska störningar från ljus i områden som för närvarande inte är belysta, är det av stor vikt att utforma belysningen så att ljuset inte sprids ut i omgivningen. Planbeskrivningen tar upp möjliga åtgärder som kan vidtas för att skydda djurlivet från störande belysning och inte påverka upplevelsen av nattlandskapet negativt.

Nämnden har inga ytterligare synpunkter på detaljplanen än det som har framförts i samrådsskedet gällande grund- och ytvatten, markföroreningar, och dagvattenhantering.

Region Uppsala, kollektivtrafikförvaltningen

Generellt

Region Uppsala grundar yttrandet på förutsättningarna i avtalet mellan Uppsala kommun, Region Uppsala och Staten - det så kallade Uppsalapaketet, samt Samverkansavtal (S 1) för Uppsala spårväg mellan Uppsala kommun och Region Uppsala (RS2021-00514-25). I Uppsalapaketet ingår fyra spår mellan Uppsala och Stockholm, en ny järnvägsstation i södra Uppsala, en utbyggnad av de södra och sydöstra stadsdelarna samt en satsning på ett hållbart och kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem i form av spårväg. Samverkansavtal S 1 reglerar övergripande förutsättningar för ett genomförande av spårvägssamarbetet och parternas ansvar för genomförande och finansiering under investerings- respektive driftsfas. Gällande finansiering av genomförandet av detaljplanen hänvisar Region Uppsala till formulering i tidigare överenskommelse mellan Uppsala kommun och Region Uppsala, §4 i Överenskommelse avseende spårväg, signerat 2018-08-13, samt Samverkansavtal S 1 för Uppsala spårväg. För att skapa ett attraktivt kollektivtrafiksystem som kan konkurrera med mindre hållbara trafikslag betonar Region Uppsala framför allt faktorerna god framkomlighet, hög trafiksäkerhet, trygghet, god kapacitet samt hög

effektivitet. Region Uppsala kommer att vara ansvarig för drift och trafikering av spårvägssystemet. Regionen ser därför att det är av yttersta vikt att utformningen av spårvägssystemet och det utrymme som detaljplanen ger spårvägen kan säkerställa ett driftsäkert och kostnadseffektivt system med hög säkerhet.

Generellt har Region Uppsala inga kommentarer till detaljplanen som föranleder ett behov av större förändringar. Nedan redovisas inspel till planen som Region Uppsala noterar kvarstår från föregående detaljplaneskede och som är viktiga att fortsatt beakta och säkerställa i planen samt i efterföljande detaljprojektering.

Olycksrisker och trafiksäkerhet

Region Uppsala anser att det fortsatt finns viss oklarhet i om de riskmitigerande åtgärderna angivna i bilaga Riskutredning 2.0 har blivit omhändertagna i den föreslagna detaljplanen eller inte. Flera av åtgärderna kan påverka utrymmesbehovet vilket detaljplanen behöver ta höjd för. För att klara räddningstjänstens behov förutsätts att det bland annat finns automatisk jordning, krav på nya byggnader om separat utrymning och att bron över Fyrisån måste vara farbar från väg 255. Region Uppsala önskar även förtydligande kring hur allmän trafik ska hindras från att nyttja bron. Hastighetsbegränsning krävs på vissa sträckningar för att undvika urspårning. Generellt behövs beskrivningar och data på samma nivå som spårvägssträckningens förprojektering även presenteras för Rosendal och Ulleråker.

Hållplatser

Planbeskrivningen anger att hållplatsernas plattformsbredd ska vara mellan 3,5-4 meter beroende på trängselnivå. Kravställningen på hållplatsernas plattformsbredder anger antingen 3,5 meter eller minst 4,0 meter i en knutpunkt och vid ändhållplats. Region Uppsala ställer sig frågande till om detaljplanen tagit tillräcklig höjd för dessa hållplatser.

Sträckning

Väg 255

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

Bergsbrunna/Uppsala södra

Detaljplanen beskriver endast den ursprungliga lösningen vid Uppsala södra, även den alternativa lösningen med fyra bytes-/uppställningsspår behöver beskrivas och tillräckligt utrymme i plankartan säkerställas. I planen omnämns att det finns en uppställningsplats extra vid Uppsala södra, Region Uppsala undrar vad som händer med uppställningsplatsen i den alternativa lösningen? Region Uppsala önskar ett förtydligande kring ovanstående och anser att ändhållplatsen, inklusive lösning för busstrafiken, behöver förtydligas.

Vårdverksamheter

Längs med delsträcka D finns behov av framtida vård verksamheter, det är viktigt att beakta omgivningspåverkan (EMC, buller, vibrationer) så att det inte begränsar utvecklingsplanerna på sikt för vårdens lokaler.

Utbildningsförvaltningen

Med hänvisning till utbildningsnämndens delegation vill utbildningsförvaltningen framföra att det inte finns något att invända mot planförslaget. Men för att målpunkter för barn och unga ska kunna besökas på ett trafiksäkert sätt även då spårvägen går genom samhället är det viktigt att beakta barnkonsekvensanalysens rekommendationer och förslag. Detta gäller särskilt spridningen av barns målpunkter så att inte spårvägen blir en barriär för barn samt de förslag som ges på generella åtgärder och utformning av perronger och hållplatser.

Konsekvenser för barn/elever

Att barn och elever får säkra skolvägar behöver beaktas under hela processen.

Kulturnämnden

Kulturnämnden bedömer att planförslaget fortsatt har en negativ påverkan på kulturarv i och omkring Ultuna, Fyrisåns dalgång och Nåntuna. Ett genomförande av detaljplanen skapar en bestående förändring som i hög grad påverkar läsbarheten av det historiska landskapet och dess höga värden.

Samtidigt innebär det nya kollektivtrafikstråkets möjlighet för fler att ta del av kulturlandskapet och kulturarvet, men det sker enbart om åtgärder inom projektet möjliggör detta. Kulturnämnden är därför positiv till att kulturnämndens tidigare synpunkter från samrådsskedet om bland annat namngivning, gestaltning och konst tas med vidare in i projektet.

Efter samrådet har brohöjd över Fyrisån valts. Stadsbyggnadsförvaltningen har valt att gå vidare med en högbro med en segelfri höjd på 12 meter. Kulturnämnden bedömer att en högbro över Fyrisån, oavsett om den är 12 eller 16 meter hög, utgör ett stort intrång i kulturmiljön i Fyrisåns dalgång. Skillnaden mellan brohöjderna bedöms vara marginell.

En högre bro (16 meter) skulle bättre bevara vyerna i kulturlandskapet närmast bron, och minska påverkan på landskapets läsbarhet och upplevelsevärden i dalgången jämfört med en lägre bro. Samtidigt är en bro om 16 meter svårare att dölja i landskapet, och den blir synligare på längre håll. Hur bron gestaltas är avgörande för att minimera påverkan på kulturlandskapet. Kulturnämnden ser därför positivt på den planbestämelse som säger att bron ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet med hänsyn till landskapets höga kulturhistoriska värden.

Vad gäller de linneanska kulturarvet och värden i landskapet, ser kulturnämnden positivt på att dessa värden har förtydligats i detaljplanen sedan samrådet. Kulturnämnden vill även i granskningsskedet understryka vikten av att åtgärder som värnar det linneanska kulturarvet skyndsamt påbörjas. Det linneanska kulturarvet bör ses som en resurs för såväl ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet i Uppsala, och bör värnas och utvecklas.

Offentlig konst

Sedan samrådet har Uppsala kommun och Region Uppsala beslutat om ett gemensamt konstprogram för spårvägen. Konstprogrammet beskriver ansvar, platser och tematik för konstnärlig gestaltning samt redovisar behov, förutsättningar möjligheter.

Investeringar för ny konst kommer göras integrerat i spårvägsanläggningen. Exempel är vid hållplatslägen och intilliggande platsbildningar. Konst utreds även i anslutning till Ultunabron. Befintlig konst inom och i anslutning till detaljplaneområdet kommer i olika grad att beröras av utvecklingen av kollektivtrafiken. Ansvaret för förändrad placering av kommunens befintliga verk ligger hos kultur-, idrotts- och fritidsförvaltningens enhet för offentlig konst i dialog med konstnären/upphovspersonen. Kostnader för eventuell anpassning eller flytt av befintlig konst bör ingå i spårvägsprojektet.

Uppsala vatten och avfall AB

Ärendet

Uppsala Vatten konstaterar att många av bolagets synpunkter har blivit hanterade och åtgärdade på ett tillfredsställande sätt.

Vattenproduktion

Vid Bäcklösa vattenverk på fastighet Kåbo 43:1 sker kontinuerlig dricksvattenproduktion för att försörja Uppsala stad. För att kunna upprätthålla produktionen krävs dagliga transporter med tung trafik till vattenverket. Spårvägen måste utföras med hänsyn till att vattenverkets in- och utfart hela tiden ska vara framkomlig för tung trafik.

Det kommer att ske mycket utveckling av Bäcklösaverket under den kommande tioårsperioden, vilket även kan kräva samordning av byggtrafik och arbetsområden. Bäcklösaverket är ett skyddsobjekt vilket innebär att områdesskyddet behöver upprätthållas under tiden för anläggandet av spårvägen.

Uppsala Vatten planerar för en större inkommande vattenledning till Bäcklösa vattenverk för att säkerställa dricks- och reservvattenförsörjningen för Uppsala. Fortsatt samordning är därför nödvändig i arbetet med kapacitetsstark kollektivtrafik för att möjliggöra ledningsdragningar under den planerade spårdragningen.

Grundvatten

Den planerade spårvägssträckningen går i vissa sträckor genom extremt känsliga områden med avseende på grundvattnet. Detta innebär risker för grundvattnet under både bygg- och driftskede. Uppsala Vatten anser att dessa områden bör undvikas i första hand. I andra hand bör riskerna minskas genom lämpliga skyddsåtgärder. Då projektet har genomfört fördjupade markundersökningar kan känslighetsklassningen (enligt känslighetskartan för Uppsala- Vattholmaåsarnas tillrinningsområde) behöva revideras. Det kan innebära både lägre och högre känslighetsklassning, vilket därmed påverkar behovet av skyddsåtgärder. Skyddsåtgärderna ska alltså utgå från resultatet av de fördjupade markundersökningarna.

Bolaget har yttrat sig avseende påverkan på grundvattenförekomsten och Uppsala Vattens dricksvattentäkt i den vattendomsansökan som Uppsala kommun lämnat in till Mark- och miljödomstolen för bron över Fyrisån.

Dagvatten

Bolaget vill upplysa om att reningsanläggningar för dagvatten som endast renar dagvatten från spårväg och gata kommer att vara Uppsala Kommuns anläggningar. Detta på grund av att anläggningarna är till för att rena dagvatten från allmän platsmark.

Avfall

Enligt illustrationsplan kommer den östra tillfarten från Gottsunda allé till Vivelvägen att försvinna. Om så är fallet kommer detta att medföra en längre backningsrörelse då avfallshämtning ska ske längs med sträckan, vilket är problematiskt ur säkerhetssynpunkt. Detta behöver ses över för att säkra framkomlighet och trafiksäkerhet.

Vid den nya bron över Hemslöjdsvägen kommer det att anordnas en ny anslutning till fastigheten Nåntuna 2:15. Området är delvis kuperat och har en stor höjdskillnad på en relativt kort sträcka. Det är viktigt att framkomlighet för avfallsfordon säkerställs vid denna nya tillfart och att tillräckliga vändmöjligheter för avfallsfordon finns eller skapas på platsen.

Det är viktigt att framkomligheten för avfallsfordon säkerställs under såväl fas 1 som fas 2. För den tillkommande utbyggnaden i de sydöstra stadsdelarna behöver framtida bebyggelse planeras så att avfallshämtning kan ske. Vid behov bör den planeras längs med det angränsande gatunätet och inte längs med den kapacitetsstarka kollektivtrafikens sträckning.

Akademiska Hus

Läsanvisning/förklaring

I detta yttrande använder Akademiska Hus ordet "kollektivtrafikstråk" för att beteckna hela det område som planeras som allmän plats och E-område enligt detaljplanen.

Bakgrund

Uppsala kommun planlägger för en kapacitetsstark kollektivtrafik som ska stärka kopplingar mellan stadsdelarna och bidra till utvecklingen av Uppsala som en attraktiv och hållbar stad. Planeringen har en omfattande påverkan på Akademiska Hus Aktiebolag (organisationsnummer 556459-9156, nedan kallat Akademiska Hus) i egenskap av fastighetsägare.

Detaljplanen för sträckor A, B, C och D var ute på samråd under perioden 9 april till 22 maj 2021. Under samrådet inkom Akademiska Hus med ett yttrande. Efter samrådet våren 2021 delades detaljplanen för kollektivtrafiksträckningen upp i två. Detaljplanen för delsträcka D som sträcker sig från Bäcklösa till Bergsbrunna gick ut på förnyat samråd 8 juni till 8 september 2023 och Akademiska Hus inkom åter med ett yttrande. Under perioden 1 oktober till 1 november 2024 är detaljplanen ute för granskning.

Akademiska Hus har tagit del av de handlingar som ingår i granskningen och vi översänder härmed vårt yttrande.

Akademiska Hus

Akademiska Hus är ett av landets och Uppsalas största fastighetsbolag och statligt ägt. Tillsammans med universiteten i staden och våra andra hyresgäster vill vi stärka Uppsala som kunskapsstad och Sverige som kunskapsnation. Det gör vi genom att utveckla, bygga och förvalta byggnader och utemiljöer för forskning, utbildning och innovation. I vårt uppdrag ingår också att bygga och förvalta student- och forskarbostäder. Akademiska Hus ska verka för en långsiktigt hållbar utveckling av attraktiva universitets- och högskoleområden.

Akademiska Hus är fortsatt positiva till ett kapacitetsstarkt kollektivtrafikstråk som knyter samman Uppsala och möjliggör för en god kollektivtrafikförsörjning till och från våra campusområden. Vi är samtidigt måna om att planläggningen säkerställer hög kvalitet samt minimerar risker och negativa konsekvenser för såväl fastigheterna som för dem som verkar i fastigheterna eller rör sig i området längs kollektivtrafikstråket. Campusområdena är viktiga delar av det mycket starka kluster av forsknings- och innovationsmiljöer som sträcker sig från Akademiska sjukhuset i norr till Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) i söder.

Akademiska Hus fastigheter och verksamheter som berörs av planförslaget

Akademiska Hus är lagfaren ägare till fastigheten Ultuna 2:23 som är direkt berörd av planförslaget. Längs med delsträcka D upplåter Akademiska Hus lokaler till SLU inklusive Sveriges enda Universitetsdjursjukhus (UDS) och ett flertal kommersiella kunder varav många utvecklats ur universitetens forskning.

SLU bedriver utbildning och avancerad forskning som är viktig både för Uppsala kommuns utveckling och för Sveriges konkurrens- och kunskapskraft. Närmast delsträcka D ligger Veterinärmedicinskt och husdjursvetenskapligt centrum (VHC) där utbildning och forskning kring våra husdjur inklusive sport- och sällskapsdjur bedrivs. Vid UDS kombineras praktisk djursjukvård med forskning och utbildning. Dessa verksamheter är känsliga för störningar i form av ljus, buller, vibrationer samt elektriska och magnetiska fält.

Söder om Campusområdet, i en byggnad med adressen Vallvägen 9C-D även kallad Silvikum finns Institutionen för skogligt biomaterial och teknologi samt avdelningen för trävetenskap och teknologi. Här bedrivs undervisning och forskning inom området trävetenskap. Inom verksamheten nyttjas ett flertal känsliga utrustningar och det förekommer idag inga störningar i form av trafik eller annan störande verksamhet i byggnadens närhet.

Green Innovation Park är en företagspark nordöst om korsningen Ulls väg/ Ultunaallén som samlar akademi, företag och organisationer med det övergripande gemensamma målet, en hållbar framtid. I lokalerna finns utrymmen för kontor, laboratorier, utveckling och produktion. I området söder om Ultunaallén upplåter Akademiska Hus lokaler till ett stort antal olika verksamheter som Astrego, EasyMining, Svensk Maskinprovning, Research Institutes of Sweden, Praktikertjänst Ultuna vårdcentral och Evolar med flera.

I östra delen av Ultuna finns bostäder och verksamheter i ett äldre byggnadsbestånd och i en miljö med högt kulturhistoriskt värde. Vidare innehåller detta område

värdefulla natur och rekreationsmiljöer kopplat både till campus Ultuna och till det sammanhängande natur och rekreationsområde som löper längs Fyrisån.

Störningar

I Campus Ultuna bedrivs verksamheter som är känsliga för störningar eller som utförs med utrustningar som är känsliga för störningar. På området finns också ett stort antal djurarter i hägn och i laboratoriemiljöer. Utemiljöer, byggnader, inredning, utrustning och verksamheter är anpassade till och fungerar utifrån de störningar som förekommer i dag. Många djur är känsligare för störningar i form av exempelvis vibrationer än vi människor. Även små förändringar av störningsnivåer kan få långtgående konsekvenser som vi idag inte kan överblicka.

Det finns fortsatt viss oro hos hyresgästerna att vissa verksamheter kan påverkas negativt av det nya kollektivtrafikstråket om störningsnivåerna överstiger de nivåer som finns på platserna idag. Kan inte verksamheten bedrivas som avsett får det långtgående konsekvenser för Akademiska Hus som fastighetsägare, till exempel genom krav på hyresnedsättning, ersättningslokaler eller kostnader för anpassningar till andra mindre känsliga verksamheter.

Arbete pågår med att precisera känsligheten hos verksamheterna, definiera kravnivåer och att förebygga störningar från spårvägsprojektet och driften av spårvägen. Akademiska Hus är positiva till att mätningar och beräkningar har skett för störningskänslig verksamhet och utrustningar, till grund för avtal rörande omgivningspåverkan. SLU, Akademiska Hus och Uppsala kommun har också genom ett utredningsavtal beslutat att utreda förutsättningarna för att flytta den mest känsliga utrustningen inom campus Ultuna till ett nytt instrumentcentrum.

Elektriska och magnetiska fält (EMC)

Akademiska Hus ståndpunkt är att lösningar ska tas fram som säkerställer att känsliga verksamheter och utrustningar inte störs av EMC. I den pågående avtalsprocessen mellan Uppsala kommun, SLU och Akademiska Hus har det fastställts att dämpande åtgärder ska genomföras på spåranläggningen genom campus Ultuna.

Buller och vibrationer

Akademiska Hus utgångspunkt är att kollektivtrafikstråket inte får alstra buller som stör känsliga verksamheter inklusive forsknings- och patientdjur inomhus så väl som utomhus. Med detta menar Akademiska Hus det samlade bullret som gaturummet alstrar, det vill säga eventuellt buller från spårvägen inklusive buller från fordonstrafik i gaturummet, där det förekommer. Buller- och vibrationsdämpande åtgärder behöver säkerställas i anläggningen och fordon och vidare i drift och underhåll så överenskomna nivåer inte överskrids.

Ljusstörningar

Luftburna kontaktledning riskerar under vissa förhållanden att alstra blixtar. Många djur, exempelvis hästar är känsliga för denna typ av plötsliga störningar. Potentiellt kan djuren stressas och farliga situationer uppstå med risk för skador på både djur, människor och egendom. Det görs enligt samrådsredogörelsen ingen särskild utredning i denna fråga inom ramen för planprocessen.

Akademiska Hus förutsätter att hantering av denna typ av störning kommer att omhändertas genom skrivningar i omgivningspåverkansavtalet.

Störningar under byggtid

Under byggnation av kollektivtrafikstråket kommer bland annat buller och vibrationer som kan störa verksamheten att förekomma. Akademiska Hus är positiva till att detta regleras i avtal rörande omgivningspåverkan och att möjlighet till anpassning av störande byggåtgärder kan anpassas tids- och metodmässigt.

Utformning av kollektivtrafikstråket

Akademiska Hus är som tidigare framförts angelägna om att kollektivtrafikstråket blir attraktivt genom att det ges en hög kvalitet, funktionellt, tekniskt och estetiskt eftersom våra fastigheter i hög grad berörs av stråket. Den viktigaste utformningsfrågan berör träd och grönska som i stadsmiljö har flera funktioner där de positiva effekterna är både estetiska och praktiska. Träd och grönska bidrar bland annat till bullerdämpning, reglerar lokalt klimat, ger urbana ekosystemtjänster samt främjar hälsa.

Flertalet av de biotopskyddade äldre lönnarna längs Ultunaallén kommer enligt planförslaget att bevaras, vilket är positivt. Kring korsningen Ultunaallén/Ulls kommer ett antal träd att tas bort för att ge plats åt kollektivtrafikstråket. Inom denna del av planområdet ryms samtidigt enligt illustrationerna få nya träd. Akademiska Hus menar därför att träden som tas bort bör ersättas på annan plats för att trädkrontäckningsgraden i området inte ska minska. Träd i planområdets närhet kan även bidra till att uppfylla gestaltningsmålet ”Gröna stråk” som definierats i Gestaltningsprogrammet för kollektivtrafiksstråket.

Kollektivtrafikstråkets dragning längs Ultunaallén

Akademiska Hus framförde i samrådsyttrandet 2023 synpunkter på dragningen av kollektivtrafikstråket längs Ultunaallén och efterfrågade ett fördjupat utredningsarbete och dialog. Uppsala kommun har sedan samrådet utrett alternativa dragningar och fört en dialog med SLU och Akademiska Hus i frågan.

Till granskningen har dragningen av kollektivtrafikstråket flyttats till ett läge längre norrut. Förändringen innebär förutom att åkermarken söder om Ultunaallén inklusive SLU:s känsliga långliggande försöksyta fredas även att avståndet till Akademiska Hus byggnader söder om Ultunaallén blir större vilket underlättar angöring och utformning av förgårdsmarken och minskar risken för påkörning vid urspårning vid en utpekad byggnad. Detta innebär samtidigt att biltrafiken kommer närmare den känsliga verksamheten inom VHC och UDS. Korsningarna vid Dag Hammarskjölds väg och Ulls väg påverkas också negativt av förändringen. Som riskutredningen (Riskutredning 3.0, Trivector juni 2024) konstaterar krävs att korsningen Ultunaallén/ Ulls väg studeras noga i sina detaljer vid detaljprojekteringen. Totalt sett anser Akademiska Hus att fördelarna med den nya dragningen överväger.

E-område söder om hållplatsläge

Det E-område som i samrådsskedet var placerat nordöst om korsningen Ulls väg/ Ultunaallén har till granskningen fått en ny placering söder om hållplatsläget. Akademiska Hus anser det vara olyckligt att en likriktarstation placeras i detta synliga läge. Den skulle innebära begränsningar i möjligheterna att utveckla hållplatsläget som

ett nav i området och en potentiellt otrygg baksida mot vår fastighet söder om hållplatsen. Akademiska Hus för dialog med Uppsala kommun om placeringen av likrikstarstationen och hyser goda förhoppningar om att gemensamt finna en lösning.

Dagvatten, skyfall och översvämningar

Akademiska hus lyfte i samrådsyttrandet 2023 fram två områden i Ultuna där det enligt skyfallsutredningen kan samlas större mängder vatten vid skyfall; korsningen Ultunaallén/ Ulls väg och åkermarken vid det västra brofästet där det även finns risk för översvämning vid höga flöden i Fyrisån. För problematiken i korsningen Ultunaallén/ Ulls väg hänvisas i samrådsredogörelsen till detaljprojekteringen i samband med detaljplanens genomförande. Akademiska Hus vill framhålla vikten av att vi som ägare av omgivande fastighet involveras i projekteringskedet och noterar med tillfredsställelse att kommunen emottagit vårt önskemål om delaktighet i planeringen av den dagvattendamm som ska anläggas öster om bytehallplatsen.

Förslag till förtydligande på plankarta

På plankartan sidan 3 saknas konturen för byggnaderna som utgör SLU:s stallar i anslutning till UDS. Det skulle underlätta läsbarheten om plankartan kompletteras med detta.

Genomförandefrågor

Akademiska Hus anser att planbeskrivningen behöver kompletteras avseende genomförandefrågor för att ge en tydlig bild över vilka konsekvenser som genomförandet av detaljplanen medför. Ett systematiskt sätt att beskriva hur dessa funktioner avses omhändertas per fastighet är att komplettera fastighetskonsekvensbeskrivningen. Det som saknas i nuvarande fastighetskonsekvensbeskrivning och även i planbeskrivningen, är enligt Akademiska Hus vilka funktioner som försvinner genom att mark tas i anspråk permanent, till exempel att en infart behöver stängas. Det behöver också framgå att kommunen ansvarar för och bekostar åtgärder med anledning av att funktioner helt eller delvis försvinner.

Fortsatt process

Flera synpunkter från tidigare yttranden har hanterats och vi hoppas att våra synpunkter i detta yttrande också ska beaktas och inarbetas. Det komplexa arbete som anläggningen av kollektivtrafikstråket innebär understryker behovet av ett strukturerat dialogforum mellan Akademiska Hus och Uppsala kommun. Akademiska Hus ser positivt på det dialogforum ("Genomförandeforum") som finns för delsträcka A och som håller på att finna sina former. För att säkerställa bland annat att överenskommelser i avtal efterlevs men också att detaljering som kommer att behöva göras i senare skede utförs, krävs dialog i projekteringsfasen, möjlighet till granskning och därtill kopplat samråd kring val av lösningar samt samarbete i genomförandefasen för att minimera olägenheter för våra hyresgäster.

Akademiska Hus ser fram emot en fortsatt process i nära dialog mellan Uppsala kommun, fastighetsägare och representanter för berörda verksamheter, med det gemensamma målet att åstadkomma ett så bra kollektivtrafikstråk som möjligt ur funktionell, teknisk och estetisk synvinkel.

Sveriges lantbruksuniversitet

1. Inledande synpunkter

Sveriges Lantbruksuniversitet ("SLU"), i dess egenskap av ägare av fastigheten Uppsala Ultuna 2:1 och nyttjanderättshavare inom fastigheten Uppsala Ultuna 2:23, har granskat kommunens samrådsredogörelse och förslag till detaljplan delsträcka D.

Precis som SLU framfört i yttrande för detaljplan delsträcka C anser SLU att en del av SLU tidigare framförda synpunkter, som är av yttersta vikt för SLU, inte fullt ut bemötts av Uppsala kommun i samrådsredogörelsen och förslaget till detaljplan. SLU ser därför anledning att på nytt påtala dessa särskilda förhållanden samt förtydliga och utveckla dessa. Även om detta yttrande, avseende delsträcka D, i stora delar innehåller samma påpekanden som för delsträcka C har SLU valt att behålla påpekandena i båda de aktuella yttrandena.

Bakgrund

SLU har vid två tidigare tillfällen, i maj 2021 och i september 2023, yttrat sig över detaljplanen för delsträcka D. SLU har i dessa yttranden beskrivit förutsättningar för såväl det intentionsavtal som SLU och Uppsala kommun ingick i början av 2020 ("Intentionsavtalet") samt den verksamhet som SLU bedriver inom fastigheterna Ulltuna 2:1 och Ulltuna 2:23 (Campusområdet"). För undvikanden av upprepning, framför allt vad gäller den av SLU bedrivna verksamheten hänvisar SLU till vad som anförts i tidigare yttranden och dessa bifogas också föreliggande yttrande, bilaga 1 och 2.

Intentionsavtalet

SLU vill återigen fästa kommunens uppmärksamhet på innehållet i Intentionsavtalet. Genom Intentionsavtalet har kommunen förbundit sig att tillse att SLU:s nuvarande verksamheter inte skall äventyras.

SLU anser att detta är en förpliktelse som bör avspeglas i själva detaljplanen genom olika typer av egenskapsbestämmelser. Vid all typ av detaljplaneplanering ska kommunen redan vid valet av plats ha i åtanke att den aktuella marken är lämpad med hänsyn till möjligheterna att förebygga olika typer av störningar. Det är ett sätt för kommunen att sätta själva spelreglerna och förutsättningarna för kommande byggnation och användning. Därför bör vad parterna varit överens om i Intentionsavtalet också komma till uttryck i detaljplanen.

SLU vill utöver vad som angivits i Intentionsavtalet poängtera att verksamheten inom Campusområdet kontinuerligt utvecklas och även detta bör beaktas. Den attraktionskraft som gör att Campusområdet kan fortsätta fungera som ett innovationscenter och vetenskapskluster förutsätter ett läge som varaktigt är lämpligt för forskning med störningskänsliga djur och instrument samt behandling av patientdjur vid Universitetsdjursjukhuset.

Verksamheten inom Campusområdet

Som utförligt redogjorts för i tidigare yttranden bedriver SLU forsknings- och utbildningsverksamhet av yppersta världsklass inom Campusområdet. Inom den verksamheten använder man sig av instrument och utrustning som är ytterst känsliga för vibrationer och elektromagnetiska fält. I den del av verksamheten som inkluderar djur ingår även Universitetsdjursjukhuset ("UDS") där det bedrivs såväl akut som planerad djursjukvård.

Vad gäller sträckningen för detaljplan D är det verksamheterna vid och kring UDS och Institutionen för skogligt biomaterial och teknologi, avdelningen för trävetenskap och teknologi, områden i anslutning till bron över Fyrisån samt dagvattenhantering som i huvudsak berörs av spårvägssystemet.

Ett avbrott i ett forskningsprojekt kan innebära att forskningen och dess data kan bli oanvändbara för fortsatta studier. För den del av verksamheten som inkluderar djur kan en störning medföra att inte bara själva studien blir påverkad negativt utan även att de djur ingår som i en studie far illa.

Forskningsverksamhet kan till viss del planeras men för de djur som behandlas vid UDS kan en oväntad påverkan från höga ljud eller vibrationer påverka såväl djuret som den apparatur som användes vid själva behandlingen. Ett stressat djur kan dessutom medföra fara för djurägare och personal, denna risk är särskilt stor vid hästkliniken.

Problem som uppstår i samband med byggnation och/eller drift av spårvägssystemet kan även få följdkonsekvenser för SLU och UDS uppdrag som ansvariga för utbildningen vid veterinärprogrammet. För att kunna bedriva veterinärutbildningen är UDS beroende av att det finns ett inflöde av djur för behandling. Om spårvägssystemet, oavsett om det är under byggnation eller drift av detsamma, medför att djurägare väljer bort UDS som alternativ för behandling av sina sjuka djur på grund av buller, vibrationer eller andra problem kommer detta att medföra stora negativa konsekvenser för bedrivandet av Sveriges enda veterinärutbildning.

2. Yttrande över detaljplaneförslaget

Kravställda nivåer anpassade till SLU:s verksamhet i fråga om buller, elektromagnetisk strålning och vibrationer

Efter SLU:s förra yttrande har kommunen vidtagit en omstart med arbetet med att ta fram tekniska utredningar för att utreda och analysera spårvägssystemets påverkan inom Campusområdets hänförligt till buller, elektromagnetisk strålning och vibrationer. SLU ser positivt på detta arbete och även det faktum att SLU fått delta i arbetet med synpunkter på det av kommunens konsulter framtagna underlaget. I fråga om buller och vibrationer har de tekniska utredningarna varit inriktade på att fastställa nu rådande nivåer inom Campusområdet, s.k nulägesmätningar. För elektromagnetiska fält har utredningsuppdraget utgått från simulerade nivåer som kan förväntas uppstå vid den framtida driften av spårvägssystemet.

För vibrationer finns nulägesmätningar utförda av Metron Miljökonsult AB och för elektromagnetiska fält har Trivector Traffic AB vidtagit en utredning som simulerar framtida förhållanden. SLU har tagit del av båda dessa utredningar och även givits möjlighet att lämna synpunkter.

Utredningarna från Metron Miljökonsult AB och Trivector Traffic AB är, såvitt SLU kan bedöma, i det närmaste färdigställda och skulle med små åtgärder kunna ligga till

grund för egenskapsgränser i detaljplanen i vart fall i sträckningen av spårvägssystemet längs med Ulltuna allé. För dragningen av spårvägssystemet i närheten av Institutionen för skogligt biomaterial och teknologi, avdelningen för trävetenskap och teknologi saknas enligt SLU:s förmenande tillräckligt utredningsmaterial som beaktar störning från vibrationer i samband med såväl byggnation som drift. För buller har kommunen låtit Ensucon AB utföra en kompletterande bullerutredning. Den av Ensucon utförda bullerutredningen har inte analyserat behov av bullerdämpande åtgärder med hänsyn tagen till djur som under behandling vid UDS vistas utomhus samt gränser för ultraljud.

Kravställda nivåer som del av detaljplanen

SLU utgår från att arbetet med att färdigställa ovan angivna utredningar intensifieras och med stöd av vad som anges i detta yttrande samt ambitionsnivån i Intentionsavtalet. När dessa utredningar föreligger i sin slutliga utformning anser SLU att de värden som parterna enats om som kravställda nivåer ska ingå i planbestämmelserna. Det måste gå att på ett tydligt sätt se vad olika anläggningar inom planområdet har att förhålla sig till så att buller, elektromagnetiska störningar eller vibrationer utanför planområdet inte riskerar att öka i jämförelse med dagens nivåer eller störa omkringliggande verksamheter.

SLU anser inte att kommunen i planförslaget redovisat hur man hanterat och avvägt olika intressen. Det finns inte heller någon redovisning av de negativa konsekvenser ett genomförande av detaljplanen kan få för SLU om detaljplanen inte uppställer egenskapsgränser anpassade till den av SLU bedrivna verksamheten. SLU:s uppfattning från tidigare yttranden kvarstår således att det saknas klagörande utredningar och analyser samt att det utifrån detaljplanens bestämmelser inte går att fastställa vilka skyddsåtgärder som behöver efterföljas eller vidtas.

Det är kommunen som tar fram och antar en detaljplan. I detta ingår att kommunen också ansvarar för att kommunen har ett tillräckligt planeringsunderlag för antagandet av detaljplanen. Ett sådant planeringsunderlag ska ta hänsyn till de platsspecifika förutsättningarna. Med platsspecifikt menas att planeringsunderlaget ska i tillräcklig grad ha utrett vilka eventuella olägenheter en verksamhet ger upphov till i närområdet. När kommunen utreder planeringsförutsättningarna på platsen behöver den alltså kartlägga både vilka uppgifter som finns tillgängliga i befintliga planeringsunderlag och vilka uppgifter som saknas och som därmed behöver tillföras genom nya underlag. Hur omfattande planeringsunderlag som behövs i det enskilda planärendet får i första hand bedömas utifrån reglerna i kommunens utredningsansvar enligt 23 § första stycket förvaltningslagen. Nämnda bestämmelse anger att det är den myndighet som ansvarar för uppgiften som också ska se till att ett ärende blir utrett i den omfattning som dess beskaffenhet kräver.

SLU har vid upprepade tillfällen och under hela det pågående detaljplanearbetet uttryckt oro för att verksamheten vid SLU kan komma att påverkas negativt av störningar från buller, elektromagnetiska fält och vibrationer. Det är därför olyckligt att sådana faktorer och dess påverkan för verksamheten inom Campusområdet fortfarande omnämns sparsamt i planbeskrivningen och några egenskapsbestämmelser som hanterar och sätter gränser för sådana störningar finns överhuvudtaget inte i plankartan.

SLU anser att kommunen behöver ta ansvar för att färdigställa de utredningar som ska utgöra underlag för kravställda nivåer och detta arbete behöver intensifieras. De kravställda nivåerna bör därefter utformas som planbestämmelser som styr

utformning och/eller skyddsåtgärder kopplade till buller, elektromagnetiska strålning och vibrationer. SLU anser vidare att det måste tydligt gå att utläsa av detaljplanen vem som ska ansvara för de eventuella åtgärder som behövs för att i detaljplanen angivna kravställda nivåer inte ska överskridas. Dessa bestämmelser bör utformas för såväl byggande som i den framtida driften av spårvägen.

Kravställda nivåer som del av civilrättsliga avtal mellan berörda parter

I kommunens granskningsutlåtande och kommentar till inkomna yttranden gällande störning av känsliga verksamheter anger stadsbyggnadsförvaltningen att kommunen har för avsikt att låta resultaten från de tekniska utredningarna utgöra kravställande nivåer för upphandlingen av byggnationen av spårvägen samt under den framtida driften av densamma.

Av stadsbyggnadsförvaltningen yttrande framgår även att kommunen genom avtal har för avsikt att säkerställa fastighetsägarnas och hyresgästernas verksamheter så att dessa ska kunna bedrivas utan negativ omgivningspåverkan till följd av detaljplanen. SLU menar att detta är helt i linje med Intentionsavtalet och SLU har för egen del ingen vilja av att fördröja den processen. SLU:s uppfattning är emellertid att avtalsprocessen, oavsett om det är ett avtal med SLU eller framtida entreprenör för byggnation, är en egen process som ska vara avskild från själva detaljplaneprocessen. Kommunen kan inte lägga över sitt ansvar för att ta fram detaljplanen och det utredningsmaterial som ska ingå i bedömningen av detaljplanens lämplighet på ett civilrättsligt avtal.

Det ska i detta avseende även noteras att stadsbyggnadsförvaltningen i fråga om hanteringen av störningar angivit att avtal ska tecknas med respektive fastighetsägare. SLU utgår från att detta är ett misstag eller en felskrivning och att det rätta påpekandet från stadsbyggnadsförvaltningen ska vara med respektive fastighetsägare och verksamhetsutövare, dvs SLU. Har kommunen för avsikt att enbart träffa avtal med respektive fastighetsägare är det av än större vikt för SLU att kravställda nivåer utformas som detaljplanebestämmelser.

Väljer kommunen att använda sig av ett civilrättsligt avtal så måste avtalet vara framtaget och undertecknat vid kommunens antagande av detaljplanen för att kunna utgöra ett substitut till en reglering via bestämmelser i detaljplanen.

Området kring bron över Fyrisån

SLU noterar att kommunen i samrådsredogörelsen beaktat det s.k rektorsminnet och att borttagandet av detsamma ska regleras i avtal med SLU. SLU:s påpekanden i övrigt avseende plantering på åkerholmar och vid idrottsplatsen har kommunen inte bemött i samrådsredogörelsen.

Dagvattenhantering

Av samrådsredogörelsen och den till detaljplaneförslaget hörande plankartan synes den befintliga dagvattendammen vid Ulltuna allé och i närheten av UDS lämnas utan några ingrepp eller förändringar. SLU har emellertid fått uppfattningen via andra kanaler än samrådsredogörelsen att dagvattendammen kommer att behöva flyttas. En flytt av denna kan komma att påverka verksamheten vid UDS. Detta måste utredas och tydligare beskrivas för att SLU ska kunna uttala sig om detta i själva detaljplanerärendet.

3. Sammanfattning

SLU synpunkter på det av kommunen utställda detaljplaneförslaget avseende delsträcka D kan sammanfattas enligt följande;

- Detaljplaneförslaget saknar klargörande utredningar och analyser kring eventuell påverkan på den av SLU bedrivna verksamheten. Planförslaget innehåller inte heller någon bedömning av eventuella negativa konsekvenser för SLU som ett genomförande av detaljplanen kan medföra
- Detaljplanen uppställer inga egenskapsbestämmelser anpassade till den av SLU bedrivna verksamheten. Tekniska rapporter och utredningar som ska utgöra underlag för kravställda nivåer är fortfarande inte färdigställda
- I avsaknad av kravställda nivåer som egenskapsbestämmelser går det inte att fastställa vilka skyddsåtgärder som behöver efterföljas eller vidtas.
- Detaljplanen redovisar inte på ett tydligt sätt vem som ska ansvara för eventuella skyddsåtgärder
- Kravställda nivåer avseende buller och vibrationer är något som även måste beaktas under själva byggfasen.
- SLU anser att eventuell flytt av befintlig dagvattendamm inte är tillräckligt utrett för att kunna utgöra ett fullgott underlag för detaljplanens antagande.
- Det offentligrättsliga ansvaret för att detaljplanens fullständighet kan inte överlåtas på ett civilrättsligt avtal.

Det är inte tillfredsställande att SLU i avsaknad av tydliga planbestämmelser och utförligare utredningar beskrivna i planbeskrivningen är helt och hållet utlämnad till att de avtalsförhandlingar som kommunen hänvisar till i kommentaren till yttranden under samrådtiden leder till ett avtal som reglerar dessa problem på ett för SLU fullgott sätt. SLU utgår därför, med stöd av vad som angivits ovan, att kommunen tar till sig SLU:s synpunkter och tillser att dessa implementeras i detaljplanen. Utan planbestämmelser eller en i vart fall för SLU tillfredsställande lösning i separat avtal är SLU av uppfattningen att de underlag som hittills presenterats fortfarande uppvisar sådana brister att det inte är möjligt för SLU att fullt ut ta ställning till detaljplaneförslaget och spårvägssystemets påverkan för omgivningen i form av störningar från buller, elektromagnetiska fält och vibrationer.

Trafikverket

Ostkustbanan

Projekt Fyra spår Uppsala

För information är Sträckan Uppsala C – Bergsbrunna utredd och fastställelseprövning sker preliminärt under 2026. Trafikverket har noterat att detaljplanen överlappar järnvägsplanen i plankartans nordöstra del. Plangränsen behöver justeras innan detaljplanen antas för att överensstämma med järnvägsplanen. Planområdesgränserna behöver samrådats med projektet för att inte begränsa utbyggnaden av järnvägen och den nya stationen.

Trafikverket vill återigen uppmärksamma att tillfällig nyttjanderätt utmed järnvägssträckningen kan komma att behövas under utbyggnaden av järnvägen, vilket kan komma att påverka planområdets spår- och torgområde.

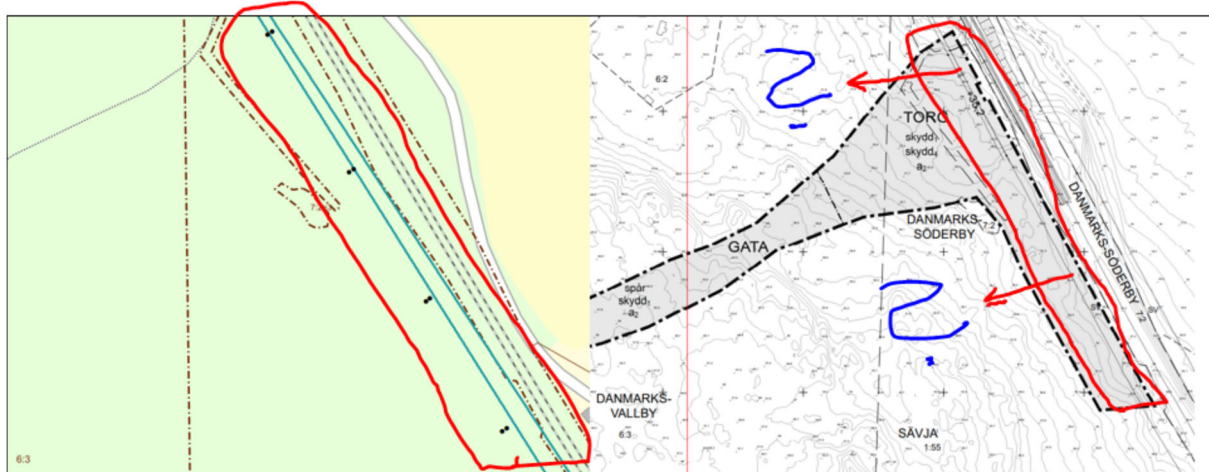
Övrigt

Trafikverket och Uppsala kommun samråder kontinuerligt projektets utveckling och Trafikverket ser fram emot en fortsatt god dialog i ärendet.

Vattenfall Eldistribution

Det pågår ledningssamordning angående flytt av befintliga kablar som berörs av nya spårvägen, kostnaderna för Lokalnäts del regleras genom samarbetsavtalet som finns mellan Uppsala stad och Vattenfall Eldistribution AB.

I samordningsprojektet ingår inte 20kV-luftledningarna som går längs järnvägen. Dessa ledningar måste ersättas med markkablar och kanske förläggas i lokalgator inom kommande detaljplaner för verksamheter och bostäder. Det kan bli ett problem om utförandet för spårvägen kommer före innan intilliggande planerna genomförs. Vattenfall Eldistribution AB förutsätter att detta tas hänsyn till intilliggande kommande planer.



Gällande regionnätledningarna så förutsätter Vattenfall Eldistribution AB att detaljplanen lever upp till vad som har sagt under ledningssamordningen. Enligt interna svar ska regionnätskablarna flyttas till GS-vägen på norra sidan. Vattenfall Eldistribution Ab förutsätter att det görs utrymme för regionnätskablarna där.

Ledningssamordningen och planerna för sträckan öst om ån är inte färdigplanerade.

Räddningsnämnden

Risker som planområdet medför

I planbeskrivningen står att spårvägen kan utgöra ett hinder för utvändigt utrymning. Spårvägssträckningen går genom den befintliga detaljplanen Detaljplan för Sävja centrum, del av (0380-P2007/23). Denna detaljplan tillåter bostäder upp till fyra våningar. Det framgår inte i planbeskrivningen hur det säkerställs att tillkommande bebyggelse inom detta område inte utformas med räddningstjänstassisterad utrymning på platser där det förekommer kontaktledningar.

Möjlighet till räddningsinsats

I planförslaget föreslås att brandförsvaret nyttjar gång- och cykelbanor för att nå de delar av spårvägen som är separerad från biltrafik. Brandförsvaret är positiva till en sådan lösning. Brandförsvaret vill dock påpeka att gång- och cykelbanorna behöver utformas enligt kraven för räddningsväg. Brandförsvaret behöver en minsta fri körbredd på 3,5 meter vid rak körbana och 5 meter i svängd körbana. Vidare ska innerradien vid svängd körbana inte undersida 7 meter. I tillägg behöver gång- och cykelbanan vara dimensionerad för att klara lasterna från brandförsvarets fordon. Samtliga utformningskrav på räddningsvägar framgår i vägledningen Utrymning med hjälp av Uppsala brandförsvaret som finns tillgänglig på brandförsvarets hemsida.

Tillgång till brandvatten

Om befintliga och kommande brandposter längs sträckningen påverkas behöver dessa återplaceras i samråd med brandförsvaret. Även om brandposterna i sig inte placeras inom spårområdet behöver konsekvenserna av brandposternas placering efter spårvägens etablering beaktas. Vid en insats där brandförsvaret behöver koppla upp mot brandposter på andra sidan spårområdet kommer spårvägen att behöva stängas av.

Föreningar och företag

Uppsala Marinbotaniska Medelhavsexpedition AB

Jag representerar Uppsala Marinbotaniska Medelhavsexpedition AB, som driver segelfartyget Sunbeam med hemmahamn Uppsala. Vi delar Sjöfartsverkets åsikt att en bro måste vara 16 meter segelfri höjd. I konsekvensbeskrivningarna från kommunen sägs att en 12 meter bro utestänger "vissa båtar" men utelämnar att man därmed stänger ute det enda historiska segelfartyg som har Uppsala som hemmahamn, nämligen Sunbeam. Fartyget har under senare år inte kunnat lämnas obevakat i Fyrisån på vintern, men vi hoppas återkomma. Däremot är Sunbeam ett av de få fartyg som bedriver trafik på Fyrisån. Vi noterar att utredningen tar upp Sävjaåns kulturhistoriska betydelse, men ingenstans nämns att även Fyrisån är en segelled av stor kulturhistorisk betydelse. Inte heller diskuteras påverkan på kulturmiljön Uppsala hamn när möjligheten att besöka hamnen med historiska fartyg försvinner (våldigt många skutor har en fast mast på 12 till 16 meter. De fartyg som kan passera Stäket har en sänkbar toppmast.

Påverkan på möjligheten till kulturarvsarbete tas inte upp. Idag försvinner historiska segelfartyg från Sverige i snabb takt, huvudsakligen genom export. Trots detta råder brist på kajplatser då dessa försvinner i ännu snabbare takt genom att kommuner förstör sina hamnar. Uppsala hamn är en av de förnämligaste hamnarna i regionen och om man löste problemen med säkerheten (inte överlät åt enskild fartygsägare att jaga bort inkräktare) skulle det kunna vara en mycket bra hamn för bevarande och förevisande av kulturhistoriska intressanta fartyg och potentialen för Uppsala hamn som kulturmiljö kunde realiseras. Inte heller förs något resonemang kring hur en 12 meter segelfri höjd påverkar hamnen som samhällsviktig infrastruktur. Det finns inte många hamnar i regionen som kan ta emot större fartyg (på Mälarsidan endast Västerås) och även lastfartyg kan ha master och kranar. Även arbetsfartyg, till exempel en pontonkran, kan kräva en hyfsad segelfri höjd.

Utvecklingspartiet demokraterna

Vi motsätter oss möjligheten att bygga spårvägen enligt den föreslagna planen.

Uppsala kommun står inför en avgörande fråga angående utvecklingen av kollektivtrafiken, i synnerhet den föreslagna spårvägen. Det är viktigt att påpeka att behovsanalyserna som har legat till grund för denna satsning bygger på felaktiga antaganden om befolkningstillväxt. Ursprungligen räknade man med att antalet invånare i Uppsala skulle öka från de nuvarande cirka 240 000 till hela 350 000 år 2050. Dessa prognoser har emellertid reviderats av Statistiska centralbyrån (SCB), som nu anger en betydligt lägre befolkningstillväxt och förutser att Uppsala kommer att ha mellan 310 000 och 320 000 invånare vid samma tidpunkt.

Med denna reviderade befolkningsprognos framstår behovet av spårväg som tveksamt. Den föreslagna spårvägen kan därmed inte motiveras utifrån de nuvarande och kommande demografiska förutsättningarna. Istället för att investera i en infrastruktur som baseras på överoptimistiska och orealistiska antaganden, bör Uppsala kommun prioritera mer effektiva och flexibla lösningar för kollektivtrafik som bättre motsvarar det faktiska behovet av resande i staden. Att fortsätta med spårvägsprojektet skulle riskera att leda till en onödig och kostsam investering som inte står i proportion till den verkliga befolkningstillväxten och resandebehoven.

Behovet av att bygga södra staden kan ifrågasättas med de nya befolkningsprognoser som finns. Kommunen har redan ca 25 till 30 tusen lägenheter i färdiga detaljplaner eller detaljplaner som snart är färdiga. Dessa detaljplaner täcker utbyggnadsbehovet i Uppsala de närmaste 20 till 30 åren. Att då planera och investera så mycket i södra staden är direkt ansvarslost.

Det finns flera avgörande faktorer som talar för att spårvägsprojektet inte bör genomföras i sin nuvarande form.

Med anledning av den föreslagna planen vill vi framföra att den inte bör beviljas, framför allt på grund av de betydande riskerna för grundvattnet vid kommunens vattentäkt Uppsalaåsen samt den potentiella påverkan på den känsliga naturen vid Lunsen.

Grundvattenreserverna i området är av yttersta vikt för kommunens dricksvattenförsörjning. Det är av stor vikt att noggrant överväga hur byggnationen av spårvägen och relaterade infrastrukturer kan påverka dessa resurser. De vattenutredningar som presenterats i samband med detaljplanen är, enligt vår bedömning, otillräckliga. Det krävs mer omfattande och detaljerade studier för att säkerställa att grundvattnet inte kommer att påverkas negativt av de planerade åtgärderna. Den bristande informationen riskerar att leda till allvarliga konsekvenser för både vattenkvalitet och vattenförsörjning.

Vidare sträcker sig den planerade sträckningen genom områden med stort ekologiskt värde, inklusive Natura 2000-områden och biotopskyddade områden. Det är avgörande att skydda dessa känsliga naturmiljöer, särskilt i ljuset av den miljöpåverkan som planens genomförande förväntas medföra. Det är oklart hur de föreslagna åtgärderna för att mildra eventuella negativa effekter har utformats och hur effektiva de kommer att vara.

Sammanfattningsvis är de potentiella riskerna för grundvattnet och påverkan på naturmiljöer vid Lunsen så betydande att detaljplanen för delsträcka D inte bör beviljas i dess nuvarande form. En mer grundlig och noggrann utredning behövs för att garantera att både vattenresurser och naturmiljöer skyddas på ett tillfredsställande sätt.

Förslag

1. Avbryt nuvarande detaljplan för spårväg.
2. Utför en fördjupad analys av BRT som alternativ och dess genomförbarhet.
3. Säkerställ att miljöriskerna, särskilt relaterade till dagvatten, prioriteras i alla framtida planer.

Detta yttrande lämnas med hopp om att kommunen ska överväga de allvarliga invändningar som framförts innan beslut tas om att gå vidare med projektet.

Yttranden angående vissa av planens övriga handlingar och utredningar:

PM hydrogeologisk modellering Detaljplan D - Natura 2000 Lunsen 5 mars 2024

Granskning av påverkan på grundvatten och Natura 2000-området Lunsen i samband med spårvägsprojektet

I utredningen av spårvägens påverkan på grundvatten och Natura 2000-området Lunsen har tillräcklig hänsyn inte tagits till de risker som är förknippade med byggnationen och den efterföljande driften av spårvägen. Trots att syftet med rapporten är att beskriva den hydrogeologiska och hydrologiska påverkan på det skyddade området, framgår det tydligt att de risker som identifierats inte har beaktats på ett adekvat sätt.

I Scenario B framkommer att när den första etappen av Sydöstra stadsdelarna byggs ut, ökar grundvattenpåverkan i omgivningen, vilket framgår av de beräkningar som gjorts. Även om vissa effekter bedöms som små, indikerar beräkningarna att påverkan från de planerade byggnationerna kan inträffa även inom gränserna för Natura 2000-området Lunsen. Det är oroande att den bedömning som gjorts inte tillräckligt tar hänsyn till hur även små förändringar i grundvattennivåerna kan påverka den känsliga naturen och dess ekosystem.

Den kumulativa effekten mellan Sydöstra stadsdelarna och vägporten under 4-spåret, som påverkar grundvattenflödet, har också undersökts, men det konstateras att påverkan från spårvägen inte har någon signifikant relevans för dessa projekt. Det är anmärkningsvärt att inte mer fokus har lagts på att noggrant analysera den sammantagna påverkan som de olika projekten kan ha på den redan utsatta naturmiljön. I figur 17 i utredningen syns en avsänkning av undre magasin på mer än 5 meter inom ett avstånd på cirka 300 meter från Lunsen. Att anta att denna avsänkning kan komma att ske på exakt detta vis och inte ta hänsyn till befintliga eller kommande sprickbildningar i berget är att förenkla verkligheten på ett sätt som inte passar i detta sammanhang. Detta måste utredas ytterligare. Ett exempel på liknande fall är Bäcklösaområdet där ryktet säger att sprängningarna i området skapat sprickor i berget som dränerar grundvatten från Gottsunda. Kommunen har i Bäcklösa fallet inte informerat länsstyrelsen eller miljökontoret om denna grundvattensänkning. Det visar på att kommunen brister i sitt ansvarstagande i denna typ av frågor.

Trots att det föreslås att ytterligare analyser kan behövas för Norra Lunsen, framgår det att spårvägens påverkan inte bedöms som relevant för de två andra projekten. Detta visar på en bristande integrering av miljöhänsyn i hela planprocessen. Det finns en uppenbar risk för att dessa beslut kan leda till långsiktiga och oåterkalleliga skador på såväl grundvattnet som den biologiska mångfalden inom Natura 2000-området.

Det är av största vikt att en mer omfattande och detaljerad riskbedömning görs innan några beslut fattas om spårvägsprojektets genomförande. Utan tillräcklig hänsyn till riskerna för grundvattnet och naturmiljön kan projektet få allvarliga och negativa konsekvenser för både ekosystem och människors vattenförsörjning. Det är därför nödvändigt att revidera utredningen och säkerställa att alla aspekter av påverkan beaktas på ett korrekt och fullständigt sätt innan projektet kan fortsätta.

Broar Ultuna-Hemslöjdsvägen - delsträcka D 31 oktober 2023

Utredningen visar med all tydlighet att det blir ett enormt ingrepp i riksintressena landskapsbildskydd och riksintresse för kulturmiljövården. Slutsatsen i rapporten är

dock att bron utgör mindre påverkan. Slutsatsen som bör dras är att denna typ av utredningar/slutsatser kanske ska utföras av oberoende part som inte är beroende av att konsultarvodena fortsätter att komma från kommunen. Vi anser att utredningen är bra och tydligt visar på ingreppen men att slutsatserna är direkt felaktiga. Vi anser därför att denna utredning bör göras om och slutsatserna bryts ut och överläts till annan part som inte är beroende av kommunens välvilja och att de närboende får vara med och påverka texterna om slutsatser. Vi tror att de närboende har åsikter som står i skarp kontrast till utredarnas slutsatser.

Elektriska och magnetiska fält från spårvägstrafik i Uppsala, Yngve Hamnerius, 2020-01-26

Faror med elektromagnetiska fält, brist på samråd och påverkan på känslig forskning

En viktig aspekt som inte har behandlats tillräckligt i detaljplanen är risken med elektromagnetiska fält (EMF) som uppstår kring spårvägssystemet, samt hur dessa fält kan påverka både människors hälsa och den omgivande miljön. Spårvagnar, genom sitt elsystem och likriktarstationer för strömförsörjning, genererar EMF som kan ha långvariga effekter på närboende och känsliga verksamheter i området.

Forskning har visat att långvarig exponering för elektromagnetiska fält, särskilt lågfrekventa fält, kan vara förknippad med ökade hälsorisker, särskilt för barn som är mer känsliga för dessa typer av exponering. Det finns oro för att EMF kan påverka barns hälsa genom en ökad risk för sjukdomar som leukemi, även om sambandet ännu inte är helt fastställt. Trots dessa osäkerheter har detaljplanen inte tillräckligt utrett riskerna och vidtagit åtgärder för att skydda de boende, och särskilt barn, från potentiella hälsoeffekter av närliggande likriktarstationer.

Dessutom finns en risk för att elektromagnetisk strålning från spårvägen kan påverka känslig forskningsverksamhet vid Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) i Ultuna. SLU bedriver avancerad forskning inom områden som ekologi, agrikultur, och miljövetenskap, som ofta kräver precision och noggranna mätningar. Det är välkänt att elektromagnetisk störning kan påverka vissa typer av forskningsinstrument och försämra kvaliteten på data. Även om det inte omedelbart finns specifika indikationer på vilka projekt som direkt skulle påverkas, är det viktigt att beakta den framtida utvecklingen av forskning vid SLU. Det är omöjligt att förutse vilken typ av avancerad teknik eller forskning som kan komma att bedrivas där i framtiden, men spårvägens elektromagnetiska påverkan kan begränsa denna potential. Genom att bygga in denna risk i infrastrukturen kan vi oavsiktligt förhindra att viktig framtida forskning bedrivs.

Utöver dessa risker är det allvarligt att de boende i området inte har fått möjlighet att tillräckligt delta i samrådsprocessen. Enligt plan- och bygglagen ska kommunen samråda med de som påverkas av en stor infrastrukturell förändring, men det framgår tydligt att de boende, och deras oro för hälsoeffekter och den potentiella påverkan på sina barn, inte har tagits på allvar. Detta bristande samråd ökar osäkerheten och undergräver tilliten till planens genomförbarhet.

Slutsats och rekommendation

Mot bakgrund av de potentiella hälsoriskerna med elektromagnetiska fält, särskilt för barn, den bristfälliga dialogen med de boende, och den möjliga negativa påverkan på känslig forskning vid SLU, rekommenderas att projektet pausas. Kommunen bör omgående genomföra en fördjupad riskanalys, med särskild hänsyn till EMF inverkan

på hälsa och forskning. Dessutom bör ett nytt, transparent samråd ske med de boende för att säkerställa att deras farhågor hörsammas och att alla risker bedöms innan ett beslut fattas.

Framför allt bör framhållas att BRT är ett bättre alternativ eftersom de inte har kontaktledningar.

Antikvariskt yttrande kontaktledningar 17 april 2023

Bakgrund

Även om delsträcka C inte specifikt nämns i utredningen så ingår delsträckan i samma sammanhang. Vi förespråkar förstås BRT som lösning men om spårväg ändå byggs så skall det ske utan kontaktledningar.

Konsekvenser för kulturmiljön

Kontaktledningar, som planeras för att driva spårvagnarna, har en betydande visuell påverkan på omgivningen. I områden med kulturhistoriska värden, såsom Bäverns gränd och Dag Hammarskjölds väg, riskerar dessa ledningar att kraftigt förändra och förvanska miljön. Ledningarnas placering och utformning kan skada upplevelsen av den historiska stadsbilden och minska miljöernas kulturella integritet.

På sträckor där byggnader och miljöer har bevarats under lång tid, riskerar införandet av synliga och tekniskt moderna infrastrukturelement, såsom kontaktledningar, att skapa en skarp kontrast till de befintliga kulturvärdena. Denna påverkan går inte att förbise och kan komma att permanent förstöra visuella och historiska sammanhang i områden som Bäverns gränd, som är en av Uppsalas viktigaste historiska miljöer. De förändringar som kontaktledningarna medför skulle även kunna sänka områdenas attraktionskraft och deras värde som kulturhistoriska tillgångar.

Alternativ och rekommendationer: Batteridrivna spårvagnar

I detta sammanhang måste det starkt betonas att moderna tekniska lösningar för spårvagnssystem, såsom batteridrivna spårvagnar, skulle vara ett mycket mer lämpligt alternativ än kontaktledningar. Batteridrivna spårvagnar eliminerar behovet av störande kontaktledningar och därmed bevaras de kulturhistoriska miljöerna i sitt ursprungliga skick. Detta alternativ skulle tillåta kommunen att bygga ett modernt kollektivtrafiksystem utan att kompromissa med stadens rika kulturarv.

Batteridrivna spårvagnar har använts framgångsrikt i flera andra städer, och tekniken har visat sig vara pålitlig, ekonomisk och flexibel. Dessutom skulle batteridrift minska underhållsbehovet för både spår och ledningar, samt förenkla framtida stadsutveckling utan att behöva anpassa stadsmiljön för nya kontaktledningar. Det skulle vara ett mycket klokare och mer hållbart alternativ för att förena modern kollektivtrafik med stadens kulturarv.

Brist på objektivitet och antydning till beställningsverk

Det är också av vikt att ifrågasätta den objektivitet som genomsyrar utredningen kring kontaktledningarnas påverkan. Den metod som använts, där illustrationer från White arkitekter har använts som grund för bedömningarna, kan ge ett förenklat och

begränsat perspektiv. Bedömningarna verkar i flera fall underskatta den faktiska negativa påverkan som kontaktledningarna skulle ha på den känsliga kulturmiljön.

Det finns anledning att tro att den kulturhistoriska utredningen tenderar att överdriva möjligheten att integrera kontaktledningar utan att förstöra kulturhistoriska värden, vilket kan ge intrycket att utredningen fungerar som ett beställningsverk snarare än en oberoende analys. Att dessa miljöer skulle kunna hantera den typen av infrastruktur utan att ta betydande skada förefaller orealistiskt.

Slutsats

För att skydda Uppsalas viktiga kulturmiljöer bör kommunen överväga att helt överge planerna på kontaktledningar för spårväg och istället satsa på batteridrivna spårvagnar. Denna lösning är både tekniskt möjlig och skulle minimera de negativa konsekvenserna för stadens historiska områden. Det är också avgörande att kommande analyser och utredningar utförs med en högre grad av oberoende, så att stadens kulturarv verkligen värnas på lång sikt.

Vibrationsutredning 2 oktober 2020

Brister i vibrationsutredningen

En central aspekt av vibrationsutredningen är att den i stor utsträckning bygger på beräkningar med olika antaganden snarare än på omfattande faktiska mätningar. Detta skapar en osäkerhet i resultaten och gör det svårt att korrekt bedöma de faktiska vibrationsnivåerna och deras påverkan på omgivningen. Genom att endast använda beräknade värden kan viktiga faktorer, såsom variationer i markens geologiska sammansättning och de specifika egenskaperna hos de fordon som ska trafikera stråket, ha blivit förbisett.

Risken för störningar på Uppsala universitet och Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) är betydande. Forskning som bedrivs vid dessa institutioner kan påverkas av vibrationer som kan störa känslig utrustning och experimentella miljöer. Om vibrationerna överskrider de angivna riktvärdena kan det leda till att viktiga forskningsprojekt försvåras eller helt förhindras, något som kan få allvarliga konsekvenser för akademisk utveckling och innovation.

Hälsorisker för boende

Dessutom utgör de ökade vibrationsnivåerna en direkt hälsorisk för de boende längs sträckan. Forskning visar att långvarig exponering för vibrationer kan leda till en rad hälsoproblem, inklusive störningar i sömnkvalitet och ökad stressnivå. Den övergripande livskvaliteten kan påverkas negativt, särskilt för de som bor i känsliga områden, såsom de som ligger på lergrund eller siltiga jordar, som är mer mottagliga för vibrationsstörningar.

Slutsats

Det är avgörande att Uppsala kommun tar en mer grundlig och evidensbaserad approach i vibrationsutredningen. Genom att integrera faktiska mätningar och beakta de specifika förhållandena längs den föreslagna sträckan kan kommunen bättre skydda både den känsliga forskningen vid Uppsala universitet och SLU samt säkerställa boendes hälsa och välbefinnande. Utan en grundlig och realistisk

bedömning riskerar kommunen att implementera ett kollektivtrafiksystem som har allvarliga negativa konsekvenser för både miljön och människorna som bor och arbetar i området.

Framförallt bör framhållas att BRT är ett bättre alternativ eftersom de är mycket lättare fordon.

Nätverket för Lillskogen och Lunsens bevarande

Undertecknade anser att de ifrågavarande detaljplanerna ej kan antas. Spårvägssatsningen och byggplanerna i södra Uppsala hänger intimt samman. Uppsala behöver inte spårväg, varken av kapacitetsskäl eller av kostnadsskäl. Uppsala behöver inte heller den omfattande exploateringen i de södra stadsdelarna som spårvägen är tänkt att betjäna. Spårvägen blir mycket dyr för medborgarna i Uppsala kommun och Region Uppsala och innebär påtagliga risker för natur- och kulturmiljöer och för att överföring sker av medborgarnas skattemedel till byggexploatörer och att därmed demokratin inskränks. Spårvägsprojektet bygger på antaganden i prognoser om en befolkningsutveckling i Uppsala som med mycket stor sannolikhet inte kommer att inträffa. De osannolika prognoserna utgör grund för kommunens detaljplaner i Uppsalas södra delar. Resultatet har blivit detaljplaner med massiv utbyggnad av bostäder i höga hus i täta stadsdelar. Eftersom det verkliga utfallet av befolkningstillväxten kommer att bli avsevärt lägre än prognoserna, går det inte att räkna hem behovet av spårvägen. Uppsala kommun står inför en avgörande fråga angående utvecklingen av kollektivtrafiken, i synnerhet den föreslagna spårvägen. Det är viktigt att påpeka att behovsanalyserna som har legat till grund för denna satsning bygger på felaktiga antaganden om befolkningstillväxt. Ursprungligen räknade man i kommunens prognos med att antalet invånare i Uppsala skulle öka från de nuvarande cirka 244 000 till hela 350 000 år 2050. Dessa prognoser har emellertid reviderats av Statistiska centralbyrån (SCB, 2024-06-11), som nu anger en betydligt lägre befolkningstillväxt och förutser att Uppsala kommer att ha maximalt 300 000 invånare 2050. Med denna befolkning finns inget behov av spårväg. Den föreslagna spårvägen kan därmed inte motiveras utifrån de nuvarande och kommande demografiska förutsättningarna.

I stället för att investera i en infrastruktur som baseras på överoptimistiska och orealistiska antaganden, bör Uppsala kommun prioritera mer effektiva och flexibla lösningar för kollektivtrafik som bättre motsvarar det faktiska behovet av resande i staden. Att fortsätta med spårvägsprojektet skulle riskera att leda till en onödig och kostsam investering som inte står i rimlig proportion till den verkliga befolkningstillväxten och resandebehoven. Framför allt skall framhållas att BRT är ett bättre alternativ eftersom fordonen är mycket lättare. Till saken hör att de senast utvecklade BRT-bussarna, exempelvis de som används i det nyanlagda BRT-systemet i Ålborg, till och med har en högre passagerarkapacitet än de spårvagnar som skall användas i Uppsala. De är dessutom minst lika snabba. BRT-system är dessutom extremt mycket billigare än spårväg.

Det går åt stora resurser ekonomiskt, materiellt och utrymmesmässigt för att bygga en spårväg som inte behövs. Detaljplanerna bör därför avstyrkas. Vi motsätter oss således anläggandet av spårväg enligt de föreslagna planerna. Det finns alltså flera avgörande faktorer som talar för att spårvägsprojektet inte bör genomföras.

Båda spårsträckorna

1. Tekniska och infrastrukturella begränsningar

De föreslagna detaljplanerna innefattar stora förändringar av infrastrukturen, inklusive byggandet av broar och likriktarstationer för att stödja spårvägssystemet. Dessa strukturer är komplexa och medför stora ingrepp i den befintliga miljön. Med tanke på det tätbebyggda området som delsträckorna genomkorsar, finns betydande risker för tekniska problem, särskilt vid anläggningen av broar och stationer. Eventuella fel eller förseningar i dessa processer kan medföra stora kostnadsökningar och förlängda byggtider, vilket riskerar att göra projektet oekonomiskt och mindre genomförbart.

2. Miljöpåverkan och dagvattenhantering

En central del av detaljplanerna är att säkerställa att förorenat dagvatten inte infiltrerar till grundvattnet. Detta är särskilt problematiskt i ett område som sträcker sig genom känsliga miljöer. Trots de föreslagna åtgärderna för att motverka denna påverkan, finns det osäkerheter kring hur effektivt skyddet blir på lång sikt. Brister i hanteringen av förorenat dagvatten kan leda till förorening av grundvattnet, vilket utgör en allvarlig risk för både miljön och den långsiktiga hälsan för invånarna.

3. Alternativa transportlösningar

Planen framhåller även Bus Rapid Transit (BRT) som ett alternativ till spårvägen. BRT har visat sig vara en effektiv lösning i många andra stora städer, och det skulle innebära en betydligt mindre infrastrukturell inverkan än att bygga en helt ny spårväg. Det är även en mer flexibel lösning som enklare kan anpassas till förändrade trafikmönster och efterfrågan. Att överväga BRT-system i stället för spårväg skulle väsentligt minska bygg- och anläggningskostnaderna, tiden för genomförande samt natur- och kulturmiljöpåverkan, samtidigt som det kan leverera fullt ut likvärdig kapacitet och funktionalitet som med de spårvagnar som avses användas i Uppsala.

4. Risk för förseningar och kostnadsöverdrag

Stora infrastrukturella projekt som detta har en historik av att dra ut på tiden och spräcka uppgjorda budgetar, särskilt när det gäller byggande i tätbebyggda områden med komplexa markförhållanden. Det finns en reell risk för att projektet kommer att bli betydligt dyrare och ta mycket längre tid än planerat, vilket skulle belasta kommunens budget och innebära kraftigt ökade skattebördor för invånarna.

5. Samordning med andra planer

Det framgår av sammanfattningen att spårvägsprojektet för delsträcka C har separerats från andra delsträckor i systemet, och att flera andra relaterade planer behandlas separat. Denna uppdelning riskerar att skapa samordningsproblem, vilket kan leda till ytterligare förseningar och ökade kostnader. Om inte alla delar av systemet kan byggas samtidigt, finns en risk att den totala nyttan av spårvägen inte uppnås, vilket skulle underminera syftet med hela projektet.

Slutsats

Utifrån de nämnda faktorerna rekommenderas att spårvägsprojektet i sin nuvarande form inte genomförs. De tekniska svårigheterna, miljöriskerna, de ekonomiska osäkerheterna och de bättre alternativen i form av BRT, pekar på att planens genomförbarhet är starkt begränsad. Vi förordar att Uppsala kommun i stället grundligare utreder och satsar på mindre kostsamma och flexibla lösningar som BRT,

som kan uppfylla behovet av ett kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem utan de negativa konsekvenser som spårvägen medför.

Förslag

1. Avbryt nuvarande detaljplan för spårväg.
2. Utför en fördjupad analys av BRT som alternativ och dess genomförbarhet.
3. Säkerställ att miljöriskerna, särskilt relaterade till dagvatten, prioriteras i alla framtida planer.

Detta yttrande lämnas med förhoppning om att kommunen ska överväga de allvarliga invändningar som tidigare framförts och framförs nu innan beslut tas om att gå vidare med projektet.

Särskilt om spårsträcka D

Behovet av att bygga södra staden kan ifrågasättas med de nya befolkningsprognoser som finns. Kommunen har redan cirka 25 000 till 30 000 bostäder i framtagna färdiga detaljplaner eller i detaljplaner som snart är färdiga. Dessa detaljplaner täcker utbyggnadsbehovet i Uppsala de närmaste 20 till 30 åren. Att då planera och investera så mycket i Södra stadsdelarna är direkt ansvarslöst. Det finns alltså flera avgörande faktorer som talar för att detaljplanen och hela spårvägsprojektet inte bör genomföras i sin nuvarande form.

Med anledning av den föreslagna planen önskar undertecknade framföra att den inte bör beviljas, framför allt på grund av de betydande riskerna för grundvattnet vid kommunens vattentäkt Uppsalaåsen samt den potentiella påverkan på den känsliga naturen vid Lunsen. Grundvattenreserverna i området är av yttersta vikt för kommunens dricksvattenförsörjning.

Det är av stor vikt att noggrant överväga hur byggnationen av spårvägen och relaterade infrastrukturer kan påverka dessa resurser. De vattenutredningar som presenterats i samband med detaljplanen är enligt vår bedömning otillräckliga. Det krävs mer omfattande och detaljerade studier för att säkerställa att grundvattnet inte kommer att påverkas negativt av de planerade åtgärderna. Den bristande informationen riskerar att leda till allvarliga konsekvenser för både vattenkvalitet och vattenförsörjning.

Vidare sträcker sig den planerade sträckningen genom områden med stort ekologiskt värde, inklusive Natura 2000-områden och biotopskyddade områden. Det är avgörande att skydda dessa känsliga naturmiljöer, särskilt i ljuset av den miljöpåverkan som planens genomförande förväntas medföra. Det är oklart hur de föreslagna åtgärderna för att mildra eventuella negativa effekter har utformats och hur effektiva de kommer att vara.

Sammanfattningsvis är de potentiella riskerna för grundvattnet och påverkan på naturmiljöer vid Lunsen så betydande att detaljplanen för delsträcka D inte bör beviljas i dess nuvarande form. En mer grundlig och noggrann utredning behövs för att garantera att både vattenresurser och naturmiljöer skyddas på ett tillfredsställande sätt.

Yttranden angående vissa av planens övriga handlingar och utredningar:

- PM hydrogeologisk modellering Detaljplan D - Natura 2000 Lunsen 5 mars 2024.
- Granskning av påverkan på grundvatten och Natura 2000-området Lunsen i samband med spårvägsprojektet

I utredningen av spårvägens påverkan på grundvatten och Natura 2000-området Lunsen har tillräcklig hänsyn inte tagits till de risker som är förknippade med byggnationen och den efterföljande driften av spårvägen. Trots att syftet med rapporten är att beskriva den hydrogeologiska och hydrologiska påverkan på det skyddade området, framgår det tydligt att de risker som identifierats inte har beaktats på ett adekvat sätt.

I Scenario B framkommer att när den första etappen av Sydöstra stadsdelarna byggs ut, ökar grundvattenpåverkan i omgivningen, vilket framgår av de beräkningar som gjorts. Även om vissa effekter bedöms som små, indikerar beräkningarna att påverkan från de planerade byggnationerna kan inträffa även inom gränserna för Natura 2000-området Lunsen. Det är oroande att den bedömning som gjorts inte tillräckligt tar hänsyn till hur även små förändringar i grundvattennivåerna kan påverka den känsliga naturen och dess ekosystem.

Den kumulativa effekten mellan Sydöstra stadsdelarna och vägporten under fyrspåret, som påverkar grundvattenflödet, har också undersökts, men det konstateras att påverkan från spårvägen inte har någon signifikant relevans för dessa projekt. Det är anmärkningsvärt att inte mer fokus har lagts på att noggrant analysera den sammantagna påverkan som de olika projekten kan ha på den redan utsatta naturmiljön.

I figur 17 i utredningen syns en avsänkning av undre magasin på mer än 5 meter inom ett avstånd på cirka 300 meter från Lunsen. Att anta att denna avsänkning kan komma att ske på exakt det viset och inte ta hänsyn till befintliga eller kommande sprickbildningar i berget är att förenkla verkligheten på ett sätt som inte passar i detta sammanhang. Detta måste utredas ytterligare.

Ett exempel på liknande fall är Bäcklösaområdet där ryktet säger att sprängningarna i området skapat sprickor i berget som dränerar grundvatten från Gottsunda. Kommunen har i Bäcklösafallet inte informerat Länsstyrelsen eller miljöförvaltningen om denna grundvattensänkning. Det visar på att kommunen brister i sitt ansvarstagande i denna typ av problem.

Trots att det föreslås att ytterligare analyser kan behövas för Norra Lunsen, framgår det att spårvägens påverkan inte bedöms som relevant för de två andra projekten. Detta visar på en bristande integrering av miljöhänsyn i hela planprocessen. Det finns en uppenbar risk för att dessa beslut kan leda till långsiktiga och oåterkalleliga skador på såväl grundvattnet som den biologiska mångfalden inom Natura 2000-området.

Det är av största vikt att en mer omfattande och detaljerad riskbedömning görs innan några beslut fattas om spårvägsprojektets genomförande. Utan tillräcklig hänsyn till riskerna för grundvattnet och naturmiljön kan projektet få allvarliga och negativa konsekvenser för både ekosystem och människors vattenförsörjning. Det är därför nödvändigt att revidera utredningen och säkerställa att alla aspekter av påverkan beaktas på ett korrekt och fullständigt sätt innan projektet kan fortsätta.

- Broar Ultuna-Hemslöjdsvägen - delsträcka D, 31 oktober 2023

Utredningen visar med all önskvärd tydlighet att det blir ett enormt ingrepp i riksintressena landskapsbildskydd och riksintresse för kulturmiljövården. Slutsatsen i rapporten är dock att Ultunabron utgör mindre påverkan. Slutsatsen som bör dras är att denna typ av utredningar/slutsatser kanske ska utföras av oberoende part som inte är beroende av att konsultarvodena fortsätter att komma från kommunen.

Vi anser att utredningen är bra och tydligt visar på ingreppen, men att slutsatserna är direkt felaktiga. Vi anser därför att denna utredning bör göras om och slutsatserna bryts ut och överläts till annan part som inte är beroende av kommunens välvilja och att de närboende får vara med och påverka texterna om slutsatser. Vi tror på goda grunder att de närboende har åsikter som står i skarp kontrast till utredarnas slutsatser.

- Elektriska och magnetiska fält från spårvägstrafik i Uppsala, Yngve Hamnerius, 2020-01-26
- Faror med elektromagnetiska fält, brist på samråd och påverkan på känslig forskning

En viktig aspekt som inte har behandlats tillräckligt i detaljplanen är riskerna med elektromagnetiska fält (EMF) som uppstår kring spårvägssystemet, samt hur dessa fält kan påverka både människors hälsa och den omgivande miljön. Spårvagnar, genom sitt elsystem och likriktarstationer för strömförsörjning, genererar EMF som kan ha långvariga effekter på närboende och känsliga verksamheter i området.

Forskning har visat att långvarig exponering för elektromagnetiska fält, särskilt lågfrekventa fält, kan vara förknippad med ökade hälsorisker, speciellt för barn som är mer känsliga för dessa typer av exponering. Det finns oro för att elektromagnetiska fält kan påverka barns hälsa genom en ökad risk för sjukdomar som leukemi, även om sambandet ännu inte är helt fastställt. Trots dessa osäkerheter har detaljplanerna inte tillräckligt utrett riskerna och vidtagit åtgärder för att skydda de boende, och särskilt barn, och de som arbetar i dess närhet, från potentiella hälsoeffekter av närliggande likriktarstationer.

Utöver dessa risker är det allvarligt att de boende och de som arbetar i dessa områden inte har fått möjlighet att tillräckligt delta i samrådsprocessen. Enligt plan- och bygglagen skall kommunen samråda med de som påverkas av en stor infrastrukturell förändring, men det framgår tydligt att de boende, och deras oro för hälsoeffekter och den potentiella påverkan på deras barn, inte har tagits på allvar. Dessa bristande samråd ökar osäkerheten och undergräver tilliten till planens genomförbarhet.

Slutsats och rekommendation

Mot bakgrund av de potentiella hälsoriskerna med elektromagnetiska fält, särskilt för barn, de bristfälliga dialogerna med boende samt övriga som berörs av planerna rekommenderas att projektet pausas.

Kommunen bör omgående genomföra en fördjupad riskanalys, med särskild hänsyn till elektromagnetiska fälts inverkan på hälsa och forskning. Dessutom bör ett nytt, transparent samråd ske med de boende för att säkerställa att deras farhågor hörsammars och att alla risker bedöms innan beslut fattas.

Framför allt skall här framhållas att ett BRT-system är ett bättre alternativ än ett spårvägssystem eftersom BRT-bussar inte har kontaktledningar eller behöver flera likriktarstationer till skillnad från spårvagnar.

Antikvariskt yttrande kontaktledningar 17 april 2023

Bakgrund

Vi förespråkar förstås BRT som lösning, men om spårväg ändå byggs så skall det ske utan kontaktledningar.

Konsekvenser för kulturmiljön

Kontaktledningar, som planeras för att driva spårvagnarna, har en betydande visuell påverkan på omgivningen. I områden med kulturhistoriska värden riskerar dessa ledningar att kraftigt förändra och förvanska miljön, även om stolpar och ledningar flyttas ur känsliga synfält.

Ledningarnas placering och utformning kan ändå skada upplevelsen av den historiska stadsbilden och minska miljöernas kulturella integritet.

På sträckor där byggnader och miljöer har bevarats under lång tid, riskerar införandet av synliga och tekniskt moderna infrastrukturelement, såsom kontaktledningar, att skapa en skarp kontrast till de befintliga kulturvärdena. Denna påverkan går inte att förbise och kan komma att permanent förstöra visuella och historiska sammanhang. De förändringar som kontaktledningarna medför skulle även kunna sänka områdenas attraktionskraft och deras värde som kulturhistoriska tillgångar.

Alternativ och rekommendationer: Batteridrivna spårvagnar

I detta sammanhang måste det starkt betonas att moderna tekniska lösningar för spårvagnssystem, såsom batteridrivna spårvagnar, skulle vara ett mycket mer lämpligt alternativ än kontaktledningar. Batteridrivna spårvagnar eliminerar behovet av störande kontaktledningar och därmed bevaras de kulturhistoriska miljöerna i sitt ursprungliga skick. Detta alternativ skulle tillåta kommunen att bygga ett modernt kollektivtrafiksystem utan att kompromissa med stadens rika kulturarv. Batteridrivna spårvagnar har använts framgångsrikt i flera andra städer, och tekniken har visat sig vara pålitlig, ekonomisk och flexibel. Dessutom skulle batteridrift minska underhållsbehovet för både spår och ledningar, samt förenkla framtida stadsutveckling, utan att behöva anpassa stadsmiljön för nya kontaktledningar. Det skulle vara ett mycket klokare och mer hållbart alternativ för att förena modern kollektivtrafik med stadens kulturarv.

Brist på objektivitet och antydning till beställningsverk

Det är också av vikt att ifrågasätta den objektivitet som genomsyrar utredningen kring kontaktledningarnas påverkan. Den metod som använts, där illustrationer från White arkitekter har använts som grund för bedömningarna, kan ge ett förenklat och begränsat perspektiv. Bedömningarna verkar i flera fall underskatta den faktiska negativa påverkan som kontaktledningarna skulle ha på den känsliga kulturmiljön.

Det finns anledning att tro att den kulturhistoriska utredningen tenderar att överdriva möjligheten att integrera kontaktledningar utan att förstöra kulturhistoriska värden, vilket kan ge intrycket att utredningen fungerar som ett beställningsverk snarare än en oberoende analys. Att dessa miljöer skulle kunna hantera den typen av infrastruktur utan att ta betydande skada förefaller orealistiskt.

Slutsats

För att skydda Uppsalas viktiga kulturmiljöer bör kommunen överväga att helt överge planerna på kontaktledningar för spårväg och i stället satsa på batteridrivna spårvagnar. Denna lösning är både tekniskt möjlig och skulle minimera de negativa konsekvenserna för stadens historiska områden. Det är också avgörande att kommande analyser och utredningar utförs med en högre grad av oberoende, så att stadens kulturarv verkligen värnas på lång sikt.

Konsekvenser för naturmiljön

Kontaktledningar, som planeras för att driva spårvagnarna, har en betydande visuell påverkan på omgivningen. I naturområden riskerar dessa ledningar att kraftigt förändra och förvanska miljön. Ledningarnas placering och utformning kan skada upplevelsen av den omgivande naturen. Även i naturområden som Lunsen blir nämligen kontaktledningarna ett direkt främmande inslag.

Även i närheten av befintliga bostäder riskerar införandet av synliga och tekniskt moderna infrastrukturelement, såsom kontaktledningar, att skapa en skarp kontrast. Denna påverkan går inte att förbise och kan komma att permanent förstöra de visuella intrycken i Lunsen med de sedan 1980-talet välplanerade bostadsområdena som finns insprängda i den närliggande naturmiljön. De förändringar som kontaktledningarna medför skulle även kunna sänka dessa områdens attraktionskraft och värde med omgivande ströv- och friluftsområden. Detta särskilt som spårvägen är tänkt att dras 50 meter från det av de boende mycket uppskattade och välbesökta vattendraget Stordammen med omnejd.

Alternativ och rekommendationer: Batteridrivna spårvagnar

Batteridrivna spårvagnar eliminerar behovet av störande kontaktledningar och därmed bevaras bostadsområdena i sitt ursprungliga skick. Det innebär också att natur- och friluftsområdet Lunsen inte visuellt störs i samma omfattning.

Vibrationsutredning 2 oktober 2020

En central aspekt av vibrationsutredningen är att den i stor utsträckning bygger på beräkningar med olika antaganden snarare än på omfattande faktiska mätningar. Detta skapar en osäkerhet i resultaten och gör det svårt att korrekt bedöma de faktiska vibrationsnivåerna och deras påverkan på omgivningen. Genom att endast använda beräknade värden kan viktiga faktorer, såsom variationer i markens geologiska sammansättning och de specifika egenskaperna hos de fordon som ska trafikera stråken, ha blivit förbisedda.

Hälsorisker för boende

Dessutom utgör de ökade vibrationsnivåerna en direkt hälsorisk för boende och de som arbetar längs sträckorna. Forskning visar att långvarig exponering för vibrationer kan leda till en rad hälsoproblem, inklusive störningar i sömnkvalitet och ökad stressnivå. Den övergripande livskvaliteten kan påverkas negativt, särskilt för de som bor och arbetar i känsliga områden, såsom de områden som ligger på lergrund eller siltiga jordar, som är mer mottagliga för vibrationsstörningar.

Slutsats

Det är avgörande att Uppsala kommun intar ett grundligare och mer evidensbaserat angreppssätt i vibrationsutredningen. Genom att integrera faktiska mätningar och beakta de specifika förhållandena längs den föreslagna sträckningen kan kommunen bättre skydda de boendes och de arbetandes hälsa och välbefinnande. Utan en grundlig och realistisk bedömning riskerar kommunen att implementera ett kollektivtrafiksystem som får allvarliga negativa konsekvenser för både miljön och människorna som bor och arbetar i området.

Framför allt skall framhållas att BRT är ett bättre alternativ eftersom fordonen är mycket lättare. Till saken hör att de senast utvecklade BRT-bussarna, exempelvis de som används i det nyanlagda BRT-systemet i Ålborg, till och med har en högre passagerarkapacitet än de spårvagnar som skall användas i Uppsala. De är dessutom minst lika snabba och betydligt billigare än spårvagnar.

Yrkanden

Med ovanstående som grund yrkar vi på att de ovannämnda detaljplanerna ej godkänns.

Uppsala Pensionärsförenings Samarbetsråd, UPS

Detaljplanen sträcker sig från Bäcklösa till den planerade järnvägsstationen i Bergsbrunna via ny bro över Fyrisån.

Denna plan föreslår kollektivtrafik med spårvagn på bro över Årike Fyris som är ett naturreservat och utgör ett område från Kungsängen i norr till Flottsundsbron i söder och även inkluderar Kungängens och Nántunalunds naturreservat.

Bakgrund När området Ulriksdal till Djurgården blev nationalpark för 30 år sedan var det tal om att Årike Fyris kunde bli det året efter. Men kommunen motsatte sig detta, man ville ha handlingsfrihet att Uppsala utvecklades i området. Uppsalaborna har därför gått miste om ett starkt skydd av ett världsunikt naturområde - ett möjligt världsarv.

Området är en fantastisk kultur- naturmiljö med historiska platser, Linnéstigar, fågelområde, naturliga ängar, betesmarker och friluftsområde. Det anses av många, inte minst pensionärer även som Uppsalas finaste rekreationsområde. Pensionärer är särskilt beroende av stadens grönområden och parker för det är till slut ofta den enda natur de kan komma till när de inte orkar eller kan resa utanför staden.

Bron. Högbron som planeras över vår lilla Fyriså är 850 lång och därmed den 26e längsta bron i Sverige, längre än Västerbron i Stockholm och Tjörnbron på västkusten. Den kommer att synas på långt håll. Buller från trafiken på bron och ljus från lampor kommer att störa djurlivet i området och människor som söker lugn och naturupplevelse i en alltmer förtätad stad.

Kostnaden för brobygget blir minst en miljard. Tiden för resa på denna bro över Årike Fyris jämfört med via Kungsängsbron eller med buss från Bäcklösa via Flottsund till strax intill Bergsbrunna är densamma eller försumbart kortare.

Pålning. Bro bygge här kräver pålning vilket utgör stor risk för förorening av grundvattnet. UPS accepterar inte denna bro och intrång på naturreservatet. Det skulle också äventyra möjligheten att Linnés världsarv godkänns, något vi fått löfte om att

kommunen arbetar för men man numera inte informerar om. Vi önskar få veta när ansökan skickats in och om svar kan väntas – full transparens.

Bebyggelse. UPS motsätter sig även planerna på en otroligt stor bebyggelse i södra och sydöstra stadsdelarna, 33 000 nya bostäder på ny mark. Sedan fyrspårsavtalet tecknades har mycket förändrats med ökad klimatkrise och förändrat väder, vilket förstärks av en förtätad stad, avverkning av träd och ökat koldioxidutsläpp samt ökad oro i världen.

Konsekvens. Hela denna bostads- och trafikplanering är en orimlig konstruktion om en osäker framtid baserad på kommunens fastlåsning vid ett avtal, 7 år gammalt, som i dagens läge framstår som helt inaktuellt. Kommunens befolkningsprognos för 2050 är fel, invånarantalet blir betydligt lägre liksom i nästan alla kommuner. Fyrspår behövs men kan inte vara något som bestämmer en kommuns bostäders läge och antal samt trafikslag. Avtalet bör omförhandlas och flera detaljplaner backas eller pausas.

Om trafikplanen sätts i verket kan den förstöra Uppsalas miljö och ekonomi med en mycket stor kostnad, troligen 10-20 miljarder med spårvagnsalternativet.

Förslag. Förslagsvis inköper kommunen en eller flera BRT-långbussar till de sträckor och tider som har allt för många resenärer för nuvarande bussar och prövar detta först när behov uppkommer. Troligtvis kan Uppsala klara sig med busslinjer som servar hela staden och landsorten och lätt kan förändras.

Bostadsbebyggelse ska inte bara koncentreras till södra- och sydöstrastaden utan där den behövs och passar och hänsyn ska tas till de boendes önskemål samt klimat, kulturmiljö, natur och artskydd.

Naturresevatet ska skyddas för bebyggelse och bron. Vi behöver bevara högklassiga, stadsnära naturområden, de ska prioriteras i stadsplaneringen.

Vi motsäger oss även planen på spårvägsträcka A-C och depån.

Föreningen Vårda Uppsala

Föreningen Vårda Uppsala (FVU) har tagit del av rubricerade planer som varit utsända för granskning. FVU finner att planerna i allt väsentligt är i överensstämmelse med de som presenterats vid tidigare samråd (delsträcka D) respektive samråd och granskning (delsträcka C). Det innebär att de synpunkter och erinringar som föreningen har framfört i tidigare skeden fortsatt kvarstår (se vår förteckning över yttranden nedan). FVU avstyrker därför fortsatt de nu aktuella planerna.

FVU har under 2024 dels överklagat detaljplanen för spårvagnsdepå (2024-07-12), dels avstyrkt tillstånd enligt miljöbalken för vattenverksamhet (bro över Fyrisån, 2024-09-27). Vad vi där har framfört gäller i relevanta delar även den nu aktuella detaljplanen för delsträcka D. Överklagandet respektive yttrandet biläggs därför och vi förutsätter att vad vi där har framfört även noteras och bemöts i prövningen av detaljplanen för delsträcka D. FVU har tidigare yttrat sig över planerna avseende kapacitetsstark kollektivtrafik vid samråd (2021-05-20), angående den fördjupad översiktsplanen för sydöstra staden (2021-03-23) och rörande Gottsunda stadsstråk (2018-06-04 och 2022-09-19). Därefter har FVU avgett ett samlat yttrande (2023-08-10) avseende delsträcka A-C, delsträcka D, samt spårvagnsdepån.

Sunnersta Egnahemsförening

2024-11-01, yttrande över samrådsunderlag av detaljplan (Detaljplan) för Uppsala (Uppsala) kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka C och D, Uppsala centralstation - Munkgatan, Diarienummer: PBN 2022-000048, PBN 2024- 001326, PBN 2024-000057.

Yttrande från Sunnersta Egnahems Förening (SEF) i Uppsala, SAK-ägare, över Uppsala kommuns samråd om förslag till detaljplan för Kapacitetsstark Kollektivtrafik av delsträcka A-C, D och spårvagnsdepå samt Uppsala centralstation -Munkgatan inklusive hela övriga Uppsala Kommun gällande byggplaner och infrastruktur för vägar, trafik, kollektivstråk, etcetera och med särskilda beröringsytor som Årike Fyris, Ultuna, Ulleråker, Gottsunda, Bergsbrunna/Sävja, Nåntuna, Dag Hammarskjöld, Kungsängsleden, väg 255, Lunsen, Kungsgatan, Centralstationen, etcetera för Sunnersta i de Södra Stadsdelarna.

1. SEF motsätter sig absolut helt, till en utbyggnad av kapacitetsstark spårväg med spårvagnsdepå som bara till liten del betjänar Sunnersta med omnejd och dessutom bara en mindre del av Uppsala stad. Den dessutom otidsenliga, nostalgiska och extremt dyra statiska spårväg A-C, D och Uppsala centralstation - Munkgatan som föreslås i Detaljplan av Uppsala kommun, förordas absolut inte av SEF in i framtiden. Total kostnadskalkyl för hela spårvagns-projektet blir i nutid minst 20 miljarder för Uppsala kommun, region och stat. Den extrema kostnaden går inte att motivera. Tidsvinsten per resa blir dessutom ingen eller mycket negativ med spårvagn!

BRT-busstekniken förordas inte heller i dagsläget på grund av en allt för liten tidsvinst på en 5 till 7 kilometer sträcka från ytterstaden in till City/Centralstation/Resecentrum. Tidsvinsten avtar också med antalet av och påstigningar på en given sträcka in till Resecentrum och med det blir BRT-bussarna allt för dyra och statiska för Uppsala kommun. Långbussar, av typ som körs i Malmö, förordas tills vidare på linjer där de behövs i Uppsala kommun. SEF beskriver/förordar en alternativ utveckling av tåg, kollektiv- och övrig trafik i punkt 3-8.

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

3. Bussarna och tåget i Uppsala kommun och Regionen förordas istället i nutid/framtid vara en kapacitetsstark kollektivtrafik-lösning. En redan befintlig elektrifierad järnväg och planerat utbyggt parallellt 4-spår, etcetera förordas av SEF, med fler UPPTÅG/UPPSALA LOKALTRAFIK/STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK/SJ-AVGÅNGAR till/från Centralstation (Centralstation), (1) och (2), som centralstationen -Vänge, centralstationen-Gamla Uppsala-Skyttorp, centralstationen-Bergsbrunna/Sävja-Knivsta och byggs ut av Uppsala kommun till normalspår från centralstationen-Länna samt 2-spår centralstationen-Flogsta-Enköping. (Trafikverket/Regionen/Uppsala kommun planerar Aros-länken)

4. Parallella järnvägsfyrspar förordas av SEF att snarast påbörjas och byggs mellan Uppsala och Stockholm, så att kollektivtrafiken kan uppnå en någorlunda stabil acceptabel nivå och fungera i nutid och in i framtiden. En järnvägsstation anläggs bland annat också i (Bergsbrunna)/Sävja som betjänar alla fyra spåren, med parkeringar, parkeringshus, pendlar-parkeringar och vändplaner för tung trafik, busskollektivtrafik, bilar, cyklar etcetera Observera! Fyrspår kommer att göra SPÅRVÄGSBYGGET onödigt.

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

5b. För tåg, buss och biltransporter till/från Sunnersta/Södra Staden/Gottsunda/hela Uppsala kommun så förordar SEF, en kraftigt utbyggd Centralstation 1 och 2/Resecentrum, som blir en stor central trafikknutpunkt i Uppsala kommun och Regionen för tåg/buss och alla övriga trafikslag med stor tillgång på tillfarts/genomfartsvägar. (se pkt7)

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

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

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

7. Till/från/genomfarts-vägnätet till Uppsalas trafikknutpunkt Recentrum/centralstation 1 och 2, förordar SEF att tillfarts/genomfarts-vägnätet i Uppsala kommun breddas eller återställs cirkulärt till 2+2 eller i några fall som 2+1 väg. De unika och redan anlagda vägarna som leder till/från Centralstationen i Uppsala kommun är bland annat: E 4an, väg 255, Dag Hammarskjölds väg in till City, Kungsängsleden/Vårdsätravägen/Lurbovägen/Skärfälten, Kungsgatan till Luthagesplanaden/Råbyvägen, 55:an, Svartbäcksgatan, Bärbyleden/Tycho Hedensväg, Vaksalagatan, Fålhagsleden/Strandbogatan/Väderkvarnsgatan, Bergsbrunnagatan, Stålgatan, Fyrislundsgatan, väg 1060, med flera väg 255 (Trafikverket) breddas till 2+2 väg, och från Flottsund till Knivsta och ut till E4 byggs vägen om till 2+1 väg. Redan av Uppsala kommun beslutad gång och cykelväg på sträckan Vilan till Knivsta byggs ut snarast.

De breddade återställda gatu/vägnätet räcker gott och väl till in i framtiden för den i Uppsala kommun planerade bostadsutbyggnad, för bussen som allmänt flexibelt kommunikationsmedel och all övrig trafik.

Observera! 30 meter avstånd från bostad och till vägbana med bullerdämpande åtgärder, är det som är beslutat och rekommenderat i Uppsala kommun, bör och skall gälla på alla genomfartsgator/vägar i hela Uppsala kommun.

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

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

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

SEF önskar att få detta yttrande diariefört.

Ultuna studentkår

Utlåtande från Ultuna Studentkår. Ultuna Studentkår ställer sig i stort sett positiva till byggnadsplanerna för Campus Ultuna. Vi vill dock framföra vår oro för hur byggnationen kan komma att påverka tillgängligheten till campusområdet under byggtiden, särskilt för studenter som pendlar längre sträckor, de med nedsatt rörelseförmåga samt de som är bosatta på campus. Att säkerställa en god tillgänglighet på och omkring campus är av avgörande betydelse för att skapa en fysiskt och psykiskt hållbar studiemiljö under byggprojektets gång. För pendlare, varav många kommer från Stockholm och ofta är beroende av bilsamåkning på grund av osäkra tåg- och pendlingsmöjligheter, är det nödvändigt att tillhandahålla parkeringsmöjligheter i närheten av campus. Detta möjliggör att dessa studenter kan fortsätta sina studier utan att restiden blir längre eller att de får svårigheter att ta sig till Ultuna. För studenter med nedsatt rörlighet, till exempel de som använder rullstol, är tillgången till fungerande kollektivtrafik och färdtjänst avgörande. Dessa transportmedel måste kunna nå campusområdet även under byggnationen för att säkerställa likvärdiga möjligheter till högre studier, oavsett fysisk rörlighet. Vidare vill vi belysa behovet av att säkerställa pålitliga transportvägar för de cirka 800 studenter som bor i området. Dessa studenter är beroende av att enkelt kunna röra sig inom campus samt att nå externa resmål, såsom närliggande mataffärer i Gottsunda eller Rosendal, områden vars tillfartsvägar kan komma att påverkas under byggnationen. Vi föreslår att byggprojektet genomförs i etapper, för att undvika större störningar för kollektivtrafik och andra transportlösningar på campusområdet. Detta skulle bidra till att bibehålla ett positivt rykte för Sveriges lantbruksuniversitet som en tillgänglig och stödjande studiemiljö. Vi hoppas att dessa synpunkter beaktas i planeringen för att underlätta studenternas vardag och säkerställa en fungerande studiemiljö under hela byggprojektets gång.

Synskadades riksförbund

Vi skickade in samrådssvar för delsträcka D på hela 20 sidor för att det är angeläget att trafikmiljön blir tillgänglig för oss. Hur kan ni med att en tredje gång bortse från våra behov?

Vi accepterar inte att bli hänvisade till en isolering hemma på livstid. Vi vill också kunna ta oss till skola, jobb, vänner, fritidssysselsättning med mera. Det gäller säkert även kommande generationer. Trafikmiljön måste bli tillgänglig och då krävs att det finns utrymme för det.

Samrådsredogörelsen

Ni anger i ert svar till oss att detaljplanen inte kan reglera utformningen på den detaljeringsnivå som synskadades riksförbund efterfrågar. Vi efterfrågar inte reglering av utformning i detaljplanen. Vi efterfrågar tillräckligt utrymme i detaljplanen, så att tillgänglig utformning kan åstadkommas i efterföljande skeden. Den detaljeringsnivå som ni har på illustrationerna är nog, men de visar inte tillgänglig utformning. Därför känner vi oss inte övertygade om att kommunen kommer att kunna åstadkomma tillgänglig trafikantmiljö för oss inom detaljplanens avgränsningar av allmän plats.

Det som talar emot att kommunen kommer att lyckas åstadkomma tillgänglig trafikantmiljö är:

1. Era illustrationer visar inte tillgänglig utformning, så det är mycket tveksamt om ni vet vad som behövs.
2. Ni har inte sökt dialog med oss för att förståelse mellan oss ska kunna uppstå.
3. Ni har inte hittills åstadkommit tillgängliga trafikantmiljöer i de utbyggnadsområden som redan byggts utifrån den metod som ni hittills producerar detaljplaner.

Planbeskrivning

I figurerna 8, 9, 13, 15, 29, 30, 33, 36 och 39 visas otillgängliga övergångsställen, det vill säga i stort sett alla figurer som innehåller övergångsställen.

I figur 15 finns exempel på brist på väntyta för gående intill cykelbana.

I figur 16 är gångbanan blockerad av en belysnings- och kraftledningsstolpe.

I figur 12 och 44 visas fortfarande gångbana mellan cykelbana och körbana/spårväg.

I figurerna 31 och 35 står det shared space. Som vi beskrivit tidigare så klarar vi inte sådana situationer. Vi kan inte kommunicera med ögonkontakt.

I figur 37 över brosituationen är gångbanan smalare än 2,0 meter eftersom en del av kantbalken ingår i måttet. Dessutom kan inte bredden utnyttjas fullt ut eftersom det är räckel intill, både vid gångbanan och vid cykelbanan. Dessa banor behöver då få ytterligare bredd.

På sidan 61 under Trafik och tillgänglighet, Gångtrafik, står att standardgångbanan är två meter bred på gång- och cykelbanor.

Dels behövs en bedömning av breddbehov utifrån antalet gående, dels utifrån hur ledstråk ska kunna anordnas. Om de inte kan göras naturliga längs bakkant på gångbanan måste konstgjorda ledstråk användas, vilket i sin tur kräver en gångbanebredd på minst 2,4 meter (60 centimeter breda ledstråk, men minst 2,5 meter vid 70 centimeter breda ledstråk). 2 meter gångbana innebär därför att brister i tillgänglighet troligen kommer att uppstå.

Här står också att genom Bäcklösa planeras kombinerad gång- och cykelbana. Det fungerar inte för oss synskadade eftersom vi inte kan anpassa oss till andra, som seende kan göra. Cyklister kör cyklar, elcyklar, moped klass 2 och elsparkcyklar och ska alltså samsas med oss som i många fall behöver använda vit käpp. Det är inte rimligt, särskilt med tanke på hur hänsynslösa många cyklister blivit och hur hastigheterna på cyklarna höjts. Vi behöver åtminstone en sida där vi kan gå utan cyklister intill oss.

Trots många remissinstansers uppmaning, att ni ska planera in cykelparkeringarna längs spårvägen, hänvisar ni på sidan 62 fortfarande till senare skeden med en förhoppning om att det ska finnas allmän platsmark för dem. Garantera detta genom att ta med planeringen nu och utöka planområdet i detaljplanen där det behövs, innan den fastställs.

På sidan 63 och 64 finns felaktiga uppgifter om längdbehov på ramp och benämningen ”blindskrift”, troligen för punktskrift. Detta tyder på bristande tillgänglighetskompetens, vilket naturligtvis oroar oss.

Illustrationsplaner

I illustrationsplanerna redovisas gångbana och cykelbana i samma färg. Det försvårar läsbarheten av skisserna. Illustrationsplanerna redovisar mängder med otillgängliga övergångsställen och shared space-ytor som inte är användbara för oss.

Gestaltningprogrammet

Angående detta och utklippen härifrån till planbeskrivningen hänvisar vi till vår tidigare bristsammanställning i samråd 2.

Mobilitetsutredning

I Kompletterande mobilitetsutredning Uppsala spårväg, delsträcka D från 2022-09-19 framgår resultatet av en granskning av dåvarande handlingar utifrån bland annat säkerhet för gående. Brister i väntutrymmen lyfts liksom övergångsställen för nära huvudvägen så att väjande fordon hindrar genomgående trafik. Det har alltså funnits ytterligare argument, än att synskadade ska kunna använda dem, för att placera övergångsställen på bättre ställen. Ändå har detta inte gjorts.

Mobilitetsutredningen har dock missat att påtala bristerna avseende sneda kantstenar på övergångsställena, fast de hänvisat till ALM 2 som tar upp om orienterbarheten.

Mobilitetsutredningen lyfter upp att räcken inkräktar på bredden för gående och cyklisterna på bron över Fyrisån och att det medför behov av breddökning. Det saknas i detaljplanen. Brister för gående vid korsandet av Hemslöjdsvägen har inte heller undanröjts och shared space-ytorna kvarstår trots utredningens konstaterande att de förutsätts vara gångbanor.

Det är vi som tvingas leva med de undermåliga resultaten, det vill säga vi blir begränsade i våra möjligheter att ta oss fram utomhus. Trots våra behov och lagstiftning angående tillgänglighet fortsätter ni planeringen av detta stora projekt, som påverkar större delen av Uppsala från Resecentrum och söderut, utan att försäkra er om att detaljplanerna möjliggör en utformning som vi kan orientera oss säkert i. Trots våra påpekanden kvarstår sneda kantstenar i så gott som varje korsning och väntytorna saknas. Båda dessa faktorer påverkar behovet av allmän plats.

Ni verkar inte förstå våra behov. Vi önskar få ett personligt möte med er så vi kan få chans att beskriva dem och förklara.

Föreningen Sydöstra Uppsala

Föreningen Sydöstra Uppsala (FSU) har i samband med samrådet i september 2023 yttrat sig gällande delsträcka D. Vi kan konstatera att Uppsala kommun inte har tagit

någon som helst hänsyn till våra synpunkter. Våra synpunkter kvarstår därmed även i detta yttrande tillsammans med nya synpunkter.

Det som kan tilläggas är att kommunen, utan att detaljplaner står färdiga eller vunnit laga kraft, redan börjat med förberedande arbeten för spårvägen. Bland annat ledningsflyttningar och att väg 255 ska sänkas med fyra meter vid infarten till Sävja södra. Det innebär att gångtunneln tas bort och skog huggs ner, trots att man inte vet om man får tillstånd för bron, vilket är mycket anmärkningsvärt! Kommunen har inte genomfört någon dialog med boende i området. Kommunen tar därmed inte sitt ansvar gällande det demokratiska perspektivet där medborgarnas synpunkter ska tillmätas betydelse. Inte heller har man tagit hänsyn till barnkonventionen och andra regelverk som syftar till att skapa säkra miljöer.

FSU stödjer inte kommunens förslag att bygga spårväg i Uppsala med en sträckning mellan Bergsbrunna och Bäcklösa eftersom en sådan transportlösning baseras på bristande beslutsunderlag och har tagits fram av en skör politisk majoritet i Uppsala. Dessutom har dessa planer inget förankrat stöd från medborgarna. Förutom att det innebär förstörelse av stora natur-, kultur- och miljövärden, kommer det även att beröva oss medborgare biologisk mångfald, kulturhistoria, natur-, miljö- och friluftsvärden samt åkermark. Detaljplanerna baserar sig på sådana antaganden som medför ogynnsamma och oförutsägbara konsekvenser för medborgarna i Uppsala kommun samt inom Region Uppsala. Förslagen inrymmer betydande negativa konsekvenser för de boende och högt uppskattade kvaliteter kommer att byggas bort. Allt i syfte att bygga så stort antal bostäder som möjligt (Nordens befolkningstätaste förort) som behövs för att kunna motivera valet av spårväg framför tex buss.

Planerad broförbindelse över Fyrisån och Uppsalas dricksvattentäkt

FSU motsätter sig en 850 meter lång högbro över Fyrisån, vid naturreservatet Årike Fyris, som för alltid kommer att förstöra landskapsbilden vid Fyrisåns värdefulla dalgång. En bro över Fyrisån vid Ultuna (grundförstärkningsåtgärder och markarbeten) riskerar att skada Uppsalas enda dricksvattentäkt i Uppsalaåsen, en av Sveriges viktigaste grundvattenförekomster (klassat som Riksintresse) och äventyrar därutöver två miljoner människor som har Mälaren som sitt dricksvatten. Det saknas reservvattenförsörjning i de fall åsen inte längre skulle gå att nyttja och det saknas även utredning om hur vårt enda dricksvatten ska skyddas. Den planerade ökade befolkningmängden kan leda till vattenbrist.

Råvatten för rening till dricksvatten behövs redan år 2027 men kommunen kan inte ange hur detta ska gå till. Detta projekt kommer att stöpa om hela södra och sydöstra förorternas värdefulla miljöer som har ett av de högsta natur-, kultur-, landskaps- och friluftsvärdena för Uppsala.

Det finns inget underlag presenterat av kommunen som bedömer att det vore möjligt att anlägga en broförbindelse över Fyrisån utan en betydande miljöpåverkan på riksintresset vattenskyddsområdet Uppsala- Vattholmaåsen. Risk för kraftig påverkan på Upplands viktigaste vattentäkt kvarstår därmed. Innovativa lösningar är inte acceptabla.

Kommunen borde, när förslaget till en bro presenterats, ha undersökt och redovisat en identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter som genomförandet av en framtida broförbindelse kan antas medföra. Även uppgifter om de åtgärder som planeras för att förebygga, förhindra, motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter, en sammanfattning av de överväganden som har

gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes. Kommunen ska följa Miljöbalken och plan-och byggnadslagen vilket saknas i stor utsträckning av handlingarna.

Kommunen bör därför snarast presentera sådana uppgifter, enligt regelverket för PBL och MB angivet ovan, innan man går vidare med denna detaljplan. Därtill bör kommunen göra en bedömning om det kan vara möjligt att erhålla ett miljötillstånd för en broförbindelse över Fyrisån.

Enligt synnerligen starkt yttrande från Sveriges geologiska undersökning (SGU) gällande Södra staden, [33-2878 samt 2835 2016.pdf \(sgu.se\)](#), uppger de att byggnationen av denna bro innebär oacceptabla risker för grundvattnet i åsen, speciellt vattenförlust och förorening. Kommunens förslag till ny broförbindelse följer härmed inte heller Uppsalas Översiktsplan 2016s intentioner om en miljömässigt hållbar utveckling. Vi önskar därför ytterst lyhördhet i denna fråga och det är ytterligare ett skäl till att bromsa de fortsatta planerna och göra ett omtag!

SGU har fram till idag inte ändrat ståndpunkt. Föreningen kan inte se att kommunen har tagit hänsyn till SGUs yttrande, dvs från en myndighet som innehar expertkunskaper.

Den planerade ökande befolkningmängden i södra och sydöstra staden (33 000 nya bostäder) kan även leda till problem med ökat avloppsvatten. Det avloppsvatten som släpps ut i Fyrisån idag uppfyller inte lagens miljö kvalitetsnormer. Uppsalas reningsverk är överbelastat och dispens för avloppsfrågan är inte löst. Både vatten och avloppsfrågan behöver vara löst innan dessa planer kommer ut på samråd och granskning. Inte heller utifrån dessa aspekter är underlagt tillräckligt utrett.

Spårvagn innebär tung infrastruktur som med största sannolikhet kommer kräva stabiliserande åtgärder då den anläggs på Uppsalaleran. Detta innebär påminning vilket är en extremt riskfylld teknik att använda i känsliga områden då den både kan föra ner föroreningar i grundvattnet, men även punktera lager som gör att grundvattnet läcker ut.

Spårväg innebär högre föroreningar av tungmetaller i sin närmiljö. Dessa föroreningar kan komma i kontakt med människor och även läcka ut i vattendrag. Vid olycka på bron kommer föroreningar från räddningsarbetet att nå Fyrisån direkt.

Även om bron utformas så att släckvatten samlas upp och rinner till dammarna, står det ingenstans i utredningen för utformningen av dammar att de ska gå att stänga dammarna för att samla upp ett spill/läckage. En sådan viktig funktion ska vara noggrant beskriven i detta skede av processen!

Vidare är luftkvalitetsutredningen ej komplett och borde göras om för detta skede innan ett beslut tas. De har utgått ifrån data som ej är komplett och som därför underskattar partikelföroreningar från spårvägen (nämns i utredningen). Utredningen målar därför upp ett drömscenario som får spårvägen att se bättre ut än andra alternativ. Det finns alldeles för få studier kring spårvägens utsläpp och dess påverkan på dagvatten och Uppsalas grundvattenförsörjning (WSP).

Enligt Uppsala kommuns egna utredningar medför en bro över Fyrisån enbart negativ påverkan. Hur kan kommunen gå vidare med dessa planer om de påvisar att alla aspekter försämras?

Buller

Det buller som tillkommer från spårvagnar och andra motorfordon på bron och i dess närhet, kommer radikalt att påverka djurliv, de boende och rekreation för människan. Ljudmiljön kommer att ändras från ett tyst område till buller, vibrationer och gnissel från spårvagnarna inte bara under byggprocessen utan för all framtid. Betänk att ljud fortplantas odämpat längs dalen och vattnet, något som inte har utretts.

Utryckningsfordon planeras också kunna trafikera bron vilket innebär andra frekventa ljudstörningar.

Kommunen planerar att bygga en bro över Fyrisån vid Hemslöjdsvägen och 650-850 bostäder per år i området, spårvagnsdepå i nära anslutning till bron, ombyggnad av Hemslöjdsvägen, samtidigt. Detta innebär många år av buller för oss boende i området. Till exempel ska bostäderna vara klara fram till år 2050 och arbetstiden för bron bestäms till 8 år.

Arbetet med bron kommer att kunna ske helgfri måndag-fredag kl.7-22 samt lördag, söndag och helgdagar kl. 7-19. Bullerstörningarna avfärdas med att gränsvärdena inte överskrids inomhus för närboende.

Vi närboende hänvisas till att vistas inomhus i flera års tid för att inte störas av bullret och konstaterar att några kumulativa effekter för bullret inte har genomförts.

Dessutom finns det vetenskapliga publikationer [Noise and mental health](#) som belyser hälsoeffekter. Stress ger påslag av autonoma nervsystemet och ökad frisättning av stresshormoner vilket kan leda till hjärtproblem och högt blodtryck samt negativ inverkan på immunsystemet. Barn bör särskilt tas i beaktande.

Bullret ger även negativ inverkan på djurlivet och då speciellt fåglar som rastar längst ån. De är minst lika känsliga för buller som vi människor. Stressnivåerna ökar och de kommer att undvika området och det finns en risk att det blir permanent.

Bebyggelse

Föreningen motsätter sig planerna på 21 500 nya bostäder samt 10 000 - 15 000 arbetsplatser i sydöstra stadsdelarna.

Planerna på extrem befolkningsökning och förtätning i Sävja härrör från 2016 års översiktsplan och avtal och behandlas i separat projekt för de sydöstra stadsdelarna, men ligger till grund för behovet av, och är en förutsättning för, bro och spårväg samt dess utformning. Drygt 40% av Uppsala kommuns totala befolkningsökning de närmaste 30 åren ska enligt planen tas upp av sydöstra stadsdelarna. Det är en 500-procentig ökning från dagens folkmängd i området – från närmare 10 000 invånare idag, till närmare ca 60 000 invånare om 30 år. Detta kommer inte bara skapa Sveriges mest tätbefolkade förort utan även Nordens! Det utgör även en stor risk att kommunen skapar ett nytt utanförskapsområde.

Den enorma och ofattbara befolkningsökningen och förtätning innebär en total transformation av området och som medför stora negativa konsekvenser för bland annat miljö, natur, kultur, folkhälsa och dagens invånare. Förutom byggnation av spårväg kommer det att byggas 850 bostäder per år i området vilket innebär en byggarbetsplats för de boende under 30 års tid.

Någon hänsyn till detta har de ansvariga i kommunen inte tagit trots många kritiska röster i form av yttranden (över 2000 i samband med Föp:en), insändare och demonstrationer. Några kumulativa effekter har inte heller genomförts.

Det extremt ökade invånarantalet i området och ökade antalet besökare, transporter och verksamhet, kommer resultera i drastiskt ökade utsläpp av olika föroreningar till den marina miljön och belastningen på de hydrologiska och biologiska systemen i området. Riskerna och konsekvenserna med att enligt planerna bygga en stor bro över Fyrisån, spårväg och all infrastruktur för bostäder, företagande och service i detta område är fullständigt oacceptabla.

Hur Uppsala Kommun först planerar för bebyggelse och infrastruktur utan att kontrollera vilka förutsättningar som finns för en godtagbar markanvändning är för föreningen anmärkningsvärt.

Områdets hjärta

Naturen och kulturen är områdets hjärta, själ och identitet. Området planerades och byggdes med detta som grundtanke och det är anledningen till att många valt att bo just här – det lugna och rofyllda samhället där skogsmarkerna och ängarna finns inne bland bebyggelsen och som omringas på alla sidor av naturreservat och slättlandskap med odlingsmark av högsta kvalitet. Det finns få ställen som är så totalt omringad och genomsyrad av skyddsvärd och älskad natur, miljö och kultur!

I bland annat planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen till detaljplanen kan man läsa att många arter är fridlysta, hotade eller särskilt utpekade för de olika naturreservaten i området, inklusive träd-, växt-, insekts-, djur-, fisk-, fågel-, fladdermus-, groddjursarter och salamandrar. I den uppdaterade Föp:en för de sydöstra stadsdelarna och Länsstyrelsens yttrande om Föp:en kan man läsa om fler arter inom dessa områden. I planbeskrivningen står bland annat om naturvärden i högsta naturvärdesklass, strandskyddsområden, vattenskyddsområde, landskapsbildskydd, flera skyddade naturreservat och annan känslig naturmiljö, ett stort antal riksintressen med kulturhistoriska värden, områden för friluftsliv och rekreation, och brukningsbar jordbruksmark av hög kvalitet. Man kan också läsa att bron och dess förlängning i boulevarden onekligen kommer bryta mot i stort sett alla dessa skydd, göra ingrepp i alla dessa skyddsvärda miljöer och områden och orsaka skada på oersättliga geologiska, hydrologiska och biologiska system.

I PM Risk och Säkerhet skrivs det under Risker i omgivningen följande; ”*Inte heller har det identifierats några riskkällor i form av rekommenderade leder för transporter av farligt gods eller järnvägar i anslutning till planområdet.*” FSU konstaterar att planområdet korsar både väg 255 som är omledningsväg för E4:an samt att den ska angöra mot järnvägen i öst där det går godstrafik och specifikt bränsletåget mellan Gävle och Arlanda. Detta är riskkällor i planområdet som inte har hanterats. Vidare framgår det av PMet att naturvärdesanalysen samt naturvärdesinventeringen behöver kompletteras i senare skeden då den ej är komplett eller fullständigt sammanställd. FSU ifrågasätter om ett korrekt beslut kan tas när alla utredningar inte är klara.

Föreningen kan inte se att planerna värnar om varken områdets unika, känsliga och skyddsvärda natur och miljö eller dess invånare.

Gestaltning av bron

I Gestaltungs handlingen för bron framgår att ”De flesta som upplever bron i vardagen är de som färdas över bron, i kollektivtrafikfordon, som fotgängare eller cyklister”. Alla som bor i anslutning till bron eller rör sig längs Fyrisån på både östra och västra sidan då nämns inte här. Även dessa personer är viktiga. De påverkas mer av bron än de som kommer att befinna sig på den en kort stund.

Vidare visas inte suicidstängslet på gestaltningsbilderna för bron. Det finns bara med på sektioner. Det påverkar definitivt hur bron uppfattas. Detta stängsel finns ej heller beskrivet i text i handlingen.

När det gäller belysningen för bron så beskrivs bara utformningen. Det redovisas inga renderingar av bron när det är mörkt och belysningen är tänd så det går att få en uppfattning av hur det påverkar landskapsbilden.

Stordammen/Lunsen

Natur och miljöskador i nuvarande Sävja och vid Stordammen kommer att bli omfattande, avsevärda grönytor och träd kommer förstöras helt. Någon kompensation för denna planerade naturförstörelse har inte angetts för området. Avrinning och markarbeten/dränering av vattenförhållandena i Lunsens naturreservat och norr därom vid planerad bebyggelse och trafikspår kommer att vara omfattande. FSU vill göra Uppsala kommun uppmärksamma på att följa Miljöbalken.

Våtmarken Lunsen som är hem till ett stort antal skyddsvärda arter, ligger beläget i områdets högsta topografi. Sävja ligger topografiskt lägre och all aktivitet med byggnation av infrastruktur och försörjningssystem som ska installeras under mark riskerar att avvattna Lunsen genom bland annat förändrade avrinningsmönster och sprickbildning. Våtmarker ska skyddas enligt nationella och internationella direktiv. Sävjaån och Fyrisån är de vattendrag som är lägst i topografin och som får ta emot bland annat allt dagvatten från Sävja. Sävjaån och Fyrisån som är hem till flertalet skyddsvärda arter, samt Mälaren nedströms från Fyrisån, tar redan idag upp stora mängder föroreningar som kommer via till exempel dagvatten, utsläpp eller vatten som inte kan renas fullt ut i avloppsreningsverken. Enligt planen kommer dessa vattendrag belastas av ännu större mängder föroreningar än vad som sker idag.

Världsarvsnomiering

Det är en unik flora och fauna i Åriket sedan Linnés dagar. Det blir ett stort ingrepp med bro och spårväg. Vi ifrågasätter att kommunen väljer att riskera världsarvsnomieringen The Rise of Systematic Biology, Linnéminnen till Unesco genom denna brodragning genom det känsligaste stället vid Ultuna källa med hänvisning till hur Elbedalen i Dresden förlorade sin UNESCO-status 2009 på grund av just en nybyggd bro. Det framgår inte hur denna bro ska kunna konstrueras så att den inte stör de riksintressen som finns i Årike Fyris. Det är ytterst förvånande att kommunen, i förslaget till detaljplan delsträcka D, inte har nämnt eller kommenterat dessa omständigheter.

I miljökonsekvensbeskrivningen sträcka D står att man ska pröva att flytta Linnéstigen. Linnéstigen har ett historiskt- och botaniskt värde. Det ställs stor tillit till frågan om ekologisk kompensation vilket är märkligt i detta sammanhang. Hur skulle man kunna kompensera på annan plats för de unika naturvärden och biotoper som kommer att störas av spårvägen? Det finns inget vetenskapligt stöd för ekologisk kompensation <https://www.slu.se/ew-nyheter/2021/6/det-saknas-vetenskapligt-stod-for-ekologisk-kompensation/>Hur är det ens fysiskt möjligt att kompensera för en historisk plats?

Den planerade sträckningen

I sitt första samrådsyttrande skriver Länsstyrelsen om utredning av alternativa sträckningar. FSU utgår från att Länsstyrelsen kommer att vidhålla detta krav.

Länsstyrelsen skriver om alternativa sträckningar på sidan 8: i sitt första samrådsyttrande över spårväg

<https://www.uppsala.se/contentassets/d83124e5e676471cb6068f12b6ad279d/lansstyrelsen-yttrande-samrad.pdf> "Syftet är inte endast att få till stånd en effektiv trafikförbindelse den kortaste vägen utan också att en sådan förbindelse kan byggas med minsta möjliga negativa påverkan på miljön. Exempelvis hade alternativ 3 mellan aktuellt broreservat och Flottsundsbron kunnat utredas närmare även om sträckningen är 1,3 km längre. Med den hastighet som spårvägen antas ha bedöms den förlängda restiden inte bli avsevärt längre vilket ska vägas mot kostnader, tillgänglighet och skillnader i påverkan på olika miljöaspekter och intressen. Enligt miljöbalken 6 kap 11 § punkt 2 ska rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd identifieras, beskrivas och bedömas. I miljöbedömningsförordningen (2017:966) 17§ anges vidare att miljökonsekvensbeskrivningens innehåll enligt 6 kap. 35 § p.2 miljöbalken ska avse uppgifter om 1. möjliga alternativa utformningar och skälen för den valda utformningen med hänsyn till miljöeffekter 2. möjliga alternativa platser och skälen för valet av plats med hänsyn till skillnader i miljöeffekterna mellan den valda platsen och alternativet, Länsstyrelsen anser sammanfattningsvis att beskrivningen av de nya alternativens påverkan på miljön och olika intressen behöver kompletteras och fördjupas för att kunna göra den bedömning och avvägning som krävs enligt 17 § punkt 2 i miljöbedömningsförordningen (2017:966) ovan. Åtminstone gäller det som sagts ovan det eller de alternativ som har minst negativ påverkan på restid och kostnader."

Föreningen Sydöstra Uppsala ifrågasätter att kommunen trots all kritik och information som framkommit i olika yttranden ändå överväger denna bro och denna sträcka. Det saknas fortfarande utredning för alternativa sträckor. Underlaget är därför inte tillräckligt utrett.

Föreningen Sydöstra Uppsala stödjer inte heller planerna för spårväg eftersom bron i ett annat politiskt läge kan möjliggöras för privata bilar. En genomfartsled i området till E4:an vore förödande.

Uppsala Södra

De flesta resenärer som reser till Stockholm C väljer direktåg från Resecentrum än att köa för hiss till lokaltåg nedanför Sävja. Spårvägen trafikerar inte Sävjabornas naturliga arbets- och handelsplatser till Fyrislund och Boländerna. Föreningen ifrågasätter att kommunen väljer stationsplats där spårvägen inte når ända fram.

Den planerade spårvagnsdepån är fullständigt beroende av parallella detaljplaner om spårväg, bro över Fyrisån vid Ultuna och Föp:en för de sydöstra stadsdelarna. Även om Uppsala Kommun vill att de olika detaljplanerna kopplade till den så kallade kapacitetsstarka kollektivtrafiken och Föp:en ska behandlas separat så behöver de ses i en helhet.

200 års regn

I Uppsala spårvägars analys av påverkan av skyfall utförd av Norkonsult använder utredningen sk 100 års regn som riktmärke. MSB har även genomfört risker med skyfall.

Uppsala och Fyrisån räknas som ett riskområde både norr och söder om city. MSB:s utredning tar hänsyn till även 200 års regn. Konsekvenserna av 200 års regn är klart

större än ett 100 års regn. Det torde få konsekvenser för risk och utvärdering av ett brobygge över ån. Föreningen ifrågasätter varför kommunen inte tagit hänsyn till eventuellt 200 års regn och att MSBs utredning saknas i analyserna.

Kostnad

Den sammanlagda kostnaden för hela spårvägs /trafik- sträckningen (14-18 miljarder har nämnts i debatter/diskussioner) har inte redovisats. T.ex. ingår inte vattenskydd, pålning, depå och vagnar i de 6 miljarder kronor som kommunen hänvisar till. Totala kostanden är i samma storlek som kommunens årliga budget på ca 16 miljarder kronor. Miljardkostnaderna för detta projekt tar stora resurser från t.ex. vård, skola och omsorg.

Dessutom stödjer vi inte regionens dyraste miljardprojekt någonsin - spårvagnsdepån. Det är inte heller lämpligt att kommunen lånar mångmiljardbelopp till kapacitetsstark kollektivtrafik i nuvarande lågkonjunktur och omvärldsläge. De ekonomiska konsekvenserna (investering och drift) av planförslagen framgår inte av planbeskrivningarna. Det behövs därmed ett omtag i planeringen innan de slutliga lösningarna för kollektivtrafiken i området läggs fast i detaljplaner.

Uppsala är uppenbarligen en av de kommuner i landet som lägger minst pengar på att finansiera skolan Siffrorna slående: Uppsala lägger nästan minst pengar på undervisning – i hela landet (unt.se). Under lång tid har det varit stora brister i skolorna som riskerar elevernas och personalens hälsa, säkerhet och trivsel. Det är därför provocerande att de styrande i kommunen efter valet 2022 planerar en budget vid namn ”barnens budget” när de i själva verket planerar en budget för spårvägen.

Sedan fyrsparavtalet skrevs har mycket förändrats. De förutsättningar som fanns då är inte lika idag. Till exempel har vi genomlevt en pandemi, människors levnadssätt har förändrats och nu är vi mitt i en lågkonjunktur där bland annat bostadsbyggandet minskat rejält.

I det här läget är det högst oansvarigt att fortsätta som om förutsättningarna inte ändrats och ta investeringar och lån i mångmiljardklassen som leder till skuldsättningar och ger konsekvenser i generationer framöver. Det är inte heller acceptabelt att forcera fram beslut i sådana samhällstranformerande projekt med så stora kostnader, ingrepp, konsekvenser och risker baserat på gamla analyser och antaganden om samhällsutveckling, människors levnadsvanor och trender flera år innan pandemin, krig och diverse samhällsekonomiska kriser.

Regionen och kommunens ansvar

FSU ifrågasätter att Regionen har av sagt sig all rätt att påverka ett val av kollektivtrafik som de själva ska betala delar av, drifta och underhålla för all överskådlig framtid. Att Regionen valt att uteslutande acceptera allt som kommunen föreslår, inte kunna opponera sig, kritisera, säga stopp eller omförhandla, oavsett hur ogenomtänkt planen för kollektivtrafiken är, anser vi anmärkningsvärt. Uppsala kommun tvingar således Region Uppsala att lägga stora pengar på något som gynnar en liten del av kommunen och regionen samtidigt som regionen har problem att finansiera sjukvård och kollektivtrafik i hela regionen. Föreningen menar därför att regionen ska ta tillbaka sitt ansvar. Regionens politiker är nämligen också förtroendevalda.

Medborgarnas inflytande

Sist men inte minst upplever vi brist för den demokratiska processen, rättsliga processer och respekt för myndigheters utlåtanden. Planeringen bedrivs mer utifrån vad som skrivits i fyrspårsavtalet än vad som är lämpligt utifrån de faktiska förhållandena i de berörda områdena. Detta utan hänsyn till de lokala perspektiv som har lyfts fram under de samråd som hittills hållits.

Hela Föp:en förefaller vara framtagen med bron, spårvägsboulevarden och tågstationen som utgångspunkt, samtidigt som detaljplanerna för bro, kapacitetsstark kollektivtrafik och spårvagnsdepå är mer eller mindre beroende av den bebyggelse som föreslås i Föp:en. Det är därför omöjligt att vare sig få en helhetsbild av konsekvenserna av det som berörs i detaljplanerna för depån och delsträcka D eller att kunna yttra sig om dem utan att även sätta sig in de andra detaljplanerna tillsammans med Föp:en. Vi ifrågasätter också varför kommunen och regionen fortsätter med förberedelser för bland annat markarbeten och depå när inte tillstånd för broprojektet beviljats. Gör därför ett omtag med depån till det att alla nödvändiga beslut och tillstånd är säkrade för att inte slösa på skattebetalarnas pengar i onödan.

Trots yttranden, debatter, protester i form av demonstrationer och insändare har Uppsala kommun inte tagit någon hänsyn till dessa. Vi är därmed starkt kritiska till hela beslutsprocessen och hur den drivs igenom utan respekt för medborgarna. Förutom omvärldsläget, klimatförändringar, vatten- och avloppsfrågan inte är löst, en åtta år gammal översiktsplan har mycket förändrats med bl.a. lågkonjunktur, inflation och minskad folkökning vilket är skäl för att göra ett omtag.

Dessutom är det inte ens klart med finansieringen av Fyrspår. Vi ber därför Uppsala kommun att med hänsyn till ovanstående redovisade uppgifter göra ett omtag om dessa planer nu!

Funktionsrätt

Funktionsrätt uppskattar Uppsala kommuns engagemang i att skapa en tillgänglig och socialt hållbar stadsutveckling. Den uppdaterade detaljplanen visar på ett positivt framsteg, men vi ser behovet av ytterligare anpassningar för att garantera en fullt inkluderande miljö för alla, oavsett funktionsförmåga.

Allergivänlig växtlighet

Det är av största vikt att all nyplantering sker med hänsyn till personer med allergier. Vi vill återigen betona att pollenproducerande växter, särskilt björk, bör undvikas. Istället bör doftfria och allergivänliga alternativ prioriteras, särskilt i närheten av hållplatser, gångvägar och torg. Detta är nödvändigt för att säkerställa att ingen begränsas i sin möjlighet att vistas i området på lika villkor.

Buller och vibrationer

Vi ser positivt på att en uppdaterad bullerutredning har genomförts. Samtidigt vill vi understryka att bullernivåerna måste hållas inom gränserna för vad som anses acceptabelt enligt Naturvårdsverkets riktlinjer. En ekvivalent ljudnivå på högst 55 dBA vid bostadsfasad för vägbuller och 60 dBA för spårtrafik bör säkerställas. Vid uteplatser ska bullernivån inte överstiga 55 dBA, och maximal ljudnivå bör hållas under 70 dBA. Vi rekommenderar att ytterligare bullerdämpande åtgärder övervägs, för att skapa en tystare och tryggare miljö för de som är särskilt känsliga för ljud. Detta inkluderar bland

annat personer med neuropsykiatrisk funktionsnedsättning, hjärt-lungsjukdomar och hörselskador, där buller kan skapa en extra hög belastning.

Separering av gång- och cykeltrafik

För att möjliggöra trygg framkomlighet för personer med rörelsenedsättning och nedsatt orienteringsförmåga behöver gångvägar och cykelbanor vara tydligt separerade. Vi förespråkar användningen av visuella och taktila ledstråk, samt höjdskillnader som tydligt markerar skillnaden mellan olika trafikslag. Detta kommer att bidra till en trygg och tillgänglig miljö för alla gångtrafikanter.

Tillgänglighet för fordon med handikapptillstånd

Vi har förståelse för att biltrafikens tillgång till vissa delar av området begränsas för att skapa en bättre miljö. Samtidigt är det avgörande att personer med handikapptillstånd kan få den åtkomst de behöver för att enkelt ta sig till och från hållplatser eller andra nödvändiga destinationer. Vi föreslår att det skapas tydliga riktlinjer för hur fordon med handikapptillstånd ska kunna få tillträde vid särskilda behov.

Idrottsföreningen Thor

År 2000 och 2021 lämnade orienteringsklubbar i Uppsalaområdet remissvar där vi belyste de stora exploateringsplanernas effekt på Norra Lunsens naturvärden och hur vår idrott påverkas vid förlust av det ovärderliga skogsområdet Norra Lunsen. Det är med sorg vi konstaterar att detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D i allt väsentligt kommer att innebära att nordliga delen av Norra Lunsen övergår från ett världsunikt och i orienteringskretsar legendariskt skogsområde med mycket höga naturvärden till tät stadsmiljö, där spårvägsstråket blir en barriär som ytterligare minskar möjligheten att bedriva vår idrott. Exploatering av Norra Lunsen, där spårvägsstråket ingår, leder till att ett viktigt område för friluftsliv inklusive orientering oåterkalleligen försvinner. Vi noterar att Stordammens karaktär av sjö i vildmark kommer att ändras till ett vattenblänk omgiven av stadsbebyggelse, utom i norr där bebyggelsen hamnar på andra sidan av den barriär som spårvägsstråket kommer att utgöra. Det område som exploateras är en av få citynära skogar som skulle vara lämpligt att använda för internationella värdetävlingar inom orientering.

Vidare anser vi att dragning över Fyrissan och omgivande våtmarker inte tar hänsyn till Årike Fyris unika värden, även om denna del av delsträcka D inte påverkar områden som nyttjas för orientering (viket däremot sträckan genom Ultuna och Gottsunda gör, då dessa områden är viktiga för stads/sprintorientering). Som företrädare för en av Uppsalas orienteringsklubbar med över 500 medlemmar i alla åldrar, uppmanar vi Uppsala kommuns ledning av idag att ta ansvar och omedelbart avbryta all vidare planering av spårväg och särskilt delsträcka D. Det handlar om att tillgodose behov som bottnar i andra perspektiv än att snabbt bygga nya stadsdelar på mark som idag erbjuder oersättliga värden, med oflexibel och barriärskapande kollektivtrafiklösning som förstör betydande naturvärden.

Det handlar om att värna och skapa en god livsmiljö för både dagens och morgondagens uppsalabor och andra, där vi utgår från de unika värden vi har, istället för att exploatera och förstöra detta unika för kortvariga vinningar. Uppsala har inte råd att förlora dessa värden, de behövs nu och kommer att behövas även i framtiden. Vår bestämda uppfattning är att potentialen hos det världsunika skogsområdet Norra Lunsen bäst tas tillvara genom att värna och utgå från det unika istället för att offra

området till spårvägskorridor och omfattande bebyggelse. Vi yrkar därför att detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D/spårväg avslås samt att liggande byggplan för Norra Lunsen i första hand helt rivs upp och i andra hand minskas kraftigt, både i hur stor total yta av det unika skogsområdet som skövlas och var skövlingen sker.

Rasbo IK Orientering

År 2000 och 2021 lämnade orienteringsklubbar i Uppsalaområdet remissvar där vi belyste de stora exploateringsplanernas effekt på Norra Lunsens naturvärden och hur vår idrott påverkas vid förlust av det ovärderliga skogsområdet Norra Lunsen. Det är med sorg vi konstaterar att detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D i allt väsentligt kommer att innebära att nordliga delen av Norra Lunsen övergår från ett världsunikt och i orienteringskretsar legendariskt skogsområde med mycket höga naturvärden till tät stadsmiljö, där spårvägsstråket blir en barriär som ytterligare minskar möjligheten att bedriva vår idrott. Exploatering av Norra Lunsen, där spårvägsstråket ingår, leder till att ett viktigt område för friluftsliv inklusive orientering oåterkalleligen försvinner. Vi noterar att Stordammens karaktär av sjö i vildmark kommer att ändras till ett vattenblänk omgiven av stadsbebyggelse, utom i norr där bebyggelsen hamnar på andra sidan av den barriär som spårvägsstråket kommer att utgöra. Det område som exploateras är en av få citynära skogar som skulle vara lämpligt att använda för internationella värdetävlingar inom orientering.

Vidare anser vi att dragning över Fyrisån och omgivande våtmarker inte tar hänsyn till Årike Fyris unika värden, även om denna del av delsträcka D inte påverkar områden som nyttjas för orientering (viket däremot sträckan genom Ultuna och Gottsunda gör, då dessa områden är viktiga för stads/sprintorientering). Som företrädare för Rasbo IK orientering så uppmanar vi Uppsala kommuns ledning av idag att ta ansvar och omedelbart avbryta all vidare planering av spårväg och särskilt delsträcka D.

Orienteringsklubben Linné

År 2000 och 2021 lämnade orienteringsklubbar i Uppsalaområdet remissvar där vi belyste de stora exploateringsplanernas effekt på Norra Lunsens naturvärden och hur vår idrott påverkas vid förlust av det ovärderliga skogsområdet Norra Lunsen. Det är med sorg vi konstaterar att detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D i allt väsentligt kommer att innebära att nordliga delen av Norra Lunsen övergår från ett världsunikt och i orienteringskretsar legendariskt skogsområde med mycket höga naturvärden till tät stadsmiljö, där spårvägsstråket blir en barriär som ytterligare minskar möjligheten att bedriva vår idrott. Exploatering av Norra Lunsen, där spårvägsstråket ingår, leder till att ett viktigt område för friluftsliv inklusive orientering oåterkalleligen försvinner. Vi noterar att Stordammens karaktär av sjö i vildmark kommer att ändras till ett vattenblänk omgiven av stadsbebyggelse, utom i norr där bebyggelsen hamnar på andra sidan av den barriär som spårvägsstråket kommer att utgöra. Det område som exploateras är en av få citynära skogar som skulle vara lämpligt att använda för internationella värdetävlingar inom orientering.

Vidare anser vi att dragning över Fyrisån och omgivande våtmarker inte tar hänsyn till Årike Fyris unika värden, även om denna del av delsträcka D inte påverkar områden som nyttjas för orientering (viket däremot sträckan genom Ultuna och Gottsunda gör, då dessa områden är viktiga för stads/sprintorientering). Som företrädare för en av världens största orienteringsklubbar med över 1000 medlemmar i alla åldrar,

uppmannar vi Uppsala kommuns ledning av idag att ta ansvar och omedelbart avbryta all vidare planering av spårväg och särskilt delsträcka D. Det handlar om att tillgodose behov som bottnar i andra perspektiv än att snabbt bygga nya stadsdelar på mark som idag erbjuder oersättliga värden, med oflexibel och barriärskapande kollektivtrafikslösning som förstör betydande naturvärden.

Det handlar om att värna och skapa en god livsmiljö för både dagens och morgondagens uppsalabor och andra, där vi utgår från de unika värden vi har, istället för att exploatera och förstöra detta unika för kortvariga vinningar. Uppsala har inte råd att förlora dessa värden, de behövs nu och kommer att behövas även i framtiden. Vår bestämda uppfattning är att potentialen hos det världsunika skogsområdet Norra Lunsen bäst tas tillvara genom att värna och utgå från det unika istället för att offra området till spårvägskorridor och omfattande bebyggelse. Vi yrkar därför att detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D/spårväg avslås samt att liggande byggplan för Norra Lunsen i första hand helt rivs upp och i andra hand minskas kraftigt, både i hur stor total yta av det unika skogsområdet som skövlas och var skövlingen sker.

Föreningen Malma by och ängar

Föreningen Malma by och ängar har beretts möjlighet att under granskningstiden framföra synpunkter på nämnda detaljplan.

Föreningen har i sina stadgar och i sin verksamhet ett vidsträckt intresseområde, inte begränsat till Malma gård och de närmast omgivande ängarna och betesmarkerna. Under forskning, studier och återkommande besök och aktiviteter i området har det framgått hur både människor, växter och djur har vidsträckta livsrum, utan att låta sig begränsas av vare sig fastighetsgränser, detaljplaner eller djurstängsel.

Vi finner att många enskilda arter har sina födosök långt utöver de aktuella detaljplanegränserna, att för att fortsätta vara ett skyddat Bäcklösa Natura 2000-område fordras tillräckligt omfattande angränsande skydds-zoner, att för att uppleva södra Uppsalas starka natur- och kulturvärden får marken inte sönderstyckas, varken av närsynta detaljplanearbeten eller av trafikleder.

Föreningen finner att de planerade trafiklederna just nu förverkligar hoten mot de sammanhållna och vidsträckta natur- och kulturvärden som vi värnar. Vi finner inte heller att den genomförda samrådsredogörelsen har gjort rättvisa åt den massiva kritik som framförts under samrådstiden.

I linje med den kritiska hållning till spårvägen som föreningen har haft i tidigare yttranden, finner vi ingenting i det nya presenterade detaljplaneförslaget som förändrar vår hållning. Föreningen får nu därför avvisa förslaget avseende delsträcka D.

Uppsala Segelsällskap

Uppsala Segelsällskap hänvisar till de synpunkter som framfördes vid yttrande Samråd "Detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D". Diarienummer PBN 2022-00048.

Uppsala Friluftsförbundet

Friluftsförbundet har i tidigare remissvar, till exempel inför översiktsplan 2016 och naturreservat för Årike Fyris 2018, argumenterat emot att en bro ska byggas tvärs över ådalen på grund av dess negativa påverkan på landskapsbild, naturmiljö och upplevelsevärden i åriket. En påverkan som bekräftas av miljökonsekvensbeskrivningen och andra underlag till detaljplanen.

Uppsala kommun har nu beslutat att gå vidare med bland annat broplanerna och Friluftsförbundet har följande synpunkter på Detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D:

Bro över Fyrisån:

Friluftsförbundet tycker det är bra att trafiken på bron, förutom spårvagn, begränsas till gång och cykeltrafik. Bil- och busstrafik på bron skulle innebära betydligt större negativa påverkan.

Det framgår inte tydligt var och hur man som cyklist eller fotgängare ska ta sig upp på bron. Det verkar vara bara i anslutningspunkterna, dvs i närheten av Ultunaallén och vid skogsdungen väster om Hemsjödsvägen. För det rörliga friluftslivet kan det vara önskvärt att kunna ta sig upp på bron även nere i dalgången. Friluftsförbundet ser samtidigt värdet med att upprätthålla så fri sikt som möjligt under bron (dvs inga konstruktioner i dalgången förutom bropelare). Om ytterligare anslutningspunkter anläggs är det viktigt att gestaltningen är genomtänkt för att minimera påverkan.

Norra Lunsen:

Friluftsförbundet anser att beskrivningen av konsekvenserna för friluftslivet i Norra Lunsen är gravt underskattade (sid 167 i planbeskrivningen). Att genomförandet av spårvägen, vilken kommer att skära rakt igenom Norra Lunsens naturskog, kan beskrivas "ge både positiva och negativa konsekvenser" för just rekreation och friluftsliv är svårbegripligt. Skogen är värdefull och välbesökt "närnatur" med höga naturvärden. Anläggandet av spårvägen kommer att förändra miljön dramatiskt och minska dess värde för rekreation och friluftsliv. Friluftsförbundet håller inte med om att "ett nytt gång- och cykelstråk i en väst-östlig riktning" längs den trafikerad spårvägen innebär några förbättringar för friluftslivet.

För att underlätta förståelsen av den föreslagna sträckningens närhet till Stordammen efterfrågas en gestaltning, likt de som presenteras för bron över Fyrisån, för vyn från Stordammens norra dämme mot spårvägen. Med nuvarande sträckning är risken stor för omfattande påverkan på naturupplevelsen vid Stordammen.

Friluftsförbundet föreslår att, om detaljplanen genomförs, spårvägens sträckning genom Norra Lunsen justeras norrut på sträckan mellan markvägen (från P-platsen till Stordammen) till Asphagen/ likrikarstationen. Dels skulle avståndet till och påverkan på Stordammen minska, dels skulle en sträckning av spårvägen närmare kraftledningsgatan i den östra delen av Norra Lunsen ge mindre påverkan på värdefull natur, enligt de i underlaget redovisade naturvärdena (till exempel figur 67, sida 78 i planbeskrivningen).

Bergsbrunna vägförening

Detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D

Enligt sitt statliga uppdrag ska Bergsbrunna Vägförening granska och ta ställning till förslaget från Plan- och Byggnadsnämnden 26 september 2024. Område D i detaljplanen sammanfaller i stort sett med gällande beteckning Vreten 1:19, för vilket område Bergsbrunna Vägförening är huvudman genom Länsstyrelsens resolution III22-56-64 den 27 juni 1966. Uppsala kommun anger området felaktigt med beteckningen Sävja 1:55, vilken ändring ej underställts rättighetsinnehavaren Bergsbrunna Vägförening, än mindre godkänts av denna. Föreningen klagar därför hos Länsstyrelsen att förslag till detaljplan för området upprättats utan att Vägföreningen tillstyrkt eller ens tillfrågats.

Synpunkter på föreliggande förslag till detaljplan

Vägföreningen finner att detaljplanen är ambitiös och har tillvaratagit många möjligheter att bevara områdets natur och djurliv. Icke desto mindre har Vägföreningen några påpekanden att göra vad gäller geologi, nuvarande väg, buller och kollektivtrafikens kapacitet. För tids vinnande skulle de kunna prövas vid framtagande av ny detaljplan för Delsträcka D.

Bergets porositet

Jordmån i Lunsen finns knappt annat än i Asphagen. Det är mossa och lite förna, men ingen jord eller lera som kan hålla kvar vattnet. Tord Ingmar, kommunens naturvårdsintendent som avsatte Lunsens naturvårdsområde, lät Asphagen ligga utanför eftersom det var enda område han ansåg att man kunde bygga på utan att området blev en stenöken. Om berget är poröst bildas vid sprängning mängder av sprickor som leder bort vattnet, och skogen torkar och dör. Vid större sprängning i området töms Stordammen.

CERN fann vid sina provsprängningar i Lunsen att för mycket sprickor bildades, även om de var små, så CERN fick byggas i Grenoble. Konsultbolaget WSP arbetar på kommunens uppdrag med geodetiska mätningar med mera för att utröna bergets beskaffenhet och hållfasthet mot sprickbildningar. WSP har funnit att berget är ganska poröst, och att sprängningar därför måste undvikas. Så har också i stor utsträckning skett genom att trafikleden läggs högt i stället för att sprängas ned.

Samma försiktighet visas i förslaget till översiktsplan. Där står att källare ej ska byggas, att inga avlopp ska dras under husen och att nedsänkta garage endast ska byggas där det finns naturliga sänkor. Avlopp ska ledas till "multihubbar". Försvarets och boendes behov av skyddsrum kan då hindra bostadsbyggen i norra Lunsen. Var ska där boende söka skyddsrum?

Bergsbrunna Vägförening har ansvar för att skogen ej ska torka och dö, samt för att Stordammen ska behålla sitt vatten. Föreningen uppskattar att planen har beaktat detta krav och undviker sprängning.

Bergsbrunna Vägförening kräver att sprängningar i området ej får ske

Befintlig väg

Från Dragonvägen har en väg byggts till Stordammen i samband med en tidigare byggnadsplan för sommarstugor runt Stordammen. Den vägen tjänar som gång-,

cykel- och skidväg upp till Stordammen och vidare in i Lunsen. Den används flitigt av boende i Bergsbrunna med omnejd, men också av mer långväga gäster. Parkeringsplats är ordnad i norra änden, innan skogen tar vid. Vägen är spärrad med bom, men den öppnas när Stordammen och eldstad med mera skall få tillsyn, och i vissa andra sammanhang (till exempel när en långfilm spelade in en scen vid Stordammen).

Bergsbrunna Vägörening anser att denna väg tjäna sitt syfte och bör bevaras, samt ha planskild korsning med trafikleden.

Bergsbrunna Vägörening kräver att befintlig väg bevaras och får planskild korsning med eventuell trafikled.

Buller

Hela området är ett omtyckt friluftsområde och är en buffertzona mellan bebyggelse och naturvårdsområdet. Det bör därför fredas från buller. För val av kapacitetsstark kollektivtrafik är buss (BRT) och spårvagn nämnda men även annan el- eller vätagdriven trafik kan senare väljas. Planförslaget har beaktat bullerproblemet.

En möjlighet att minska bullret är att avstå från spårvagn som bullrar (och gnisslar) betydligt mer än andra tänkbara fordon. Planförfattarna har insett detta och föreslår att bullerskärmar byggs om det skulle bli spårvagn. Sådana skärmar blir dock ett konstigt och störande inslag i skogsmiljön och bör undvikas.

Bergsbrunna Vägörening rekommenderar starkt att tystare kollektivtrafiksystem än spårväg väljs för detta lugna fritidsområde, varvid kostsamma och miljöstörande bullerskärmar kan inbesparas.

Bergsbrunna Vägörening kräver att tystare kapacitetsstark kollektivtrafik än spårvagn väljs för färd genom området.

Kollektivtrafikens kapacitet

De människor som kommer att bo i Sävja kommer att finna sina arbetsplatser främst i Fyrislund och Boländerna, men även i "Verksamhetsområdet" nära E4. De behöver ha kapacitetsstark kollektivtrafik till dessa områden. Topografin tillåter inte spårvagn. Sådant kan inte komma ned från berget ens till tågstation, ännu mindre upp. Det kan varje annat kollektivtrafikfordon.

Bergsbrunna Vägörening har inga synpunkter på val av kapacitetsstarkt trafikslag, men eftersom trafikleden är till för människors resande är vetskapen om topografin betydelsefull. Således avstyrks spårvagn.

Bergsbrunna Vägörening kräver att i området tillkommande boende får obruten kapacitetsstark kollektivtrafik till sina arbetsplatser "Verksamhetsområde", Fyrislund och Boländerna.

Framtida detaljplan

I en eventuellt kommande detaljplan kan källarlös bebyggelse i området prövas. Även sådan skulle direkt motverka områdets värde som natur- och friluftsmiljö. Storskogen Lunsen finns för alla rörliga människor, men äldre, handikappade, barnfamiljer och skolor behöver detta område som närströvskog. Det har tidigare påpekats i ett remissvar från Danmarks Kommunaldelsnämnd.

I den planen kan förväntas ingå vägar för motorfordon som kan medföra buller, och kanske en gång- och cykelväg mellan Lunsen och Stordammen. Sådan kan hindra många djur för att komma till vattnet i dammen, i synnerhet om vägen blir belyst.

Fordon öster om Stordammen får tunnel under järnvägen och kan fortsätta till arbetsplatser och E4 eller ta Österleden norrut. Fordon väster om Stordammen får välja väg 255 och tunnel under järnvägen norr om Sävja Gård, eller Kuggebroviadukten, för att nå stationen eller de östra stadsdelarna. Så kan tät biltrafik genom hela området undvikas och hotet om ökad trafik på den hårt belastade genomfartsleden i Bergsbrunna avvärjas.

Bergsbrunna Vägförening tar den diskussionen om sådant detaljplaneförslag skulle komma.

Privatpersoner

Privatperson 8

Som boende intill den planerade spårvägen kommer jag att påverkas kraftigt. Den planerade utgrävningen av väg 255 och Skåneresan kommer att ställa till det oerhört för oss som bor i Södra Sävja. Att överhuvudtaget börja innan man godkänt bron över Fyrisån verkar onekligen som en stor chanstagning. Vad händer om det blir ett nej? Hur hanterar man då den utgrävda vägen, borttagna tunneln och alla nedsågade träd? Återställs allt? Det hela påminner om att "sälja skinnen innan björnen är skjuten." Bakvänt och feltänkt!

Privatperson 35

Problem med buller under byggnation och efter bygget. Vetenskaplig artikel som på ett åskådligt sätt sammanfattar inverkan av buller på människan; Hahad et al. 2019. Environmental Noise-induced Effects on Stress Hormones. National Institute of Health (NIH). Oxid Med Cell Longer (1). doi:10.1155/2019/4623109). Många lider av buller. Enligt Folkhälsomyndigheten är det 2 miljoner personer i Sverige. TV4 tog upp bullerproblemen av spårvägen i Norrköping och Göteborg (Tv4 5 oktober i år). Har själv upplevt det i Stockholm.

Bullret ger även negativ inverkan på djurlivet och då speciellt fåglar som rastar längst ån. De är minst lika känsliga för buller som oss människor. Stressnivåerna ökar och de kommer att undvika området och det finns en risk att det blir permanent. Om grundvattnet sänks då försvinner Ultuna källas betydelse som fågellokal, för bland annat kungsfiskare, mindre hackspett, näktergal. Angående cinnoberbaggen har dess förekomst i skogen intill uppställningsplatsen inte utretts tillräckligt. Det finns en noterad förekomst i området. 23 oktober i år presenterades resultat från SLU angående kolinlagring i träd och mark före och efter avverkning av träd (programchef Johan Stendahl, Uppsala). Det är extra problematiskt när det gäller skog där det förekommer symbios mellan träd och svamp, såsom i gran- och tallskogar. Bland annat skogen med grova träd intill 255-an har ett tjockt lager av mossa och förna, och det finns rikligt med mykorrhiza-svamp där. Avverkas skogen ökar avgivningen av koldioxid från marken, förutom kolet som är bundet i de stora träden. (se artikel i DN 23 oktober i år; "Här avgörs Sveriges klimatpolitik..."). Svampen försvinner då de behöver träden och kolutsläppet ökar. En engelsk studie har visat att groddjur kan använda håligheter i träd för övervintring (klättrar!) och de övervintrar även i stenrösen och under rötter. (Se <https://search.app/AvzMgSuhuBeBoTX56>; Petrovan et al. 2022. PLOS ONE | <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0265156> July 6, 2022.). Det finns många möjliga övervintringsställen i skogen vid Nántuna. Efter leken i Fyrisån vandrar paddor och grodor in i skogen ovanför Pustnäs och Grynbacken och visar sig i trädgårdar i Nántuna Backe. Senare kommer årsungarna. Jag har även sett stora paddor i skogen vid stigen från 255-an och ner till Grynbacken. Bygg inte på värdefull åkermark, den behövs för framtida livsmedelsproduktion. Spårvägen kommer att gå på sådan mark.

Privatperson 44

Hela idén om utbyggnad av sydöstra stadsdelarna är galen. Vilka önskar detta? INTE vi som bor här! Vi kommer att drabbas av förstörd natur, oerhört mycket mer buller,

enorma trafikproblem! 255:an ska byggas om och SÄNKAS!? En provisorisk väg byggas under tiden?

Denna enormt trafikerade väg kommer således få stora flödesproblem. Vad tror ni Knivstapendlarna tycker om detta? Och alla vi med dagliga ärenden till Skarholmen? Det planeras trafikljus istället för gångtunnel under 255:an. URSÄKTA? Fattar ingen hur detta skulle stoppa det nämnda flödet på denna väg? Jag hoppas jag hinner dö innan allt detta blir av. På riktigt alltså. Jag hatar tanken på alla dessa förändringar till det sämre. Det är vansinne. Och vanstyre.

Privatperson 106

Årike Fyris är ett naturreservat och ett område som är skyddat enligt 3 kap 6 och 8 § miljöbalken vilket innebär skydd för påtaglig skada och där eventuella ingrepp ska bedömas enligt försiktighetsprincipen. Markreservat för trafikförbindelse tvärs igenom naturreservatet ger formell rätt till undantag från reservatsföreskrifterna men minskar inte skador och störningar på naturreservatet. Årike Fyris är en världsarvskandidat för naturarv och kulturarv som Uppsala kommun inte ensamt har mandat att äventyra. The Rise of Modern Biology berör 12 platser i 8 länder. Vattenskydd har inte kunnat garanteras vare sig för kvantitet eller kvalitet, gällande dricksvatten (riksintresse), grundvatten och ytvatten.

Markföreningar i närbelägna deponier och i broområdet är otillräckligt analyserade. Stabilitetsfrågor är otillräckligt utredda avseende platsens komplexa geohydrologi särskilt med avseende på lerans egenskaper och utbredning (kvicklera finns) och påverkan av vibrationer under anläggning och drift. Artskyddsfrågor är ej tillgodosedda och ekologisk kompensation är ej tillämpbar. Det finns skyddsklassade fåglar vid bron av avgörande betydelse för brons placering och den starkt skyddade cinnoberbaggen förutsätts av kommunen hanteras i ett separat ärende (även den är av avgörande betydelse). Eftersom broförbindelsen genom Årike Fyris inte är visad vara den enda möjliga sträckningen kan ej ett allt överskuggande allmänintresse av denna infrastruktur användas som motiv för medgivande av dispenser från art- och habitatdirektivets bestämmelser i artskyddsförordningen AF. Riksintressena inom naturvård (Ultuna källa), friluftsliv och kulturmiljö kommer att störas. Det är inte visat hur Ultuna källa ska kunna skyddas då pålning sker i närheten (170 m). Upphävande av strandskydd är inte förenligt med skyddets syften och detsamma gäller för ett eventuellt upphävande av landskapsbildskyddet.

Privatperson 120

Hej, Jag har synpunkter på två saker: 1. Jag förstår inte beslutet att spärra av tunnel mellan Nántuna backe och Sävja innan beslut om spårväg mellan Ultuna och Bergsbrunna är taget. Alldeles för lite information har delgivit oss medborgare om hur detta arbete planeras och hur situationen kommer att se ut för oss boende, främst våra barn som använder tunneln som ett säkert sätt att komma över väg 255. Jag är inte emot spårväg, men arbetet verkar inte vara synkat för att få ett så bra resultat som möjligt. 2. Samma här, jag är inte emot byggnationen i Sävja, men dra ner på antalet bostäder för att inte förstöra det natursköna i både Sävja, Nántuna backe och Bergsbrunna. Er detaljplan håller inte, det kommer att bli en tråkig betongstad med väldigt lite natur jämfört med nu.

Privatperson 125 och 740

Jag stödjer inte kommunens planer på att bygga Kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D, mellan Bäcklösa-Nåntuna-Sävja-Bergsbrunna (Dnr: PBN 2022-000048) eftersom:

1. Skydda grundvattentäkterna som förser hela Uppsala med dricksvatten. Alla ingrepp genom tex. Pålning riskerar att skada grundvattnet och därmed ta bort Uppsalas möjlighet att ge sina invånare dricksvatten på ett billigt och enkelt sätt.
2. Det saknas reservvattenförsörjning i de fall åsen inte längre skulle gå att nyttja och det saknas även utredning om HUR vårt enda dricksvatten ska skyddas. Det är högst olämpligt och oacceptabelt med framtida innovativa lösningar
3. Obefintlig tidsvinst till Stockholm så länge bara pendeltåg stannar i Bergsbrunna. Spårvagn Gottsunda-Bergsbrunna och Gottsunda Centrum beräknas ta 15 min, men det går snabbare tåg från centrum så fler åker nog till Resecentrum istället för Bergsbrunna.
4. Användning av bussar/elbussar/BRT innebär att besparing kan göras då ingen ny depå behöver byggas (samnyttjas med stadsbussdepån) och inga omfattande infrastrukursatsningar behöver göras vid ändhållplatser eller speciellt resecentrum.
5. Spårvagn innebär tung infrastruktur som med största sannolikhet kommer kräva stabiliserande åtgärder då den anläggs på Uppsalaleran. Detta innebär pålning vilket är en extremt riskfylld teknik att använda i känsliga områden då den både kan föra ner föroreningar i grundvattnet, men även punktera lager som gör att grundvattnet läcker ut. BRT kräver ej samma infrastruktur.
6. Med tanke på det senaste årets befolkningsstatistik som varit konstant sjunkande borde kommunen ta ett omtag med spårvägen och hela de sydöstra stadsdelarna och omvärdera hur behovet faktiskt ser ut och om alla antaganden fortfarande är rimliga. Om befolkningen i Uppsala fortsätter minska eller stagnerar så håller inte argumentet längre om att det finns behov av en så kapacitetsstark kollektivtrafik på angivna sträckor som hela planen bygger på.
7. Hur kan man välja ett teknikslag som är så känsligt för lite löv på spåren och en mindre lutning på rälen så att den inte kan stanna? Hur är det tänkt att det då ska fungera när det blir snö och is ute, med tanke på hur dåligt kommunen är på snöröjning och uppföljning av den? Föreslagna lösningar med snöröjning och sandfylld räl kommer bara fungera de första åren, men pga. mänsklig lathet och kommunal budgetering brukar underhållet bli eftersatt. Ett exempel på detta är Flottsundsbron som stod klar 2018 och där dräneringsrännan i bron var igensatt redan efter första vintern och har ännu inte gjorts ren (trots att det står i skötselinstruktionerna).
8. Enfiliga gatumiljöer utan möjlighet till omkörning vid händelse av olycka är ej optimalt. Vid ett spårvagnshaveri (eller när det regnar och alla spårvagnar står still (pkt 18)) kommer Uppsala vara igensatt med en massa dyra stoppklossar som är svåra att ta bort. BRT/buss kan lättare bogseras bort och kan även åka om varandra vid ett haveri.
9. Bro, oavsett utformning, kommer bryta av landskapet i för stor utsträckning och borde således bryta mot det skydd för landskapsbilden som gäller enl. gamla naturvårdslagen.

10. Nästan alla delar i planen talar för att BRT är en bättre lösning. Enbart kapaciteten talar för spårväg. Hur kan kommunen ändå gå vidare med en lösning som de själva påvisar är sämre än andra lösningar?
11. Spårväg innebär högre föroreningar av tungmetaller i sin närmiljö som kan komma i kontakt med människor och främst läcka ut i vattendrag och miljöer.
12. Med avseende på släckningsarbeten av teknik (spårvagnar/bussar/teknikhus) bör ej bro byggas över Fyrisån. Vid olycka på bron kommer föroreningar från räddningsarbetet att nå Fyrisån direkt.
13. Även om bron utformas så att släckvatten samlas upp och rinner till dammarna, står det ingenstans i utredningen för utformningen av dammar att de ska gå att stänga dammarna för att samla upp ett spill/läckage. En sådan viktig funktion borde vara noggrant beskriven i detta skede av processen.
14. Stora olycksrisker med strömförande ledningar om kontaktledning rivs ner. Risken är stor då "tak" begränsas i trafikmiljön och fordon med varierande höjd (ex. lastbilar med tippflak, kranar) kan riskera att slita ner dem.
15. Spårväg eller lindriven trafik kommer innebära dyrare underhåll av gator och ledningar då återställningsarbetet även omfattar spår och kontaktledningar som kräver noggrann förläggning.
16. Med avseende på MKB bedöms delsträcka D leda till negativa och stora negativa konsekvenser för de flesta aspekter (kulturmiljö, naturmiljö, grundvatten etc) och borde således strykas ur förslaget för att skydda känslig miljö. Om spårväg och bro ska byggas borde det förläggas på platser där konsekvenserna blir minimala.
17. Inte bara en bro förstör landskap och siktlinjer öster om Fyrisån. Även alla kontaktledningsstolpar kommer inverka negativt på landskapsbilden och den belysning som ska anläggas längs dragningen. Gäller främst delsträcka D.
18. Placering av spårväg och depå nära inpå parkmark och ridanläggning är en dålig idé då det kommer röra sig mycket människor och djur i området som kommer bli störda och/eller riskera skada sig.
19. I alla jämförelser antas att BRT/Buss går med förbränningsmotor vilket skapar föroreningar och buller. Med tanke på teknikens snabba utveckling borde jämförelse istället göras mot elfordon som inte har utsläpp eller låga motorbuller.
20. Spårväg innefattar en känsligare teknik än BRT. Av egen erfarenhet med att åka spårvagn i Stockholm så räcker det med ett kraftigare regn för att växlar ska slås ut och all trafik stannar av.
21. Spårvagnstekniken är också känslig för när det kommer för mycket vatten på spåret/vägen vilket stänker upp på motorerna och riskerar påverka eller slå ut dem (tas upp i WSP:s utredning). Föreslagna lösningar med dränerande ytskikt är oftast bara effektiva de första åren, men pga. mänsklig lathet och kommunal budgetering brukar underhållet bli eftersatt och de infiltrerande ytorna blir istället täta och vatten rinner därmed inte undan. Ett exempel på detta är Flottsundsbron som stod klar 2018 och där dräneringsrännan i bron var igensatt redan efter första vintern och har ännu inte gjorts ren (trots att det står i skötselinstruktionerna)
22. Fyrisån och Ekoln-Sävjaån anses ha dålig status i flera parametrar som rör åns utformning. Byggandet av en bro kommer påverka ån mer negativt och därmed försämra åns kvalitet ytterligare, trots rening.

23. Även om planerad dragning ligger i ett område med måttlig risk för påverkan av grundvattnet vid olycka så är området direkt på andra sidan om spårvägen klassad som hög eller extremt känslig. Närheten till ett sådant område för dragningen, där det är störst sannolikhet för utsläpp (olycka, brand kemikaliehantering etc) är ej lämplig. Dragningen borde placeras helt och hållet på mark med låg känslighet och med ett skyddsavstånd till områden med hög eller extrem känslighet på några hundra meter beroende på markens uppbyggnad och avrinningsområden.

24. Luftkvalitetsutredningen är ej komplett och borde göras om för detta skede innan ett beslut tas. De har utgått ifrån data som ej är komplett och som därför underskattar partikelföroreningar från spårvägen (nämns i utredningen). Utredningen målar därför upp ett drömscenario som får spårvägen att se bättre ut än andra alternativ.

25. Saknas nästan helt studier kring spårvägens utsläpp och dess påverkan på dagvatten (WSP). En spårväg som dras genom områden med hög eller extrem känslighet borde inte göras om inte tillräckligt nogga och representativa studier är gjorda för att kunna påvisa vilken påverkan spårvägen kommer ha på Uppsalas grundvattenförsörjning.

26. En jämförelse mellan spårväg och BRT i WSP:s vattenutredning borde inte behandla BRT med drift av fossila bränslen utan som lägst fossilfritt eller helst eldrift då det är det som kommer vara det aktuella när kollektivtrafiken tas i drift.

27. WSP:s undersökningar om föroreningar borde göras om enl. deras egen rekommendation med ändringen att nollalternativet för kollektivtrafik ska spegla den gatubild och den rening som kommer ske i gatan. Utredningen nu är bristfällig då den jämför ett värsta scenario i nollalternativet mot en utopisk lösning för spårväg.

28. I området norr och omkring Nåntuna Backe är det vanligt förekommande med fridlysta djur så som snok och huggorm, men även paddor, groddjur och rävar som byggt gryt i den gamla deponin.

29. Varför är det bara en inventering av groddjur gjort i Ultuna? Runt skogen och deponin vid Nåntuna Backe samt vid Stordammen så finns det ett rikt liv med groddjur.

30. Bullerutredningen föreslår skärmar på bron och längs spåret för att minska buller, men det är inget som framgår på någon gestaltningsplan och det ger därmed en skev bild av hur gestaltningen av spårvägen faktiskt kommer att bli. Detta är speciellt påtagligt då bullerutredningen konstaterar att det behövs ca 2 m höga skärmar för att klara kraven för friluftsområdena.

31. Bullerutredningen visar på att det blir väldigt höga värden för boenden vid Hemslöjdsvägen. Bullerutredningen påtalar att för Nåntuna 2:15 kommer bullernivåerna bli som värst, där de konstaterar att även med åtgärder för spårvägen så kommer det knappt gå att bo i den fastigheten efter spårvägen byggts. Hur långt får samhällsvinningen gå om man ska driva folk från sina hem för att bygga detta skrytbygge?

32. På flera ställen i underlaget är det irriterat att det ska byggas höga byggnader intill Nåntuna Backe. Samfälligheten har röstat att inte sälja sin mark och politikerna har lovat att expropriering inte kommer ske. Dessa byggnader skall därför tas bort och underlaget ska göras om.

33. Spårvägens hållplatser är placerade glest vilket kommer påverka hur många funktionshindrade som åker med spårvagnen. De kommer i så fall vara tvungna att ta en buss till hållplatsen (om de bor mellan två stationer) och sen byta, men då är det

troligare att de tar en buss direkt dit de ska istället vilket gör spårvägen ineffektiv för den typen av resenärer. Om kommunens plan är att dra in busslinjer för att invånarna ska åka spårväg, är det uppenbart att kommunen bara vill bygga spårväg för att ha något att skryta om.

34. Enligt svar från Erik Pelling på ett inlägg 2023-03-11 på Facebook är ansökan om vattendom för ny bro över Fyrisån minst något år bort. Hur kan man gå vidare med en detaljplan om inte ens de viktigaste frågorna som miljö är lösta?

35. Enligt era egna utredningar medför en bro över Fyrisån enbart negativ påverkan. Hur kan ni gå vidare med dessa planer om de påvisar att alla aspekter försämras?

36. Nollalternativet för trafik är inte realistiska. Det är troligt att nollalternativet kommer innebära en ökning av personbilstrafik, men med tanke på den utveckling av elbilar som pågår finns det en god sannolikhet att både buller och utsläpp kommer att minska kommande år så det inte blir så stor negativ inverkan som kommunens utredning visar.

37. En promenad genom området för sträcka D (och Sydöstra stadsdelarna) så är det enkelt att se att det kommer behövas utföras sprängning av berg, då det är så kallat berg i dagen på många ställen. Detta bekräftas också av geotekniken och den marktekniska rapporten. Vid det första samrådsmötet som kommunen höll i Sävja kulturcentrum under samrådet till den fördjupade översiktsplanen (FÖP) lovade en enig projekteringsgrupp med Pelling i spetsen att ingen sprängning skulle utföras för spårvägen eller Sydöstra stadsdelarna. Kommunen har där med tydligt ljugit för invånarna för att få sin vilja igenom (det har inte varit någon hemlighet att det är berg i dagen inom hela FÖP-området).

38. I och med byggnationen av sträcka D och de sydöstra stadsdelarna och att det kommer behövas sprängas för grundläggningen är risken stor att våtmarkerna i Lunsen kommer dräneras av. Detta är en av de största utsläppskällorna till växthusgaser och därför extremt viktigt att en dränering av lunsen ej får ske. Tyvärr är risken stor då bebyggelse är planerad nära våtmarkerna och även Stordammen och enligt utredningarna är det ganska mycket slag i berget i området som riskerar att spricka upp mer.

39. Dragningen av sträcka D är dåligt planerad. Den kommer att gå genom naturreservat, område som ingår i riksintresse för kulturmiljövården, område med landskapsbildskydd och nära ett naturreservat med stora våtmarker vilket kommer få stor negativ påverkan på dessa områden.

40. Spårväg är en väldigt opraktisk kollektivtrafik i det avseendet att den inte klarar några större lutningar. Detta innebär att banvallen kommer vara tvungen att höjas över resterande mark och därmed på många ställen förfula landskapsbilden och naturen.

Exempel på det är korsningen med Hemsjösvägen där banvallen med tillhörande viadukt tydligt skär igenom landskapet och skapar en tydlig barriär mellan åkerlandskapet och skogen.

41. Sträckningen av spårvägen riskerar att påverka ansökan för Carl von Linnés kulturarv och Årike Fyris naturreservat till UNESCO:s lista över världsarv negativt.

42. Stora delar av sträcka D kommer dras genom områden med påtagligt och högt naturvärde och även områden med strikt skyddade arter. När övrig bebyggelse för SÖS kommer så kommer ännu mer av denna miljö att försvinna. Hela spårvägssträckningen

som går genom dessa områden har även klassats med att de kommer ha en stor påverkan på naturvärdesobjekten inom de känsliga områdena.

43. Argumentet att ett nollalternativ där spårväg sträcka D inte byggs kommer försämra kollektivtrafiken in till centrum håller inte någonstans. Ingen som bor i Sävja/Nåntuna/Bergsbrunna eller Sunnersta/Gottsunda kommer ta spårväg in till centrum när det finns annan kollektivtrafik som går direkt in dit. Sträcka A-C kan fortfarande komma till nytta för de på västra sidan av ån. Detta påstående blir bara försannat och kommunen drar in all busstrafik från Sävja/Nåntuna/Bergsbrunna.

44. Stabiliseringsutredning för sträcka D är ej gjord, men ändå går man vidare med detaljplaneringen. Ska man kunna ta ett korrekt beslut i denna plan så ska denna utredning vara framme i detta skede. Alla utredningar kan inte skjutas till kommande skeden.

45. All dragning och byggnation över Fyrisån går genom extremt sättningskänslig mark som kommer innebära antingen grundförstärkningslösningar som kommer riskera grundvattnet i åsen då pålning måste ske genom grundvattenmagasinet eller vara mångdubbelt dyrare än planerat genom till exempel KC-pelarförstärkningar. En dragning av en så tung infrastruktur genom ett sådant område är därmed väldigt dåligt planerat, oavsett samhällsnyttan.

46. De risker som föreligger med pålning till fast botten och genom grundvattenmagasinet anses ej vara tillräckligt belysta eller hanterade. I den händelse att grundvattenmagasinet skadas framgår det inte av utredningarna hur man planerar eller kan åtgärda skadan samt hur man löser Uppsalas vattenförsörjning till följd av skadan. Detta påtalades i Länsstyrelsens yttrande.

47. Leran på östra sidan av Fyrisån klassas som högsensitiv och bitvis till och med klassas som kvicklera. Att bygga i sådan mark kräver mycket stabiliseringsåtgärder. Utförandet kommer därför vara väldigt känsligt med risk att störa leran till den grad att ett skred kan hända. Se bara vad som hände vid E6 i Strömsund där markförutsättningarna var liknande. Hur påverkas marken av pålningen, spont för schaktgroparna för broarna samt de vibrationer på bron som kommer fortplanta sig ner genom pelarna till den redan störda marken? Detta påtalas av WSP.

48. En bro som slingrar sig flera meter över landskapet kan omöjligt klassas som "mindre påverkan" av landskapsbilden, eller tom "obetydlig påverkan". Bron borde inte kunna klassas som någon annat än att ha "större påverkan" på landskapsbilden.

49. Samma sak gäller bro över Hemslöjdsvägen. Speciellt vy 14 borde inte kunna bedömas annat än extrem då bron och banvallen skapar en vägg mot landskapet norrut och förstör livet totalt för de som bor i huset intill (Nåntuna 2:15). I underlaget så får utsikten från den fastigheten en beskrivning som kan liknas vid "havsutsikt"-scenen från Sällskapsresan. Ni beskriver bort hur stor påverkan den fastigheten faktiskt får genom att man ska plantera lite buskar mot bron samt att ni påtalar att man faktiskt kan se taken på Ultuna **om** det sätts genomskinliga räcken på bron. Enligt er är det tillräckligt för att det ska vara ok, inte det faktum att de boende idag har obegränsad utsikt för Nåntunas odlingslandskap och Fyrisåns dalgång, vilket försvinner helt i och med bron över Hemslöjdsvägen.

50. Den bedömning som görs i "Broar Ultuna-Hemslöjdsvägen" av landskapsbilden stämmer ej överens med bedömningen som görs i "konsekvenser för kulturmiljö", som bedömer konsekvensen för bron över Fyrisån som stor till skillnad från den lägre klassningen i den första nämnda utredningen. En samlad bedömning borde därför utgå från en högre bedömning, att spårväg och bro har en stor påverkan på

landskapsbilden och kulturmiljön. Broalternativ B bedöms även utgöra påtaglig skada på kulturmiljön, vilket också bekräftas i Whites utredning.

51. Whites utredning om kulturmiljö visar på övervägande skada på kulturmiljön till följd av spårvägen och speciellt bron över Fyrisån. Enbart en aspekt visar på en förbättring och det är tid, bara för att medborgarna kommer vänja sig vid vad som än byggs. Planerna borde ej fortgå så vida inte en lösning som visar övervägande neutral eller positiv påverkan hittas.

52. Den sammanlagda kostnaden för hela spårvägssträckningen (14-18 miljarder har nämnts i debatt) inte har redovisats. Till exempel ingår inte vattenskydd, pålning, depå och vagnar i de 6 miljarder kr som kommunen hänvisar till. Totala kostnaden är i samma storlek som kommunens årliga budget på ca. 16 miljarder kr.

53. Miljardkostnaderna för detta projekt tar stora resurser från t.ex. vård, skola och omsorg. Det är inte heller lämpligt att kommunen lånar mångmiljardbelopp till kapacitetsstark kollektivtrafik i nuvarande lågkonjunktur och omvärldsläge.

54. Underlaget är inte tillräckligt genomarbetat och det saknas många utredningar som är viktiga för att granskningen ska kunna genomföras på ett rättssäkert sätt. Granskningen borde göras om när alla utredningar är kompletta. Detta påtalas även av Länsstyrelsen i deras yttrande.

55. Alla utredningar tar bara hänsyn enskilda planer. All utredning borde vara utförd på all bebyggelse i området för att få de kumulativa effekterna, precis som det beskrivs i Miljökonsekvensbeskrivningen. När det finns en plan för ett helt område ska allt planeras och utredas direkt, inte skjutas på i tiden. Skjuter man hela tiden på lösningen av problemet till nästa detaljplan så kommer det till slut inte finns någon plan kvar att genomföra alla åtgärder i. Detta påtalas även i Länsstyrelsens yttrande.

56. Pågående förberedande arbeten med ledningsflyttar vid Skåneresan är helt bakvända att utföra i detta skede när inga detaljplaner finns framtagna för spårvägen. Idag finns det en gångtunnel som möjliggör säker passage för gående och cyklister som ska korsa väg 255. Nuvarande förberedande arbeten kommer skapa en mer osäker korsning än idag och skulle hela spårvagnsprojektet gå i stöpet för att tex bron över Fyrisån ej blir av, så kommer kommunen försämrat för boenden i Sävja och Nántuna pga. att man ligger före alla detaljplaner. Hur rimmar det med barnkonventioner och andra regelverk som syftar till att skapa säkra miljöer för bla. Barn?

57. Enligt Planbeskrivning för Nántuna Backe/Gökabo är en tunnel under väg 255 av största vikt och den ska byggas för att göra det säkert för boenden på båda sidor av väg 255 att kunna korsa vägen på ett säkert sätt. Denna tunnel har byggts och fungerat som en säker passage av en högtrafikerad väg i alla år. Nu river man en säker gångpassage och ersätter med ett övergångsställe samt att när spårvägen byggs kommer det även krävas att man korsar en spårväg. Trafiksituationen vid Nántuna Backe/Södra Sävja blir därmed mer trafikfarlig.

58. Jag anser att trafikmängden på väg 255 underskattas grovt i WSP:s utredning. Den framtidsanalys som den baseras på så kommer bara trafikmängden att öka med ca 1700 fordon/dygn, men hur bra går det ihop sig med att det ska byggas bostäder i dess angränsning till 75000 personer? En av huvudgatorna till/från området ska dessutom ansluta till just Södra Sävja.

59. Illustrationsplanerna ser ej ut att stämma vid korsningen till Södra Sävja. Den infarten saknas och angöringen till tryckstegringsstationen är inritad att gå till ingenstans. Hur är det tänkt att trafik ska ta sig till Stenbrohultsvägen? Ska de åka runt

och genom Daneport kommer den trafikbelastningen bli mångdubbelt större än nuvarande trafikmängd och WSP:s trafikflödesberäkningar stämmer ännu sämre. Om trafiken ska köra in andra vägar så ökar osäkerheten för gående, speciellt barn och äldre, ännu mer än det är idag och mer än de föreslagna osäkerhetsmoment som byggs om till idag. Då detta projekt påverkar en hel stadsdel i mycket stor omfattning så behöver alla dessa delar redovisas, inte bara hur saker hanteras inom planområdet.

60. Anläggandet av en stor dagvattendamm i hagarna vid Nántuna gård kommer få stora konsekvenser för Nántuna gårds fortsatta verksamhet då hästhagar kommer behöva tas ur anspråk för att anlägga dammen. White lyfter även i konsekvensbeskrivningen för miljö att risken för stor skada på kulturmiljön finns om dammen utformas på fel sätt.

61. I Gestaltungs handlingen för bron så tar man upp att ”De flesta som upplever bron i vardagen är de som färdas över bron, i kollektivtrafikfordon, som fotgängare eller cyklisterna”. Alla som bor i anslutning till bron eller rör sig längs Fyriskan på både östra och västra sidan då? Är inte de viktiga? De påverkas ju mer av bron än de som är på den en kort stund.

62. På gestaltningsbilderna för bron så visas inte suicidstängslet. Det finns bara med på sektioner. Är inte de en viktig del av gestaltningen? Det kommer definitivt påverka hur bron uppfattas. Detta stängsel finns ej heller beskrivet i text i handlingen.

63. Hur tänker ni i gestaltningen när ni vill plantera massa nya buskar och träd för att dölja landfästet på västra sidan, men ni gör det på befintlig discgolfbana/idrottsplats? Detta innebär att den platsen ej kommer gå att använda alls och ni försämrar för människors aktivitet i området.

64. I gestaltningen för bron så beskrivs bara hur belysning ska utformas. Varför redovisas inga renderingar av bron när det är mörkt och belysningen är tänd så det går att få en uppfattning av hur det påverkar landskapsbilden?

65. I den kompletterande mobilitetsutredningen så finns det stora brister i hur oskyddade trafikanter ska kunna korsa spårvägen på ett säkert sätt. I detta skede borde alla dessa saker vara helt utredda och kunna redovisas på ett korrekt sätt.

66. I PM Risk och Säkerhet skrivs det ”*Inte heller har det identifierats några riskkällor i form av rekommenderade leder för transporter av farligt gods eller järnvägar i anslutning till planområdet.*” under Risker i omgivningen. Planområdet korsar både väg 255 som är omlodningsväg för E4:an samt att den ska angöra mot järnvägen i öst där det går godstrafik och specifikt bränsletåget mellan Gävle och Arlanda. Är inte de riskkällor i planområdet som måste hanteras?

67. I flera handlingar hänvisar man till att bebyggelse i Sydöstra Stadsdelarna inte tas hänsyn till då de ej finns idag. Hänsyn till tex risker hänvisas att de ska tas upp i kommande detaljplaner. Är inte det väldigt bakvänt då byggnationen av Sydöstra stadsdelarna är känd? Det ska väl ändå vara spårvägen som ska anpassas till bebyggelsen för att säkerställa allt kring miljö, framkomlighet, säkerhet etc?

68. I PM Risk och Säkerhet skriver konsulten att naturvärdesanalysen samt naturvärdesinventeringen behöver kompletteras i senare skeden då den ej är komplett eller fullständig sammanställd. I detta läge måste väl ändå alla utredningar vara klara om ett korrekt beslut ska kunna tas?

Privatperson 126

Angående Kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D. Med anledning av vikande befolkningsutveckling och i övrigt bristande resenärs underlag för denna sträcka anser jag att samhällsnyttan för delsträcka D inte motiverar de stora kostnaderna och den omfattande miljöpåverkan, särskilt gäller det för bron över Fyrisån. Alltså bör man inte gå vidare att bygga delsträcka D för spårvagnstrafik.

Privatperson 127

Detaljplanen behöver revideras mycket. Bron över Fyrisån måste slopas då den skulle bli en ekologisk katastrof och äventyra vårt dricksvatten. Bort med den planerade bron! Spårvägsbygget, så som det är planerat nu, innebär förlust av många stora träd (så som skett på Dag- Hammarskiöld, fasansfullt kal väg nu!). Träden behövs för skugga, vattenhushållning, avgasrensning/ luftkvalitet, stadsklimatet, utjämning av buller, insynsskydd mm - för att inte bara prata om biologisk mångfald! Nyplantering av "pinnar" (som kanske vill växa eller kanske inte vill växa) ersätter inte storvuxna träd och producerar bara en bråkdel syrgas. Låt träden vara kvar! Det måste finnas andra lösningar!

Privatperson 158 och 188

Vi stödjer inte kommunens förslag att bygga spårväg i Uppsala med en sträckning mellan Bergsbrunna och Bäcklösa eftersom en sådan transportlösning baseras på bristande beslutsunderlag och har tagits fram av en skör politisk majoritet i Uppsala. Dessutom har dessa planer inget förankrat stöd från medborgarna. Förutom att det innebär förstörelse av stora natur, kultur- och miljövärden, kommer det även att beröva oss medborgare biologisk mångfald, kulturhistoria, natur-, miljö- och friluftsvärden samt åkermark. Detaljplanerna baserar sig på sådana antaganden som medför ogynnsamma och oförutsägbara konsekvenser för medborgarna i Uppsala kommun samt inom Region Uppsala. Förslagen inrymmer betydande negativa konsekvenser för de boende och högt uppskattade kvaliteter kommer att byggas bort.

Kommunen har börjat med förberedande arbeten för spårvägen utan att detaljplaner står färdiga eller vunnit laga kraft. Bland annat ledningsflyttningar och sänkande av väg 255 vid infarten till Sävja södra vilket innebär att gångtunneln kommer att tas bort och skog huggs ner. Detta trots att man inte vet om man får tillstånd för bron! Detta är mycket anmärkningsvärt! Kommunen har inte genomfört någon dialog med boende i området. Kommunen tar därmed inte sitt ansvar gällande det demokratiska perspektivet där medborgarnas synpunkter ska tillmätas betydelse. Inte heller har man tagit hänsyn till barnkonventionen och andra regelverk som syftar till att skapa säkra miljöer.

Planerad broförbindelse över Fyrisån och Uppsalas dricksvattentäkt

Vi motsätter oss en 850 meter lång högbro över Fyrisån, vid naturreservatet Årike Fyris, som för alltid kommer att förstöra landskapsbilden vid Fyrisåns värdefulla dalgång. En bro över Fyrisån vid Ultuna riskerar att skada Uppsalas enda dricksvattentäkt i Uppsalaåsen, en av Sveriges viktigaste grundvattenförekomster och äventyrar därutöver två miljoner människor som har Mälaren som sitt dricksvatten. Det saknas reservvattenförsörjning i de fall åsen inte längre skulle gå att nyttja och det saknas även utredning om hur vårt enda dricksvatten ska skyddas. Den planerade ökade

befolkningens mängden kan leda till vattenbrist. Råvatten för rening till dricksvatten behövs redan år 2027 men kommunen kan inte ange hur detta ska gå till. Detta projekt kommer att stöpa om hela södra och sydöstra förorternas värdefulla miljöer som har ett av de högsta natur-, kultur-, landskaps- och friluftsvärdena för Uppsala. Den planerade ökande befolkningens mängden i södra och sydöstra staden (33 000 nya bostäder) kan även leda till problem med ökat avloppsvatten. Det avloppsvatten som släpps ut i Fyrisån idag uppfyller inte lagens miljö kvalitetsnormer. Uppsalas reningsverk är överbelastat och dispens för avloppsfrågan är inte löst. Både vatten och avloppsfrågan behöver vara löst innan dessa planer kommer ut på samråd och granskning. Inte heller utifrån dessa aspekter är underlagt tillräckligt utrett.

Spårvagn innebär tung infrastruktur som med största sannolikhet kommer kräva stabiliserande åtgärder då den anläggs på Uppsalaleran. Detta innebär påning vilket är en extremt riskfylld teknik att använda i känsliga områden då den både kan föra ner föroreningar i grundvattnet, men även punktera lager som gör att grundvattnet läcker ut.

Enligt Uppsala kommuns egna utredningar medför en bro över Fyrisån enbart negativ påverkan. Hur kan kommunen gå vidare med dessa planer om de påvisar att alla aspekter försämras?

Buller

Det buller som tillkommer från spårvagnar och andra motorfordon kommer radikalt att påverka djurliv, de boende och rekreation för människan. Ljudmiljön kommer att ändras från ett tyst område till buller, vibrationer och gnissel från spårvagnarna inte bara under byggprocessen utan för all framtid. Betänk att ljud fortplantas odämpat längs dalen och vattnet, något som inte har utretts.

Kommunen planerar att bygga en bro över Fyrisån vid Hemslöjdsvägen och 650-850 bostäder per år i området, spårvagnsdepå i nära anslutning till bron, ombyggnad av hemslöjdsvägen, samtidigt. Detta innebär många år av buller för oss boende i området.

Det finns vetenskapliga publikationer som belyser hälsoeffekter. Stress ger påslag av autonoma nervsystemet och ökad frisättning av stresshormoner. Detta kan leda till hjärtproblem och högt blodtryck samt negativ inverkan på immunsystemet. Barn bör särskilt tas i beaktande. Bullret ger även negativ inverkan på djurlivet och då speciellt fåglar som rastar längst ån. De är minst lika känsliga för buller som oss människor. Stressnivåerna ökar och de kommer att undvika området och det finns en risk att det blir permanent.

Bebyggelse

Jag motsätter mig planerna på 21 500 nya bostäder samt 10 000-15 000 arbetsplatser i sydöstra stadsdelarna. Planerna på extrem befolkningsökning och förtätning i Sävja härrör från 2016 års översiktsplan och avtal och behandlas i separat projekt för de sydöstra stadsdelarna, men ligger till grund för behovet av, och är en förutsättning för, bro och spårväg samt dess utformning. Drygt 40% av Uppsala Kommuns totala befolkningsökning de närmaste 30 åren ska enligt planen tas upp av sydöstra stadsdelarna. Det är en 500-procentig ökning från dagens folkmängd i området – från närmare 10 000 invånare idag, till närmare ca 60 000 invånare om 30 år. Detta kommer inte bara skapa Sveriges mest tätbefolkade förort utan även Nordens! Det utgör även en stor risk att kommunen skapar ett nytt utanförskapsområde.

Områdets hjärta

Naturen och kulturen är området hjärta, själ och identitet. Området planerades och byggdes med detta som grundtanke och det är anledningen till att många valt att bo just här – det lugna och rofyllda samhället där skogsmarkerna och ängarna finns inne bland bebyggelsen och som omringas på alla sidor av naturreservat och slättlandskap med odlingsmark av högsta kvalitet. Det finns få ställen som är så totalt omringad och genomsvrad av skyddsvärd och älskad natur, miljö och kultur!

I bland annat planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen till detaljplanen kan man läsa att många arter är fridlysta, hotade eller särskilt utpekade för de olika naturreservaten i området, inklusive träd-, växt-, insekts-, djur-, fisk-, fågel-, fladdermus-, groddjursarter och salamandrar. I den uppdaterade Föp:en för de sydöstra stadsdelarna och Länsstyrelsens yttrande om Föp:en kan man läsa om fler arter inom dessa områden. I planbeskrivningen står bland annat om naturvärden i högsta naturvärdesklass, strandskyddsområden, vattenskyddsområde, landskapsbildskydd, flera skyddade naturreservat och annan känslig naturmiljö, ett stort antal riksintressen med kulturhistoriska värden, områden för friluftsliv och rekreation, och brukningsbar jordbruksmark av hög kvalitet. Man kan också läsa att bron och dess förlängning i boulevarden onekligen kommer bryta mot i stort sett alla dessa skydd, göra ingrepp i alla dessa skyddsvärda miljöer och områden och orsaka skada på oersättliga geologiska, hydrologiska och biologiska system.

Stordammen/Lunsen

Natur och miljöskador i nuvarande Sävja och vid Stordammen kommer att bli omfattande, avsevärda grönytor och träd kommer förstöras helt. Någon kompensation för denna planerade naturförstörelse har inte angetts för området. Avrinning och markarbeten/dränering av vattenförhållandena i Lunsens naturreservat och vid planerad bebyggelse och trafikspår kommer att vara omfattande.

Världsarvsnominering

Det är en unik flora och fauna i Åriket sedan Linnés dagar. Det blir ett stort ingrepp med bro och spårväg. Vi ifrågasätter att kommunen väljer att riskera världsarvsnomineringen The Rise of Systematic Biology. Det framgår inte hur denna bro ska kunna konstrueras så att den inte stör de riksintressen som finns i Årike Fyris. Det är ytterst förvånande att Kommunen, i förslaget till detaljplan delsträcka D, inte har nämnt eller kommenterat dessa omständigheter.

I miljökonsekvensbeskrivningen sträcka D står att man ska pröva att flytta Linnéstigen. Linnéstigen har ett historiskt- och botaniskt värde. Det ställs stor tillit till frågan om ekologisk kompensation vilket är märkligt i detta sammanhang. Hur skulle man kunna kompensera på annan plats för de unika naturvärden och biotoper som kommer att störas av spårvägen? Det finns inget vetenskapligt stöd för ekologisk kompensation <https://www.slu.se/ew-nyheter/2021/6/det-saknas-vetenskapligt-stod-forekologisk-kompensation/>. Hur är det ens fysiskt möjligt att kompensera för en historisk plats?

Uppsala Södra

De flesta resenärer som reser till Stockholm C väljer direkttåg från Resecentrum än att köa för hiss till lokaltåg nedanför Sävja. Spårvägen trafikerar inte Sävjabornas naturliga

arbets- och handelsplatser till Fyrislund och Boländerna. Vi ifrågasätter att kommunen väljer stationsplats där spårvägen inte når ända fram.

Den planerade spårvagnsdepån är fullständigt beroende av parallella detaljplaner om spårväg, bro över Fyrisån vid Ultuna och Föp:en för de sydöstra stadsdelarna. Även om Uppsala kommun vill att de olika detaljplanerna kopplade till den så kallade kapacitetsstarka kollektivtrafiken och Föp:en ska behandlas separat så behöver de ses i en helhet.

Kostnad

Den sammanlagda kostnaden för hela spårvägs /trafik- sträckningen (14-18 miljarder har nämnts i debatter/diskussioner) har inte redovisats. T.ex. ingår inte vattenskydd, pålning, depå och vagnar i de 6 miljarder kronor som kommunen hänvisar till. Totala kostanden är i samma storlek som kommunens årliga budget på ca 16 miljarder kronor. Miljardkostnaderna för detta projekt tar stora resurser från t.ex. vård, skola och omsorg.

Dessutom stödjer vi inte regionens dyraste miljardprojekt någonsin - spårvagnsdepån. Det är inte heller lämpligt att kommunen lånar mångmiljardbelopp till kapacitetsstark kollektivtrafik i nuvarande lågkonjunktur och omvärldsläge. De ekonomiska konsekvenserna av planförslagen framgår inte av planbeskrivningarna. Sedan fyrspårsavtalet skrevs har mycket förändrats. De förutsättningar som fanns då är inte lika idag. Till exempel har vi genomlevt en pandemi, människors levnadssätt har förändrats och nu är vi mitt i en lågkonjunktur där bland annat bostadsbyggandet minskat rejält.

Medborgarnas inflytande

Sist men inte minst upplever vi brist för den demokratiska processen, rättsliga processer och respekt för myndigheters utlåtanden.

Planeringen bedrivs mer utifrån vad som skrivits i fyrspårsavtalet än vad som är lämpligt utifrån de faktiska förhållandena i de berörda områdena. Detta utan hänsyn till de lokala perspektiv som har lyfts fram under de samråd som hittills hållits.

Hela Föp:en förefaller vara framtagen med bron, spårvägsboulevarden och tågstationen som utgångspunkt, samtidigt som detaljplanerna för bro, kapacitetsstark kollektivtrafik och spårvagnsdepå är mer eller mindre beroende av den bebyggelse som föreslås i Föp:en. Det är därför omöjligt att vare sig få en helhetsbild av konsekvenserna av det som berörs i detaljplanerna för depån och delsträcka D eller att kunna yttra sig om dem utan att även sätta sig in de andra detaljplanerna tillsammans med Föp:en. Vi ifrågasätter också varför kommunen och regionen fortsätter med förberedelser för bland annat markarbeten och depå när inte tillstånd för broprojektet beviljats.

Trots yttranden, debatter, protester i form av demonstrationer och insändare har Uppsala kommun inte tagit någon hänsyn till dessa. Vi är därmed starkt kritiska till hela beslutsprocessen och hur den drivs igenom utan respekt för medborgarna. Förutom omvärldsläget, klimatförändringar, att vatten- och avloppsfrågan inte är löst, att det gått 8 år sedan ÖP 2016 genomfördes och mycket har förändrats sedan dess, att det senaste årets befolkningsstatistik varit konstant sjunkande, lågkonjunktur samt inflation finns därför skäl att göra ett omtag. Dessutom är det inte ens klart med finansieringen av Fyrspår.

Vi ber därför Uppsala kommun att med hänsyn till ovanstående redovisade uppgifter gör ett omtag om dessa planer nu!

Privatperson 152,169, 224, 617 och 814

Jag har i samband med samrådet i september 2023 yttrat mig gällande delsträcka D. Jag kan konstatera att Uppsala kommun inte har tagit någon som helst hänsyn till mina synpunkter. Mina synpunkter kvarstår därmed även i detta yttrande tillsammans med nya synpunkter.

Det som kan tilläggas är att kommunen, utan att detaljplaner står färdiga eller vunnit laga kraft, redan börjat med förberedande arbeten för spårvägen. Bland annat ledningsflyttningar och att väg 255 ska sänkas med fyra meter vid infarten till Sävja södra. Det innebär att gångtunneln tas bort och skog huggs ner, trots att man inte vet om man får tillstånd för bron, vilket är mycket anmärkningsvärt! Kommunen har inte genomfört någon dialog med boende i området. Kommunen tar därmed inte sitt ansvar gällande det demokratiska perspektivet där medborgarnas synpunkter ska tillmätas betydelse. Inte heller har man tagit hänsyn till barnkonventionen och andra regelverk som syftar till att skapa säkra miljöer.

Jag stödjer inte kommunens förslag att bygga spårväg i Uppsala med en sträckning mellan Bergsbrunna och Bäcklösa eftersom en sådan transportlösning baseras på bristande beslutsunderlag och har tagits fram av en skör politisk majoritet i Uppsala. Dessutom har dessa planer inget förankrat stöd från medborgarna. Förutom att det innebär förstörelse av stora natur, kultur- och miljövärden, kommer det även att beröva oss medborgare biologisk mångfald, kulturhistoria, natur-, miljö- och friluftsvärden samt åkermark. Detaljplanerna baserar sig på sådana antaganden som medför ogynnsamma och oförutsägbara konsekvenser för medborgarna i Uppsala kommun samt inom Region Uppsala. Förslagen inrymmer betydande negativa konsekvenser för de boende och högt uppskattade kvaliteter kommer att byggas bort. Allt i syfte att bygga så stort antal bostäder som möjligt (Nordens befolkningstätaste förort) som behövs för att kunna motivera valet av spårväg framför tex buss.

Planerad broförbindelse över Fyrisån och Uppsalas dricksvattentäkt

Jag motsätter mig en 850 meter lång högbro över Fyrisån, vid naturreservatet Årike Fyris, som för alltid kommer att förstöra landskapsbilden vid Fyrisåns värdefulla dalgång. En bro över Fyrisån vid Ultuna (grundförstärkningsåtgärder och markarbeten) riskerar att skada Uppsalas enda dricksvattentäkt i Uppsalaåsen, en av Sveriges viktigaste grundvattenförekomster (klassat som Riksintresse) och äventyrar därutöver två miljoner människor som har Mälaren som sitt dricksvatten. Det saknas reservvattenförsörjning i de fall åsen inte längre skulle gå att nyttja och det saknas även utredning om hur vårt enda dricksvatten ska skyddas. Den planerade ökade befolkningmängden kan leda till vattenbrist. Råvatten för rening till dricksvatten behövs redan år 2027 men kommunen kan inte ange hur detta ska gå till. Detta projekt kommer att stöpa om hela södra och sydöstra förorterernas värdefulla miljöer som har ett av de högsta natur-, kultur-, landskaps- och friluftsvärdena för Uppsala.

Det finns inget underlag presenterat av kommunen som bedömer att det vore möjligt att anlägga en broförbindelse över Fyrisån utan en betydande miljöpåverkan på riksintresset vattenskyddsområdet Uppsala- Vattholmaåsen. Risk för kraftig påverkan på Upplands viktigaste vattentäkt kvarstår därmed. Innovativa lösningar är inte acceptabla.

Kommunen borde, när förslaget till en bro presenterats, ha undersökt och redovisat en identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter som genomförandet av en framtida broförbindelse kan antas medföra. Även uppgifter om de åtgärder som planeras för att förebygga, förhindra, motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter, en sammanfattning av de överväganden som har gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes. Kommunen ska följa Miljöbalken och plan- och byggnadslagen vilket saknas i stor utsträckning av handlingarna.

Kommunen bör därför snarast presentera sådana uppgifter, enligt regelverket för PBL och MB angivet ovan, innan man går vidare med denna detaljplan. Därtill bör kommunen göra en bedömning om det kan vara möjligt att erhålla ett miljötillstånd för en broförbindelse över Fyrisån.

Enligt synnerligen starkt yttrande från Sveriges geologiska undersökning (SGU) gällande Södra staden, [33-2878 samt 2835_2016.pdf](#) (sgu.se), uppger de att byggnationen av denna bro innebär oacceptabla risker för grundvattnet i åsen, speciellt vattenförlust och förorening. Kommunens förslag till ny broförbindelse följer härmed inte heller Uppsalas Översiktsplan 2016s intentioner om en miljömässigt hållbar utveckling. Jag önskar därför ytterst lyhördhet i denna fråga och det är ytterligare ett skäl till att bromsa de fortsatta planerna och göra ett omtag!

SGU har fram till idag inte ändrat ståndpunkt. Jag kan inte se att kommunen har tagit hänsyn till SGUs yttrande, dvs från en myndighet som innehar expertkunskaper.

Den planerade ökande befolkningmängden i södra och sydöstra staden (33 000 nya bostäder) kan även leda till problem med ökat avloppsvatten. Det avloppsvatten som släpps ut i Fyrisån idag uppfyller inte lagens miljö kvalitetsnormer. Uppsalas reningsverk är överbelastat och dispens för avloppsfrågan är inte löst. Både vatten och avloppsfrågan behöver vara löst innan dessa planer kommer ut på samråd och granskning. Inte heller utifrån dessa aspekter är underlagt tillräckligt utrett.

Spårvagn innebär tung infrastruktur som med största sannolikhet kommer kräva stabiliserande åtgärder då den anläggs på Uppsalaleran. Detta innebär påminning vilket är en extremt riskfylld teknik att använda i känsliga områden då den både kan föra ner föroreningar i grundvattnet, men även punktera lager som gör att grundvattnet läcker ut.

Spårväg innebär högre föroreningar av tungmetaller i sin närmiljö. Dessa föroreningar kan komma i kontakt med människor och även läcka ut i vattendrag vid olycka på bron kommer föroreningar från räddningsarbetet att nå Fyrisån direkt.

Även om bron utformas så att släckvatten samlas upp och rinner till dammarna, står det ingenstans i utredningen för utformningen av dammar att de ska gå att stänga dammarna för att samla upp ett spill/läckage. En sådan viktig funktion ska vara noggrant beskriven i detta skede av processen!

Vidare är luftkvalitetsutredningen ej komplett och borde göras om för detta skede innan ett beslut tas. De har utgått ifrån data som ej är komplett och som därför underskattar partikelföroreningar från spårvägen (nämns i utredningen). Utredningen målar därför upp ett drömscenario som får spårvägen att se bättre ut än andra alternativ. Det finns alldeles för få studier kring spårvägens utsläpp och dess påverkan på dagvatten och Uppsalas grundvattenförsörjning (WSP).

Enligt Uppsala kommuns egna utredningar medför en bro över Fyrisån enbart negativ påverkan. Hur kan kommunen gå vidare med dessa planer om de påvisar att alla aspekter försämras?

Buller

Det buller som tillkommer från spårvagnar och andra motorfordon på bron och i dess närhet, kommer radikalt att påverka djurliv, de boende och rekreation för människan. Ljudmiljön kommer att ändras från ett tyst område till buller, vibrationer och gnissel från spårvagnarna inte bara under byggprocessen utan för all framtid. Betänk att ljud fortplantas odämpat längs dalen och vattnet, något som inte har utretts.

Utryckningsfordon planeras också kunna trafikera bron vilket innebär andra frekventa ljudstörningar.

Kommunen planerar att bygga en bro över Fyrisån vid Hemslöjdsvägen och 650-850 bostäder per år i området, spårvagnsdepå i nära anslutning till bron, ombyggnad av hemslöjdsvägen, samtidigt. Detta innebär många år av buller för oss boende i området. Tex ska bostäderna vara klara fram till år 2050 och arbetstiden för bron bestäms till 8 år.

Arbetet med bron kommer att kunna ske helgfri måndag-fredag kl.7-22 samt lördag, söndag och helgdagar kl. 7-19. Bullerstörningarna avfärdas med att gränsvärdena inte överskrids inomhus för närboende.

Vi närboende hänvisas till att vistas inomhus i flera års tid för att inte störas av bullret och konstaterar att några kumulativa effekter för bullret inte har genomförts.

Dessutom finns det vetenskapliga publikationer Noise and mental health som belyser hälsoeffekter. Stress ger påslag av autonoma nervsystemet och ökad frisättning av stresshormoner vilket kan leda till hjärtproblem och högt blodtryck samt negativ inverkan på immunsystemet. Barn bör särskilt tas i beaktande.

Bullret ger även negativ inverkan på djurlivet och då speciellt fåglar som rastar längst ån. De är minst lika känsliga för buller som jag människor. Stressnivåerna ökar och de kommer att undvika området och det finns en risk att det blir permanent.

Bebyggelse

Jag motsätter mig planerna på 21 500 nya bostäder samt 10 000- 15 000 arbetsplatser i sydöstra stadsdelarna.

Planerna på extrem befolkningsökning och förtätning i Sävja härrör från 2016 års översiktsplan och avtal och behandlas i separat projekt för de sydöstra stadsdelarna, men ligger till grund för behovet av, och är en förutsättning för, bro och spårväg samt dess utformning. Drygt 40% av Uppsala kommuns totala befolkningsökning de närmaste 30 åren ska enligt planen tas upp av sydöstra stadsdelarna. Det är en 500-procentig ökning från dagens folkmängd i området – från närmare 10 000 invånare idag, till närmare ca 60 000 invånare om 30 år. Detta kommer inte bara skapa Sveriges mest tätbefolkade förort utan även Nordens! Det utgör även en stor risk att kommunen skapar ett nytt utanförskapsområde.

Den enorma och ofattbara befolkningsökningen och förtätning innebär en total transformation av området och som medför stora negativa konsekvenser för bland annat miljö, natur, kultur, folkhälsa och dagens invånare. Förutom byggnation av spårväg kommer det att byggas 850 bostäder per år i området vilket innebär en

byggarbetsplats för de boende under 30 års tid. Någon hänsyn till detta har de ansvariga i kommunen inte tagit trots många kritiska röster i form av yttranden (över 2000 i samband med Föp:en), insändare och demonstrationer. Några kumulativa effekter har inte heller genomförts.

Det extremt ökade invånarantalet i området och ökade antalet besökare, transporter och verksamhet, kommer resultera i drastiskt ökade utsläpp av olika föroreningar till den marina miljön och belastningen på de hydrologiska och biologiska systemen i området. Riskerna och konsekvenserna med att enligt planerna bygga en stor bro över Fyrisån, spårväg och all infrastruktur för bostäder, företagande och service i detta område är fullständigt oacceptabla. Hur Uppsala Kommun först planerar för bebyggelse och infrastruktur utan att kontrollera vilka förutsättningar som finns för en godtagbar markanvändning är för mig anmärkningsvärt.

Områdets hjärta

Naturen och kulturen är områdets hjärta, själ och identitet. Området planerades och byggdes med detta som grundtanke och det är anledningen till att många valt att bo just här – det lugna och rofyllda samhället där skogsmarkerna och ängarna finns inne bland bebyggelsen och som omringas på alla sidor av naturreservat och slättlandskap med odlingsmark av högsta kvalitet.

Det finns få ställen som är så totalt omringad och genomsyrad av skyddsvärd och älskad natur, miljö och kultur!

I bland annat planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen till detaljplanen kan man läsa att många arter är fridlysta, hotade eller särskilt utpekade för de olika naturreservaten i området, inklusive träd-, växt-, insekts-, djur-, fisk-, fågel-, fladdermus-, groddjursarter och salamandrar. I den uppdaterade Föp:en för de sydöstra stadsdelarna och Länsstyrelsens yttrande om Föp:en kan man läsa om fler arter inom dessa områden. I planbeskrivningen står bland annat om naturvärden i högsta naturvärdesklass, strandskyddsområden, vattenskyddsområde, landskapsbildskydd, flera skyddade naturreservat och annan känslig naturmiljö, ett stort antal riksintressen med kulturhistoriska värden, områden för friluftsliv och rekreation, och brukningsbar jordbruksmark av hög kvalitet. Man kan också läsa att bron och dess förlängning i boulevarden onekligen kommer bryta mot i stort sett alla dessa skydd, göra ingrepp i alla dessa skyddsvärda miljöer och områden och orsaka skada på oersättliga geologiska, hydrologiska och biologiska system.

I PM Risk och Säkerhet skrivs det under Risker i omgivningen följande; *”Inte heller har det identifierats några riskkällor i form av rekommenderade leder för transporter av farligt gods eller järnvägar i anslutning till planområdet.”* Jag konstaterar att planområdet korsar både väg 255 som är omlidningsväg för E4:an samt att den ska angöra mot järnvägen i öst där det går godstrafik och specifikt bränsletåget mellan Gävle och Arlanda. Detta är riskkällor i planområdet som inte har hanterats. Vidare framgår det av PMet att naturvärdesanalysen samt naturvärdesinventeringen behöver kompletteras i senare skeden då den ej är komplett eller fullständigt sammanställd. Jag ifrågasätter om ett korrekt beslut kan tas när alla utredningar inte är klara.

Jag kan inte se att planerna värnar om varken områdets unika, känsliga och skyddsvärda natur och miljö eller dess invånare.

Gestaltning av bron

I Gestaltungs handlingen för bron framgår att ”De flesta som upplever bron i vardagen är de som färdas över bron, i kollektivtrafikfordon, som fotgängare eller cyklister”. Alla som bor i anslutning till bron eller rör sig längs Fyrisån på både östra och västra sidan då nämns inte här. Även dessa personer är viktiga. De påverkas mer av bron än de som kommer att befinna sig på den en kort stund.

Vidare visas inte suicidstängslet på gestaltningsbilderna för bron. Det finns bara med på sektioner. Det påverkar definitivt hur bron uppfattas. Detta stängsel finns ej heller beskrivet i text i handlingen.

När det gäller belysningen för bron så beskrivs bara utformningen. Det redovisas inga renderingar av bron när det är mörkt och belysningen är tänd så det går att få en uppfattning av hur det påverkar landskapsbilden.

Stordammen/Lunsen

Natur och miljöskador i nuvarande Sävja och vid Stordammen kommer att bli omfattande, avsevärda grönytor och träd kommer förstöras helt. Någon kompensation för denna planerade naturförstörelse har inte angetts för området. Avrinning och markarbeten/dränering av vattenförhållandena i Lunsens naturreservat och norr därom vid planerad bebyggelse och trafikspår kommer att vara omfattande. Jag vill göra Uppsala kommun uppmärksamma på att följa Miljöbalken.

Våtmarken Lunsen som är hem till ett stort antal skyddsvärda arter, ligger beläget i områdets högsta topografi. Sävja ligger topografiskt lägre och all aktivitet med byggnation av infrastruktur och försörjningssystem som ska installeras under mark riskerar att avvattna Lunsen genom bland annat förändrade avrinningsmönster och sprickbildning. Våtmarker ska skyddas enligt nationella och internationella direktiv. Sävjaån och Fyrisån är de vattendrag som är lägst i topografin och som får ta emot bland annat allt dagvatten från Sävja. Sävjaån och Fyrisån som är hem till flertalet skyddsvärda arter, samt Mälaren nedströms från Fyrisån, tar redan idag upp stora mängder föroreningar som kommer jaga t.ex. dagvatten, utsläpp eller vatten som inte kan renas fullt ut i avloppsreningsverken. Enligt planen kommer dessa vattendrag belastas av ännu större mängder föroreningar än vad som sker idag.

Världsarvsnominering

Det är en unik flora och fauna i Åriket sedan Linnés dagar. Det blir ett stort ingrepp med bro och spårväg. Jag ifrågasätter att kommunen väljer att riskera världsarvsnomineringen The Rise of Systematic Biology, Linnéminnen till Unesco genom denna brodragning genom det känsligaste stället vid Ultuna källa med hänvisning till hur Elbedalen i Dresden förlorade sin UNESCO-status 2009 på grund av just en nybyggd bro. Det framgår inte hur denna bro ska kunna konstrueras så att den inte stör de riksintressen som finns i Årike Fyris. Det är ytterst förvånande att kommunen, i förslaget till detaljplan delsträcka D, inte har nämnt eller kommenterat dessa omständigheter.

I miljökonsekvensbeskrivningen sträcka D står att man ska pröva att flytta Linnéstigen. Linnéstigen har ett historiskt- och botaniskt värde. Det ställs stor tillit till frågan om ekologisk kompensation vilket är märkligt i detta sammanhang. Hur skulle man kunna kompensera på annan plats för de unika naturvärden och biotoper som kommer att störas av spårvägen? Det finns inget vetenskapligt stöd för ekologisk kompensation

[https://www.slu.se/ew-nyheter/2021/6/det-saknas-vetenskapligt-stod-for-ekologisk-kompensation/Hur är det ens fysiskt möjligt att kompensera för en historisk plats?](https://www.slu.se/ew-nyheter/2021/6/det-saknas-vetenskapligt-stod-for-ekologisk-kompensation/Hur%20%C3%A4r%20det%20%C3%A4r%20fysiskt%20m%C3%B6jligt%20att%20kompensera%20f%C3%B6r%20en%20historisk%20plats?)

Den planerade sträckningen

I sitt första samrådsyttrande skriver Länsstyrelsen om utredning av alternativa sträckningar. Jag utgår från att Länsstyrelsen kommer att vidhålla detta krav. Länsstyrelsen skriver om alternativa sträckningar på sidan 8: i sitt första samrådsyttrande över spårväg

<https://www.uppsala.se/contentassets/d83124e5e676471cb6068f12b6ad279d/lansstyrelsen-yttrande-samrad.pdf>" Syftet är inte endast att få till stånd en effektiv trafikförbindelse den kortaste vägen utan också att en sådan förbindelse kan byggas med minsta möjliga negativa påverkan på miljön. Exempelvis hade alternativ 3 mellan aktuellt broreservat och Flottsundsbron kunnat utredas närmare även om sträckningen är 1,3 km längre. Med den hastighet som spårvägen antas ha bedöms den förlängda restiden inte bli avsevärt längre vilket ska vägas mot kostnader, tillgänglighet och skillnader i påverkan på olika miljöaspekter och intressen. Enligt miljöbalken 6 kap 11 § punkt 2 ska rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd identifieras, beskrivas och bedömas. I miljöbedömningsförordningen (2017:966) 17§ anges vidare att miljökonsekvensbeskrivningens innehåll enligt 6 kap. 35 § p.2 miljöbalken ska avse uppgifter om 1. möjliga alternativa utformningar och skälen för den valda utformningen med hänsyn till miljöeffekter 2. möjliga alternativa platser och skälen för valet av plats med hänsyn till skillnader i miljöeffekterna mellan den valda platsen och alternativet, Länsstyrelsen anser sammanfattningsvis att beskrivningen av de nya alternativens påverkan på miljön och olika intressen behöver kompletteras och fördjupas för att kunna göra den bedömning och avvägning som krävs enligt 17 § punkt 2 i miljöbedömningsförordningen (2017:966) ovan. Åtminstone gäller det som sagts ovan det eller de alternativ som har minst negativ påverkan på restid och kostnader."

Jag ifrågasätter att kommunen trots all kritik och information som framkommit i olika yttranden ändå överväger denna bro och denna sträcka. Det saknas fortfarande utredning för alternativa sträckor. Underlaget är därför inte tillräckligt utrett.

Jag stödjer inte heller planerna för spårväg eftersom bron i ett annat politiskt läge kan möjliggöras för privata bilar. En genomfartsled i området till E4:an vore förödande.

Uppsala Södra

De flesta resenärer som reser till Stockholm C väljer direkttåg från Resecentrum än att köa för hiss till lokaltåg nedanför Sävja. Spårvägen trafikerar inte Sävjabornas naturliga arbets- och handelsplatser till Fyrislund och Boländerna. Jag ifrågasätter att kommunen väljer stationsplats där spårvägen inte når ända fram.

Den planerade spårvagnsdepån är fullständigt beroende av parallella detaljplaner om spårväg, bro över Fyrisån vid Ultuna och Föp:en för de sydöstra stadsdelarna. Även om Uppsala Kommun vill att de olika detaljplanerna kopplade till den så kallade kapacitetsstarka kollektivtrafiken och Föp:en ska behandlas separat så behöver de ses i en helhet.

200 års regn

I Uppsala spårvägars analys av påverkan av skyfall utförd av Norkonsult använder utredningen sk 100 års regn som riktmärke. MSB har även genomfört risker med skyfall. Uppsala och Fyrisån räknas som ett riskområde både norr och söder om city. MSB:s utredning tar hänsyn till även 200 års regn. Konsekvenserna av 200 års regn är klart större än ett 100 års regn. Det torde få konsekvenser för risk och utvärdering av ett brobygge över ån. Jag ifrågasätter varför kommunen inte tagit hänsyn till eventuellt 200 års regn och att MSBs utredning saknas i analyserna.

Kostnad

Den sammanlagda kostnaden för hela spårvägs /trafik-sträckningen (14-18 miljarder har nämnts i debatter/diskussioner) har inte redovisats. T.ex. ingår inte vattenskydd, pålning, depå och vagnar i de 6 miljarder kronor som kommunen hänvisar till. Totala kostanden är i samma storlek som kommunens årliga budget på ca 16 miljarder kronor. Miljardkostnaderna för detta projekt tar stora resurser från t.ex. vård, skola och omsorg.

Dessutom stödjer jag inte regionens dyraste miljardprojekt någonsin - spårvagnsdepån. Det är inte heller lämpligt att kommunen lånar mångmiljardbelopp till kapacitetsstark kollektivtrafik i nuvarande lågkonjunktur och omvärldsläge. De ekonomiska konsekvenserna (investering och drift) av planförslagen framgår inte av planbeskrivningarna. Det behövs därmed ett omtag i planeringen innan de slutliga lösningarna för kollektivtrafiken i området läggs fast i detaljplaner.

Uppsala är uppenbarligen en av de kommuner i landet som lägger minst pengar på att finansiera skolan. Siffrorna slående: Uppsala lägger nästan minst pengar på undervisning – i hela landet (unt.se). Under lång tid har det varit stora brister i skolorna som riskerar elevernas och personalens hälsa, säkerhet och trivsel. Det är därför provocerande att de styrande i kommunen efter valet 2022 planerar en budget vid namn ”barnens budget” när de i själva verket planerar en budget för spårvägen.

Sedan fyrsparavtalet skrevs har mycket förändrats. De förutsättningar som fanns då är inte lika idag. Till exempel har jag genomlevt en pandemi, människors levnadssätt har förändrats och nu är jag mitt i en lågkonjunktur där bland annat bostadsbyggandet minskat rejält.

I det här läget är det högst oansvarigt att fortsätta som om förutsättningarna inte ändrats och ta investeringar och lån i mångmiljardklassen som leder till skuldsättning och ger konsekvenser i generationer framöver. Det är inte heller acceptabelt att forcera fram beslut i sådana samhällstranformerande projekt med så stora kostnader, ingrepp, konsekvenser och risker baserat på gamla analyser och antaganden om samhällsutveckling, människors levnadsvanor och trender flera år innan pandemin, krig och diverse samhällsekonomiska kriser.

Regionen och kommunens ansvar

Jag ifrågasätter att Regionen har av sagt sig all rätt att påverka ett val av kollektivtrafik som de själva ska betala delar av, drifta och underhålla för all överskådlig framtid. Att Regionen valt att uteslutande acceptera allt som kommunen föreslår, inte kunna opponera sig, kritisera, säga stopp eller omförhandla, oavsett hur ogenomtänkt planen för kollektivtrafiken är, anser jag anmärkningsvärt. Uppsala kommun tvingar således Region Uppsala att lägga stora pengar på något som gynnar en liten del av kommunen

och regionen samtidigt som regionen har problem att finansiera sjukvård och kollektivtrafik i hela regionen. Jag menar därför att regionen ska ta tillbaka sitt ansvar. Regionens politiker är nämligen också förtroendevalda.

Medborgarnas inflytande

Sist men inte minst upplever jag brist för den demokratiska processen, rättsliga processer och respekt för myndigheters utlåtanden.

Planeringen bedrivs mer utifrån vad som skrivits i fyrsårsavtalet än vad som är lämpligt utifrån de faktiska förhållandena i de berörda områdena. Detta utan hänsyn till de lokala perspektiv som har lyfts fram under de samråd som hittills hållits.

Hela Föp:en förefaller vara framtagen med bron, spårvägsboulevarden och tågstationen som utgångspunkt, samtidigt som detaljplanerna för bro, kapacitetsstark kollektivtrafik och spårvagnsdepå är mer eller mindre beroende av den bebyggelse som föreslås i Föp:en. Det är därför omöjligt att vare sig få en helhetsbild av konsekvenserna av det som berörs i detaljplanerna för depå och delsträcka D eller att kunna yttra sig om dem utan att även sätta sig in de andra detaljplanerna tillsammans med Föp:en. Jag ifrågasätter också varför kommunen och regionen fortsätter med förberedelser för bland annat markarbeten och depå när inte tillstånd för broprojektet beviljats. Gör därför ett omtag med depå till det att alla nödvändiga beslut och tillstånd är säkrade för att inte slösa på skattebetalarnas pengar i onödan.

Trots yttranden, debatter, protester i form av demonstrationer och insändare har Uppsala kommun inte tagit någon hänsyn till dessa. Jag är därmed starkt kritisk till hela beslutsprocessen och hur den drivs igenom utan respekt för medborgarna. Förutom omvärldsläget, klimatförändringar, vatten- och avloppsfrågan inte är löst, en åtta år gammal översiktsplan har mycket förändrats med bl.a. lågkonjunktur, inflation och minskad folkökning vilket är skäl för att göra ett omtag.

Dessutom är det inte ens klart med finansieringen av Fyrspår.

Jag ber därför Uppsala kommun att med hänsyn till ovanstående redovisade uppgifter göra ett omtag om dessa planer nu!

Privatperson 267

För att komma till stationen i Bergsbrunna kommer man att åka via Skogsvägen om man kommer ifrån väg 255. Skogsvägen går förbi förskola och skola och är hastighetsbegränsad till 30/40, dessutom kan man inte mötas vid busshållplatserna pga avsmalnad väg. Jag anser att Skogsvägen är olämplig som genomfartsled och att en annan lösning måste skapas. Har ni räknat på trafikflödet på Skogsvägen? Tror ni att folk håller hastighetsgränserna om de har bråttom till stationen?

Privatperson 279 och 280

Vi skriver till er med djup oro och en stark önskan om att överklaga det planerade byggandet av en spårvagnsräls via en bro som kräver pålning ner i marken på ett djup av ca 70 meter. Detta beslut väcker betydande bekymmer kring potentiella risker för grundvattenskvaliteten och miljön i området. Vi vädjar till er att ta hänsyn till dessa farhågor och att utforska alternativa lösningar som inte äventyrar grundvattenssäkerheten och boendemiljöns unika karaktär.

Det är av största vikt att skydda våra vattenresurser och bevara miljön för kommande generationer. Byggandet av en spårvagnsräls via en pålad bro i ett område med ett skyddande lerlager som överlagrar grundvattnet utgör en potentiell risk för att punktera detta skyddande lager. En sådan händelse skulle kunna få allvarliga konsekvenser för grundvattenkvaliteten och därmed hota dricksvattentillgången och ekosystemet i området.

Vi vill betona några centrala punkter i vår överklagan:

1. Grundvattensäkerhet: Det är avgörande att skydda vårt grundvatten från föroreningar och risker. Byggandet av en spårvagnsräls via pålning på ett sådant djup kan potentiellt rubba det skyddande lerlagret och öppna för infiltration av föroreningar och riskfaktorer i grundvattnet. Det är av yttersta vikt att inte utsätta vår dricksvattenresurs för sådana risker.

2. Alternativa lösningar: Vi uppmanar er att noga överväga alternativa rutter och byggmetoder som inte hotar grundvattensäkerheten. Det måste finnas andra sätt att dra spårvagnsrälsen som inte involverar en pålning ner i marken på ett sådant djup. Att utforska dessa alternativ är en skyldighet gentemot vårt samhälles och miljöns välmående.

3. Bevarande av boendemiljön: Vårt område är unikt och värdefullt på många sätt, med en harmonisk miljö där människor och hästar lever sida vid sida. Byggandet av en spårvagnsräls över ängar och bostäder hotar den idylliska atmosfären som vi har skapat och värnar om. Det är viktigt att respektera vår önskan om att bevara denna unika boendemiljö och våra gemensamma värden.

Vi vädjar till er att ompröva beslutet om spårvagnsrälsen via pålning i marken och att istället arbeta tillsammans med samhället för att hitta lösningar som respekterar grundvattensäkerheten och bevarar vår unika boendemiljö. Vi ser fram emot en konstruktiv dialog och hoppas på att ni tar våra farhågor på allvar.

Privatperson 438

Spårvagnen blev omodern när eldrivna bussar kom. Varför ska man riva upp asfalt och bygga nya spår när bussar kan gå överallt, lika miljövänligt men milsvitt billigare. Slöseri med våra skattepengar, finns väl INGEN som vill ha detta mer än politikerna? Fråga invånarna, det är våra pengar! Lägg ner projektet innan det startar, behandla pengarna med respekt. Och vi behöver inte fler broar som krånglar nu.

Privatperson 473

Uppsala kommun har tagit beslut om hur kommunen ska arbeta med naturhänsyn och ekologisk kompensation i exploateringsprojekt med syfte att det inte ska uppstå en förlust i biologisk mångfald. Plan D går helt emot bevarandet av de fina naturområden och de djur som bor där, flera av dem hotade djurarter. Ängs- och gamla betesmarker behöver bevaras.

Bör inte Uppsala istället gå i framkant och gynna beslut som främjar folkhälsovärden, natur och kulturvärden? Stoppa detaljplanen för sträcka D!!!

Privatperson 509

En allmän åsikt: Det är ett rent "spel för galleriet" att ge oss boende i Uppsala endast en månad att läsa, sätta sig in i och kommentera hundratals sidor av detaljerad information gällande byggandet av två sektioner spårväg (C och D). Särskilt då det berör mycket känsliga områden utifrån en miljörelaterad synpunkt. Uppsala kommun är inte egentligen intresserade av invånarnas åsikter utan vill bara skynda på byggprocessen så att så mycket som möjligt är klart eller åtminstone påbörjat innan nästa val 2026. Troligen kommer hela detta byggprojekt att bli en stor fråga även vid nästa val eftersom det fortsatt råder en politisk oenighet gällande projektets alla delar. Tre frågor: 1) Enligt SCB har befolkningsutvecklingen i Uppsala visat på en folkökningstakt på betydligt lägre nivåer efter spårvägsprojektet och planen för en ny stadsdel i sydöstra Uppsala initierades 2017. Detta har bl.a. fört med sig att Uppsala kommun nyligen har stoppat allt byggande av nya skolor i staden. Varför är då fortsatt byggande av kapacitetsstark kollektiv transport i form av spårvagn och 21,500 nya bostäder i sydöstra Uppsala fortsatt nödvändig? Politiker som stöder dessa projekt tar inte hänsyn till den nuvarande demografiska utvecklingen i Uppsala kommun. Skattepengarna skulle kunna användas till viktigare basverksamhet i kommunen, t.ex. skol- och vårdverksamhet. 2) Hur är det möjligt för invånare att kunna ha åsikter om detaljplanen för delsträckorna C och D innan ett beslut kommit från mark- och miljödomstolen i Nacka angående miljökonsekvenser av spårvägsprojektet? Delsträcka D är extra känslig då det finns seriösa risker för påverkan av Uppsalas grundvatten, vilken sannolikt kommer att uppmärksammas av domstolen. Uppsala kommun visar lite respekt, inte bara för invånarens synpunkter, men också för beslutsprocessen i domstolen. 3) Hur är det möjligt att förberedande arbeten för spårvägen längs flera delsträckor påbörjats, t.ex. ombyggnad av väg 255 med risker för skolbarnens säkerhet i delsträcka D (se UNT, 2024-10-23), innan ett beslut från mark- och miljödomstolen har tagits, invånare har fått yttra sig och detaljplanen godkänts av kommunfullmäktige?

Privatperson 612

Jag tycker att spårvagnsbron förstör både natur och naturupplevelse i Årike Fyris. Det framgår också av sammanfattningen i miljökonsekvensutredningen. Planförslagets miljökonsekvenser: Sammantaget bedöms planförslaget medföra stora negativa konsekvenser för naturmiljön. Jag föreslår istället att spårvagnsbron läggs bredvid Flottsundsbron alternativt att spårvägsprojektet läggs ned.

Privatperson 730

Delsträcka D har ett mycket olämpligt läge varför detaljplanen avstyrks i sin helhet. Eftersom Årike Fyris är ett världsunikt område och står på UNESCOs tentativa lista över blivande världsarv med platser i flera länder (12 platser i 8 länder) till minne av Carl von Linnés gärning, The Rise of modern Biology, kan inte Uppsala kommun ensidigt bestämma om denna broförbindelse. Den kommer att omintetgöra ambitionen att bli ett världsarv (Elbes världsarv i Dresden ströks från listan då en tung trafikbro byggdes). Årike Fyris är tänkt att vara både ett kulturarv och ett naturarv. Det rymmer Ultunavandringen, en Linnéstig i vars närhet växter och djurarter finns kvar sedan Linnés dagar. Fågellivet med många rödlistade sjöfåglar är särskilt unikt. Enligt miljöbalkens allmänna hänsynsregler ska försiktighetsprincipen tillämpas vid riskbedömningar av eventuella ingrepp i Åriket. Åriket hyser riksintressen inom natur (Ultuna källa), kultur, friluftsliv och totalförsvaret (förbud mot höga objekt, riksintresse

för dricksvattenförsörjning). Landskapsbildsskydd gäller sedan decennier. Området är en del i riksintresseområdet för kulturmiljövård Uppsala stad C 40. Att störa detta område genom en lång högbro för tung trafik torde inte vara förenligt med nämnda riksintressen. Alternativ till aktuellt brolägg har inte utretts trots att det är ett lagstadgat krav att en MKB ska innehålla "en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd". Möjliga alternativ finns nämnda men utan tillräckligt genomgripande bedömning.

Privatperson 733

Argumenten för ett avslag på ansökan med hänvisning till bristande vattenskydd och bristande stabilitet samt artskyddsfrågor stöds av följande punktlista.

Det är inte visat

- hur grundvattnet för dricksvatten ska skyddas till kvantitet och kvalitet
- hur uttagsmöjligheterna till dricksvattenproduktionen ska förbli opåverkade
- att inga skadliga sättningar förväntas uppstå
- att ingen skada på riksintresset Ultuna källa ska uppstå
- hur spridning av föroreningar från de närliggande deponierna ska förhindras
- hur miljö kvalitetsnormerna för ytvatten och grundvatten ska följas
- hur stabiliteten ska garanteras
- hur utbredningen av kvicklera ser ut eller vilka leror med vilka egenskaper som finns i områdena som ska pålas eller spontas
- hur den komplicerade hydrogeologin i broområdet ska kartläggas
- hur det artesiska grundvattnet ska hindras att öppna upp nya flödesvägar längs de pålar som penetrerat det skyddande lerlagret
- hur artskyddet ska följas hur riksintressen inom naturvård, friluftsliv, kulturvård och totalförsvar inte ska skadas
- att en alternativ sträckning för broförbindelsen med mindre skador på miljön har utretts enligt de lagkrav som ställs på innehållet i en MKB

Frågorna om vattenskydd och stabilitet är i sig ensamma tillräckliga för att avslå ansökan men det finns även artskydds- och kulturmiljöfrågor som också ensamma räcker för ett avslag. Det går inte att hävda "spårvägens allt överskuggande allmänintresse" som skäl för dispens från lagar och regler eftersom denna sträckning inte är den enda möjliga. Om spårvägen behövs i framtiden finns möjlighet till passage vid redan befintliga brolägg, t ex Flottsund eller Kungsängsbron, men sannolikt kommer modernare trafikslag vara mer effektiva och bättre miljöanpassade än en spårvägsdragning och ge en flexibilitet i planeringen. Flexibilitet är viktig för anpassning till rådande befolkningsutveckling (för tillfället i sjunkande).

Nu aktuell spårväg är utrymmeskrävande och innebär stora förluster av uppväxta träd (flera tusen) inklusive alléträd (333 stycken enligt dispensgivning). Detta är till men för koldioxidbudgetens upptagssida och för skyddet mot klimatförändringarna. Årike Fyris står idag på UNESCO:s tentativa lista över världsarv, The rise of systematic Biology (Carl von Linné). Detta tilltänkta natur- och kulturarv kommer inte att kunna få världsarvsstatus med den föreslagna bron genom Årieket.

Privatperson 790

Förbered för en station överfarten av fyrisån. Koppla ihop det med en miljövänlig elbåtslinje till Skarholmen med stopp vid flottsundsbron . Båttlinjen bör fortsätta hela vägen till stan. Detta för att avlasta Dag Hammarsköldsleden på morgonen och kvällen. Använd vattnet och gör något utav det som i Västerås, Karlstad, Göteborg, Stockholm med flera ställen. Där de två förstnämnda torde var typexempel på vad Uppsala kan utvecklas till angående utnyttjande av resurser som vattennärhet kan erbjuda.

Privatperson 791

Jag bor för långt från spårvägen för att kunna utnyttja den. Bor ändå i Sunnersta några km ifrån. Bättre med bussar som kan köra varsomhelst på vanliga vägar. En fråga: blir det planskild korsning på Dag Hammarskjölds väg och väg 255? Om inte kommer spårvägen att stoppa upp trafiken för buss, bil, cykel, gående med mera väldigt ofta med köer och irritation som följd. Det finns ingen annan väg mot Uppsala då de andra är avstängda eller begränsade för trafik. Bron över ån bör vara öppningsbar med lägre höjd än 12-16m segelfri. Blir i praktiken 16-20m på vägbanan kommer att förstöra vyn många kilometer i centrum av Åriket. Placering av lokstallar är olämplig, tåg kräver plan mark. Där lutar det brant hela vägen mot ån, behöver fyllas med enorma mängder massor för att få plana ytor

Privatperson 792

Hej! Om ni kunde låta ändhållplatsen för nya sträckningen av spårväg gå till Sunnersta hade ni fått betydligt fler att välja bort bilen. Ska man behöva åka buss eller cykla och sen byta/vänta så kommer det få många att avstå. Dessutom kunde man använt Flottsundsbron som överfart istället för att behöva bygga bro i känsligt område. Om det inte går att ändra så vore det bra om det byggdes rejäla väderskydd vid ändhållplatsen så stora mängder människor kan vänta skyddad mot väder och vind. Är rejält oroad över hur det ska gå att ta sig till city med bil om det byggs så mycket som det är planerat. Redan idag är trafiksituationen katastrof på morgonen. Med köer halvvägs till Sunnersta. Vet att politiker vill se kollektivtrafik. Men med flera barn som tränar varje kväll på olika ställen i stan är det en omöjlighet. Det måste gå att kunna ta sig fram med bil även efter utbyggnaden. 2-1-sträckor eller liknande åtminstone. Rondell vid Dag H/Kungsängsleden skulle också underlätta flödet.

Privatperson 793

Har vi övervägt trådbussar? De laddas med tråd i luften, som spårvagn, men kan även, vid behov, lämna sin bana. Vi sparar stora pengar och tid på detta flexibla system. Se hur man valt denna lösning med framgång i Landskrona, där man backade från beslutet om spårlinje i ett sent skede. ” En ny sträckning av järnvägen Västkustbanan drogs via Landskrona och invigdes 2001. En ny station i stadens östra utkant (cirka 2 km från centrum) ersatte den tidigare säckstationen i centrum, varifrån tåg endast avgick söderut. En trådbusslinje mellan centrum och den nya stationen invigdes i september 2003 efter stora politiska diskussioner.” Wikipedia

Privatperson 794

Utan i detalj ha studerat detaljplanerna så tillstyrker jag det fortsatta arbetet för att bygga spårväg fram till där vi bor. (BRF skogsblomman)

Privatperson 795

Ny väg, inklusive spårväg, bör under inga omständigheter byggas från Ultuna över Fyrisån vidare in mot Bergsbrunna. Ingen del av spårvägen borde byggas men den del som sträcka D innebär är oförlåtlig att bygga. Området är ett skyddat naturområde och en mycket viktig del av invånarnas rekreation i hela södra Uppsala. Området hyser ovanliga fågelarter och annat viktigt djurliv, inklusive insekter. Vi vet att insekter påverkas negativt av artificiellt ljus, vilket skulle öka med spårvägen. Vi har fladdermöss i området, som är beroende av insekter. Området bidrar till möjlighet till naturliga sinnesupplevelser och en god tystnad från stadens brus. Detta/grönområden är belagt i forskning som en viktig möjlighet för människor i en stad att må bra. I ett samhälle med ökad stress och minskad möjlighet till vila är detta bygge oförlåtligt. En befolkning som inte mår bra ökar otrygghet och kriminalitet. Bro, väg, och spårväg är ytterst kostsamma att bygga. Om spårvägen inte bär sig ekonomiskt, varifrån kommer kostnaderna att tas? Vad måste Uppsalas invånare försaka för att få denna spårväg, förutom ett oerhört viktigt naturområde? Antal lärare per elev i skolan? Skolmat med kvalitet? Lager och andra åtgärder som MSB förordar? Skyddsrum? Åtgärder för ökad säkerhet i våra stadsdelar? Förebyggande åtgärder mot kriminalitet? Om man istället satsar på eldrivna bussar, i vissa fall i en egen bussfil, skulle bussarna lätt kunna ledas om ifall något fel inträffar. Det kan inte järnväg göras. Elbussar skulle dessutom i dagsläget kunna använda befintlig bro över Fyrisån, strax norr om fågeltornet. En förstärkning av den bron måste kosta en bråkdel jämfört med spårväg sträcka D, och dessutom inte påverka naturområdet tillnärmelsevis så mycket som spårvägen.

Privatperson 796

Spårväg är en förlegad teknik. Långbussar á la Malmömodellen är mycket bättre. Billigare, mer flexibelt och mer framtidsinriktat. Det har gått prestige i hela projektet. Gör om och gör rätt, annars får framtida skattebetalare en orimlig skattebörd för en ålderdomlig och förlegad teknik. Dessutom låter spårvägar ganska mycket, det kan både Göteborg och Norrköping verifiera.

Privatperson 797

Projektet kommer att kosta skattebetalarna i Uppsala enorma belopp under flera generationer framöver. Effekten blir att redan eftersatt kommunal och regional verksamhet får ta stryk. Anlägga spårbunden kollektivtrafik i en dynamisk och växande stad är stelbent och saknar helt flexibilitet. För några år sedan la UL om delar av bussnätet inom kommunen. Något liknande är omöjligt med spårbunden trafik. Natur- och miljöpåverkan under byggnationen blir väldigt stor. Och planerna för den tänkta bron över Fyrisån och marken bort mot Bergsbrunna verkar inte helt genomtänkt. Framförallt inte helt utredd avseende hur den ska byggas. Om P-huset vid Ackis sjunkit ihop vad ska då inte kunna ske med bropålar över våtmark och leråker? I Malmö och kanske på andra orter också kör man med eldrivna bussar som tar 70 passagerare och en 24-meters som tar 110 passagerare.

Privatperson 798

Synd att sträckan från bergsbrunna inte går via Sunnersta utan hoppar över hela stadsdelen. Som boende i Sunnersta kommer jag ju inte kunna nyttja spåret alls. Mitt förslag hade varit att dra in spåret och bron tidigare så Sunnersta kommer med som hållplats.

Eftersom ett spår är väldigt permanent till skillnad mot buss linje, så måste det planeras mera noggrant. Det finns ju många planer på mer bebyggelse i anslutning till Sunnersta som i dessa planer helt blir över. Sen måste ni tänka på att boende i Uppsala vill ta sig ut till vattnet och naturen och det finns planer på en cykel och gångväg, som kommer nyttjas av de som ska till Morga hage och bada. Hade de få kunnat hoppa av spåret i Sunnersta så blir det ju spårväg ända ut i det gröna.

Privatperson 799

Motsätter mig hela projektet med byggnation av spårväg. Fullkomligt felaktig prioritering av skattemedel när välfärdens viktigaste områden såsom skola, vård och omsorg inklusive äldreomsorg inte kan tillgodoses med tillfredsställande omfattning och kvalitet på grund av bristande ekonomiska resurser. Dessutom skapar spårvägen orimligt små vinster i tid och logistik för alldeles för få invånare. Det är anmärkningsvärt oansvarigt att fortskrida med detta gigantiska projekt och ett totalt omtag behöver göras. Skrota, omprioritera med värdekompassen inställd rätt riktning.

Privatperson 800

Stoppa den otroligt kostsamma spårvägen i Uppsala. Det är också märkligt att invånare som bor öster om Fyrisån blir utan spårväg men tvingas ändå betala för eländet! Kommunen borde istället satsa på eldrivna bussar som försörjs via luftburen kontaktskena! Spårväg är enligt min mening totalt omodern eftersom det blir en inlåsning av färdsträckor! Har besökt många städer i Tyskland och Österrike där de investerat i dessa flexibla elbussar! Ålborg i Danmark är också bra ett exempel! Investeringskostnaden för eldrivna bussar är mer flexibelt och betydligt billigare för skattebetalarna! Skulle vara intressant att få information om hur mycket det röd-gröna blocket avser höja vår redan höga kommunalskatt!

Privatperson 801

Jag är emot samtliga planer på att införa spårväg i Uppsala. När ska kommunen lyssna på medborgarna på ett ärligt sätt? Detta projekt driver på ett redan befintligt och ökande politikerförakt.

Privatperson 802

Helt galet slöseri med skattepengar att bygga spårväg och bro! Utveckla busstrafiken istället med elbussar, en billigare och mer flexibel lösning

Privatperson 803

Är oerhört kritisk till hela spårvägsprojektet, dels för att det är ett högriskprojekt med skattepengar men inte minst för att det är framtaget/framdrivet på ett så oseriöst sätt

att man häpnar, tänker då på hur politiken har handlagt ärendet. Man skäms över att vara Uppsalabo i detta avseende. Nu till delsträckan D: Som Sunnerstabo de senaste dryga 40 åren har jag hunnit med att arbeta i Stockholm, Sigtuna, Arlanda och Knivsta, med andra ord en hel del pendling. Sista 25 åren var på Arlanda och i Knivsta. Har i huvudsak pendlat med bil men även provat med kollektivtrafik. Det som man kanske inte tänker så mycket på är hur pendlaren resonerar. Ska jag kliva på tåget i Uppsala eller Bergsbrunna (ert Uppsala södra) det sistnämnda ger sannolikt ståplats på tåget till Stockholm (kolla gärna med påstigande i Knivsta) Svaret på den frågan är troligen att det kommer att vara typ pendeltåg som trafikerar Uppsala-Stockholm, dvs inga direkttåg längre, vad gör det med restiden och attraktionskraften i kollektivt resande? Nästa fråga som bör ställas är vilka är de som kommer att åka från Gottsunda med spårvagn för att kliva på tåget i Bergsbrunna och åka vidare till Stockholm? Har man arbete i Stockholm har man nog inte bostad i Gottsunda särskilt länge utan man söker sig till mer lämpliga lägen, dvs flyttar från D-sträckans upptagningsområde. Slutsatsen borde vara att delsträckan D är onödig. Slutligen tycker jag att man på ett lämpligt sätt skall tydliggöra samtliga beslutsfattare som medverkat i beslutet att starta detta projekt, bild, namn, partitillhörighet och ansvar. Kan vara bra underlag till nästa val.

Privatperson 804

Detta är, precis som övriga spårvägsplaner, orimligt. Oerhört kostsamt, och kommer dessutom med största sannolikhet bli väsentligt dyrare än budgeterat (skrivs av erfarenhet). Hur stor del av kommunens invånare kommer att ha nytta av detta? Inte särskilt många. Hur många av kommunens invånare får vara med och betala? Alla. Spårvagn är utdaterat, slöseri med skattepengar och känns inte genomtänkt över huvud taget. Har t ex BRT-bussar ens övervägts? I Aalborg (Danmark) har detta visat sig vara en succé, efter att de övergav planer på spårvagn.

Privatperson 805

Efter att ha tagit del av detaljplanen under samrådsträffarna på Kulturcentrum i Sävja anser jag att det finns för många nackdelar gällande den. I huvudsak är det idén att genom en så kallad "miljövänlig" plan för kollektivtrafik för alltid förstöra en oersättlig och unik naturmiljö som rimmar väldigt illa i mina öron. Därmed motsätter jag mig kommunens planer på att bygga kapacitetsstark kollektivtrafik (delsträcka D) och spårvagnsdepå i Sävja-Nåntuna-Bergsbrunna-området samt bro över Fyrisån. Miljön som kommer att ödeläggas är ovärderlig från ekologiska, klimatmässiga, sociala och kulturella aspekter. I synnerhet vill jag påvisa att detaljplanen inte nämner eller förefaller ha beaktat skogens sociala värden.

Även samrådsträffarna gav intryck av att skogens sociala värden inte var något som diskuterats under processens gång, vilket strider mot riksdagens beslut 1993 (Skogsvårdslagen) om att skogens kulturmiljövärden samt dess estetiska och sociala värden ska värnas. Skogsstyrelsen (2013) har fastslaget att skogens sociala värden är de värden som skapas av människors upplevelser. De är en viktig resurs för samhället när det gäller människors välbefinnande, hälsa, boende, goda livsmiljö, pedagogik och kunskap om skog och miljö, som plats för lek, samvaro och sociala relationer, intellektuell och andlig inspiration, känsla av identitet och kulturarv. I synnerhet är den tätortsnära skogsmiljön värdefull och vistelser i en välbekant och omtyckt skog eller naturpräglad miljö brukar ge en lugnare känsla. För många människor är skogen betydelsefull för välbefinnandet. Skogens och naturens roll för hälsa är också ett växande forskningsfält. Att främja attraktiva skogar för upplevelser och rekreation i

städer utgör ett viktigt bidrag för folkhälsan. För oss som bor i dessa områden betyder det att vi kommer att förlora viktiga skogar och marker som idag är natursköna och lugna strövområden. Utflyktsmålet Stordammen försvinner och värdefulla blåbärs- och svampmarker går förlorade. Eleverna på Stordammens skola mister stora områden av sin närskog där de utövar idrott. Skogen har en rogivande effekt på människorna i området och upphör den att finnas i närområdet riskerar det att påverka oss alla. Därmed önskar jag att kommunen redovisar hur detaljplanen har beaktat skogens sociala värden, i enlighet med Skogsvårdslagen och Skogsstyrelsens kunskapsammanställning.

Privatperson 806

Vi vill uppmärksamma att Hemslöjdsvägen är en väg som många barn har som skolväg och många cyklar i blandtrafik. Vi vill påpeka behovet av att detta fortsatt fungerar under byggtiden och framför allt att Hemslöjdsvägen efter en ombyggnation blir en säkrare skolväg. I och med att det kommer bli ett nytt större cykelflöde från Nåntuna till påfart bro så finns behovet av separerad GC-väg. Även söderut är vägen viktig för rekreation och cykelpendling till skolor, förskolor och arbete och gång/cykel behöver prioriteras.

Privatperson 807

Jag vill uttrycka min oro angående detaljplanen att bygga en bro över Fyrisån i Uppsala. Från ett vattenförsörjningsperspektiv anser jag att detta projekt kan komma att få allvarliga konsekvenser för vår miljö och lokala vattenresurser. Att bygga en bro på denna plats kan potentiellt leda till föroreningar och förändringar i vattnets naturliga flöde, vilket kan påverka såväl vattenkvaliteten som tillgången negativt. Dessutom finns det risker för störningar av ekosystemet i Fyrisån och de omgivande områdena. Jag uppmanar därför till en noggrann utredning och ett övervägande av alternativa lösningar som skulle ha mindre inverkan på vår vattenförsörjning. Det är av yttersta vikt att vi skyddar våra vattenresurser för framtida generationer.

Privatperson 808

Vill inte ha någon spårväg överhuvudtaget, framförallt inte nedanför min fastighet Nåntuna 2:36, vi har bott här i flera generationer. För övrigt ser jag ingen hållplats nedanför mig. Jag måste använda bussen, som jag alltid gjort, men nu med en otymplig backe som nu ska gräva ur. Jag använder mina demokratiska rättigheter att demonstrera mot hela processen. Vill ha ett världsarv i Åriket. En demokratisk folkomröstning hade varit det ända rätta.

Privatperson 809

Hurra! Nu får vi medborgare och alla andra tyckare uttala oss om Uppsala kommuns planer på Spårväg med tillhörande bro. Ett omfattande underlag har tagits fram för alla instansers granskning innan föreslagna detaljplaner fastslås, Man har noggrant utrett miljökonsekvenser i form av risk för föroreningar, översvämningar och vattenföring. Vad gäller vibrationer har man bara utrett konsekvenser för bostäder och eventuellt buller i samband med vibrationer. Kommunen begär nu in synpunkter på delsträcka c och d, varav d innehåller broalternativet Länsstyrelsen har yttrat sig negativt om planförslaget (402-4266-2023) och jag citerar: ”bedömer att det finns risk för påtaglig

skada” ”Bron kan hanteras vid en domstolsprövning av vattenverksamhet” ”i handlingarna anges att anläggande av brostöden kan innebära en grundvattenbortledning för att kunna utföra arbeten i torrhet” En illustration över brofästet på den östra sidan visar en pålgrupp med 5 pålar. Jag reagerar, som fackman, med erfarenheter från byggnation i Librobäck i Uppsala, Årsta i Stockholm och Råsunda i Solna, kraftigt mot detta underlag. Det som påverkar grundläggningens (pålgruppernas utformning) är avstånden mellan pelare, statisk och dynamisk last, grundläggningsdjup och lastens excentriskhet. För en riktig grundläggning krävs minst 12 pålar om i värsta fall 40 meters längd i varje grupp. Med tanke på hur en (1) slank påle beter sig i lös, flytbenägen lera kan åtminstone inte jag (och ingen annan heller) garantera att vår vattentäkt inte töms på sitt innehåll, vilket ni förstår skulle innebära en katastrof för Uppsala.

Privatperson 810

Mycket dålig ide att bygga en spårväg och bro. Det kostar pengar som kan gå till annat och förstör naturen. Ökad kapacitet på kollektivtrafiken kan fås på annat sätt. Elbussar till exempel. Låter vi bli att förtäta stan vilket vi borde göra behövs ingen spårväg och vi kan lägga pengarna på något som faktiskt gynnar oss istället. Det finns ingen anledning att sträva efter en större befolkning. Ännu mer urbanisering är inte bra för någon.

Privatperson 811

Jag lämnar härmed synpunkter på detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D. Jag vill dels ifrågasätta behovet av delsträckan som helhet, dels argumentera för en alternativ utformning av den planerade bron över Fyrisån om delsträckan ändå byggs.

1. Behovet av delsträcka D som helhet

Utbyggnaden av delsträcka D innebär stora ekonomiska investeringar och miljörisker, men det är oklart om den förväntade nyttan motsvarar dessa kostnader. Jag anser att andra alternativ, som är mer flexibla och mindre kostsamma, skulle kunna tillgodose transportbehoven i området lika väl eller bättre.

- **Befintliga kollektivtrafikalternativ:** Istället för att bygga en helt ny spårväg kan den befintliga buss- och cykelinfrastrukturen effektiviseras för att hantera transportbehovet längs sträckan. Detta kan göras genom fler avgångar och snabbare bussrutter, vilka är flexibla, kostnadseffektiva och snabbt kan anpassas efter ändrade behov.

- **Miljöpåverkan och kulturmiljö:** Delsträcka D innebär betydande ingrepp i känsliga natur- och kulturmiljöer, vilket kan påverka både landskapet och lokala ekosystem negativt. Detta är särskilt problematiskt då sträckan går genom områden med högt ekologiskt och kulturellt värde, vilket inte har behandlats tillräckligt i planens miljökonsekvensbeskrivning.

- **Alternativ till ny bro vid Ultuna:** Tidigare utredningar har visat att en ny bro vid Ultuna inte är nödvändig, även om Södra Staden byggs ut fullt ut. En breddning av Kungsängsbron har istället föreslagits som ett kostnadseffektivt alternativ som kan tillgodose de ökade trafikflödena. Genom att bygga om Kungsängsbron till en mötesseparerad fyrfilig väg skulle man kunna undvika stora ingrepp i känsliga miljöer och minska projektets totala kostnader, samtidigt som trafikbehoven tillgodoses.

Jag yrkar därför på att Uppsala kommun genomför en ny, grundlig utredning av transportbehoven för området och överväger alternativ som är flexibla, mer kostnadseffektiva och miljövänliga.

2. Behovet av segelfri höjd på bron över Fyrisån

Om delsträcka D trots allt ska byggas, vill jag ifrågasätta designen av bron över Fyrisån. Den nuvarande planen förutsätter en bro om nästan 900 meter och 12 meters segelfri höjd. Denna design är både kostsam och onödigt omfattande, eftersom Fyrisån främst trafikeras av små fritidsbåtar och roddbåtar, vilka inte kräver en så hög fri höjd.

- **Minskad påverkan på landskapsbilden och kulturmiljön:** En lägre bro skulle bättre smälta in i omgivningen och minimera negativ påverkan på landskapet och viktiga kulturmiljöer i området kring Fyrisån.
- **Lägre kostnader och enklare underhåll:** Att bygga en lägre, fast bro skulle vara betydligt billigare både i bygg- och underhållsskede jämfört med en hög bro, eller en bro med öppningsbara sektioner. Det skulle också minska behovet av tekniskt komplicerade lösningar och löpande underhåll av mekaniska delar.
- **Minskade miljörisiker:** Brobygget innebär stora ingrepp i vattenmiljön, med brostöd som kan påverka vattenflöden och öka risken för föroreningar i Uppsalaåsen, en viktig grundvattentäkt. En lägre bro med färre brostöd skulle minska dessa risker och vara en mer miljövänlig lösning.

Jag yrkar på att Uppsala kommun utreder möjligheten att ersätta den föreslagna bron med en fast, lägre bro utan krav på segelfri höjd. En sådan bro skulle bättre motsvara de faktiska behoven, samtidigt som den minskar kostnader och miljöpåverkan.

Privatperson 812

Hej,

1. En plan på att sänka 255 vägen precis på en cykelväg är en riktig dålig ide ur säkerhetsperspektiv. Det är den enda gång- och cykelväg för Nántuna backe-borna till stan som går under väg 255 för att det ska vara säkert för folk, cyklister, och framför allt för barn att komma fram. Sänker man 255 vägen just vid denna gångtunnel så kommer vi inte längre ha några säkra alternativ att gå över gatan. Det är inte första gången då både vuxna och barn springer eller cyklar över rött ljus och blir nästan påkörda. Det är få som använder reflex och syns dåligt i mörker samtidigt och 255:an är väldigt belastad under rusningstider, vilket innebär att rödljus är mycket mindre säkert övergångsredskap jämfört med en gångtunnel. Jag ber er hjärtligt att se över alternativ för fotgängare och cyklister över spårvägen och bilvägen. En gångbro över eller en gångtunnel under är det bästa alternativen. Barnens trygghet bör inte gå före ombyggnationer.
2. Väg 255 är väldigt trafikbelastad under rusningstider. Om spårvagnen ska gå var 10:e minut så kommer det att bilda oerhört stora bilköer. Detta kan undvikas genom till exempel en biltunnel under spårvagnen eller bilbro över spårvagnen. Vägen är ju så pass hög så kanske en bilbro är lättare att göra?
3. Eftersom spårvagnsbro över Fyrisån inte är godkänd ännu, och det finns flera hinder som faktiskt kan förhindra dess bygge, så är det ytterst dumt att påbörja byggarbeten i delsträcka D. Risken är att det går åt en stor budget för ombyggnationen, borna blir störda, men om brobygge inte tillåts, blir det då lönsamt att ha spårvagn i delsträckan D avskuret från resten av delsträckorna? Kommer ni bygga färdigt den eller kommer ni

lämna ombyggnationen oklar, ha slängt miljarder och bara fördärvat? Är det inte bättre att göra klart alla detaljer i planen (som Fyrisånsbron godkänd) innan ni startar byggarbeten i onödan?

Privatperson 813

Hej, Jag anser det dumt att påbörja arbetet innan man vet om bron får byggas. Särskilt arbeten som leder till försämrad trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister. Att sänka väg 255 och därmed ta bort gång- och cykeltunneln under vägen mellan Nántuna Backe och Sävja kommer skapa en osäkrare väg för alla inblandade. Att ha en plankorsning där spårvagnarna korsar väg 255 kommer också göra att trafiken flyter på sämre och kommer skapa långa bilköer.

Privatperson 815

Jag stödjer inte kommunens förslag att bygga spårväg i Uppsala med en sträckning mellan Bergsbrunna och Bäcklösa eftersom en sådan transportlösning baseras på bristande beslutsunderlag och har tagits fram av en skör politisk majoritet i Uppsala. Dessutom har dessa planer inget förankrat stöd från medborgarna. Förutom att det innebär förstörelse av stora natur, kultur- och miljövärden, kommer det även att beröva oss medborgare biologisk mångfald, kulturhistoria, natur-, miljö- och friluftsvärden samt åkermark. Detaljplanerna baserar sig på sådana antaganden som medför ogynnsamma och oförutsägbara konsekvenser för medborgarna i Uppsala Kommun samt inom Region Uppsala. Förslagen inrymmer betydande negativa konsekvenser för de boende och högt uppskattade kvaliteter kommer att byggas bort. Allt i syfte att bygga så stort antal bostäder som möjligt (Nordens befolkningstätaste förtort) som behövs för att kunna motivera valet av spårväg framför tex buss.

Kommunen har börjat med förberedande arbeten för spårvägen utan att detaljplaner står färdiga eller vunnit laga kraft. Bland annat ledningsflyttningar och sänkande av väg 255 vid infarten till Sävja södra med hela 4 meter vilket innebär att gångtunneln kommer att tas bort och skog huggs ner. Detta trots att man inte vet om man får tillstånd för bron! Detta är mycket anmärkningsvärt! Kommunen har inte genomfört någon dialog med boende i området. Kommunen tar därmed inte sitt ansvar gällande det demokratiska perspektivet där medborgarnas synpunkter ska tillmätas betydelse. Inte heller har man tagit hänsyn till barnkonventionen och andra regelverk som syftar till att skapa säkra miljöer.

Planerad broförbindelse över Fyrisån och Uppsalas dricksvattentäkt

Jag motsätter sig en 850 meter lång högbro över Fyrisån, vid naturreservatet Årike Fyris, som för alltid kommer att förstöra landskapsbilden vid Fyrisåns värdefulla dalgång. En bro över Fyrisån vid Ultuna (grundförstärkningsåtgärder och markarbeten) riskerar att skada Uppsalas enda dricksvattentäkt i Uppsalaåsen, en av Sveriges viktigaste grundvattenförekomster (klassat som Riksintresse) och äventyrar därutöver två miljoner människor som har Mälaren som sitt dricksvatten. Det saknas reservvattenförsörjning i de fall åsen inte längre skulle gå att nyttja och det saknas även utredning om hur vårt enda dricksvatten ska skyddas. Den planerade ökade befolkningmängden kan leda till vattenbrist. Råvatten för rening till dricksvatten behövs redan år 2027 men kommunen kan inte ange hur detta ska gå till. Detta projekt kommer att stöpa om hela södra och sydöstra förorterernas värdefulla miljöer som har ett av de högsta natur-, kultur-, landskaps- och friluftsvärdena för Uppsala.

Det finns inget underlag presenterat av kommunen som bedömer att det vore möjligt att anlägga en broförbindelse över Fyrisån utan en betydande miljöpåverkan på riksintresset vattenskyddsområdet Uppsala- Vattholmaåsen. Risk för kraftig påverkan på Upplands viktigaste vattentäkt kvarstår därmed. Innovativa lösningar är inte acceptabla. Kommunen borde, när förslaget till en bro presenterats, ha undersökt och redovisat en identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter som genomförandet av en framtida broförbindelse kan antas medföra, och uppgifter om de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter, en sammanfattning av de överväganden som har gjorts; vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes. Kommunen ska följa Miljöbalken och plan- och byggnadslagen vilket saknas i stor utsträckning av handlingarna.

Kommunen bör därför snarast presentera sådana uppgifter, enligt regelverket för PBL och MB angivet ovan, innan man går vidare med denna detaljplan. Därtill bör kommunen göra en bedömning om det kan vara möjligt att erhålla ett miljötillstånd för en broförbindelse över Fyrisån.

Enligt synnerligen starkt yttrande från Sveriges geologiska undersökning (SGU) gällande Södra staden, 33-2878 samt 2835 2016.pdf(sgu.se), uppger de att byggnationen av denna bro innebär oacceptabla risker för grundvattnet i åsen, speciellt vattenförlust och förorening. Kommunens förslag till ny broförbindelse följer härmed inte heller Uppsalas Översiktsplan 2016s intentioner om en miljömässigt hållbar utveckling. Vi önskar därför ytterst lyhördhet i denna fråga och det är ytterligare ett skäl till att bromsa de fortsatta planerna och göra ett omtag!

Den planerade ökande befolkningens mängden i södra och sydöstra staden (33 000 nya bostäder) kan även leda till problem med ökat avloppsvatten. Det avloppsvatten som släpps ut i Fyrisån idag uppfyller inte lagens miljökvalitetsnormer. Uppsalas reningsverk är överbelastat och dispens för avloppsfrågan är inte löst. Både vatten och avloppsfrågan behöver vara löst innan dessa planer kommer ut på samråd och granskning. Inte heller utifrån dessa aspekter är underlagt tillräckligt utrett.

Spårvagn innebär tung infrastruktur som med största sannolikhet kommer kräva stabiliserande åtgärder då den anläggs på Uppsalaleran. Detta innebär påning vilket är en extremt riskfylld teknik att använda i känsliga områden då den både kan föra ner föroreningar i grundvattnet, men även punktera lager som gör att grundvattnet läcker ut.

Spårväg innebär högre föroreningar av tungmetaller i sin närmiljö. Dessa föroreningar kan komma i kontakt med människor och även läcka ut i vattendrag vid olycka på bron kommer föroreningar från räddningsarbetet att nå Fyrisån direkt.

Även om bron utformas så att släckvatten samlas upp och rinner till dammarna, står det ingenstans i utredningen för utformningen av dammar att de ska gå att stänga dammarna för att samla upp ett spill/läckage. En sådan viktig funktion ska vara noggrant beskriven i detta skede av processen!

Vidare är luftkvalitetsutredningen ej komplett och borde göras om för detta skede innan ett beslut tas. De har utgått ifrån data som ej är komplett och som därför underskattar partikelföroreningar från spårvägen (nämns i utredningen). Utredningen målar därför upp ett drömscenario som får spårvägen att se bättre ut än andra alternativ. Det finns alldeles för få studier kring spårvägens utsläpp och dess påverkan på dagvatten och Uppsalas grundvattenförsörjning (WSP).

Enligt Uppsala kommuns egna utredningar medför en bro över Fyrisån enbart negativ påverkan. Hur kan kommunen gå vidare med dessa planer om de påvisar att alla aspekter försämras?

Buller

Det buller som tillkommer från spårvagnar och andra motorfordon kommer radikalt att påverka djurliv, de boende och rekreation för människan. Ljudmiljön kommer att ändras från ett tyst område till buller, vibrationer och gnissel från spårvagnarna inte bara under byggprocessen utan för all framtid. Betänk att ljud fortplantas odämpat längs dalen och vattnet, något som inte har utretts.

Kommunen planerar att bygga en bro över Fyrisån vid Hemslöjdsvägen och 650-850 bostäder per år i området, spårvagnsdepå i nära anslutning till bron, ombyggnad av Hemslöjdsvägen, samtidigt. Detta innebär många år av buller för oss boende i området. Till exempel ska bostäderna vara klara fram till år 2050 och arbetstiden för bron bestäms till 8 år.

Det finns det vetenskapliga publikationer som belyser hälsoeffekter. Stress ger påslag av autonoma nervsystemet och ökad frisättning av stresshormoner vilket kan leda till hjärtproblem och högt blodtryck samt negativ inverkan på immunsystemet. Barn bör särskilt tas i beaktande.

Bullret ger även negativ inverkan på djurlivet och då speciellt fåglar som rastar längst ån. De är minst lika känsliga för buller som vi människor. Stressnivåerna ökar och de kommer att undvika området och det finns en risk att det blir permanent.

Bebyggelse

Jag motsätter mig planerna på 21 500 nya bostäder samt 10 000 - 15 000 arbetsplatser i sydöstra stadsdelarna.

Planerna på extrem befolkningsökning och förtätning i Sävja härrör från 2016 års översiktsplan och avtal och behandlas i separat projekt för de sydöstra stadsdelarna, men ligger till grund för behovet av, och är en förutsättning för, bro och spårväg samt dess utformning. Drygt 40% av Uppsala kommuns totala befolkningsökning de närmaste 30 åren ska enligt planen tas upp av sydöstra stadsdelarna. Det är en 500-procentig ökning från dagens folkmängd i området – från närmare 10 000 invånare idag, till närmare ca 60 000 invånare om 30 år. Detta kommer inte bara skapa Sveriges mest tätbefolkade förort utan även Nordens! Det utgör även en stor risk att kommunen skapar ett nytt utanförskapsområde.

Den enorma och ofattbara befolkningsökningen och förtätning innebär en total transformation av området och som medför stora negativa konsekvenser för bland annat miljö, natur, kultur, folkhälsa och dagens invånare. Förutom byggnation av spårväg kommer det att byggas 850 bostäder per år i området vilket innebär en byggarbetsplats för de boende under 30 års tid. Någon hänsyn till detta har de ansvariga i kommunen inte tagit trots många kritiska röster i form av yttranden (över 2000 i samband med Föp:en), insändare och demonstrationer. Några kumulativa effekter har inte heller genomförts.

Det extremt ökade invånarantalet i området och ökade antalet besökare, transporter och verksamhet, kommer resultera i drastiskt ökade utsläpp av olika föroreningar till den marina miljön och belastningen på de hydrologiska och biologiska systemen i området. Riskerna och konsekvenserna med att enligt planerna bygga en stor bro över

Fyrisån, spårväg och all infrastruktur för bostäder, företagande och service i detta område är fullständigt oacceptabla. Hur Uppsala Kommun först planerar för bebyggelse och infrastruktur utan att kontrollera vilka förutsättningar som finns för en godtagbar markanvändning är för föreningen anmärkningsvärt.

Områdets hjärta

Naturen och kulturen är områdets hjärta, själ och identitet. Området planerades och byggdes med detta som grundtanke och det är anledningen till att många valt att bo just här – det lugna och rofyllda samhället där skogsmarkerna och ängarna finns inne bland bebyggelsen och som omringas på alla sidor av naturreservat och slättlandskap med odlingsmark av högsta kvalitet. Det finns få ställen som är så totalt omringad och genomsyrad av skyddsvärd och älskad natur, miljö och kultur!

I bland annat planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen till detaljplanen kan man läsa att många arter är fridlysta, hotade eller särskilt utpekade för de olika naturreservaten i området, inklusive träd-, växt-, insekts-, djur-, fisk-, fågel-, fladdermus-, groddjursarter och salamandrar. I den uppdaterade Föp:en för de sydöstra stadsdelarna och Länsstyrelsens yttrande om Föp:en kan man läsa om fler arter inom dessa områden. I planbeskrivningen står bland annat om naturvärden i högsta naturvärdesklass, strandskyddsområden, vattenskyddsområde, landskapsbildskydd, flera skyddade naturreservat och annan känslig naturmiljö, ett stort antal riksintressen med kulturhistoriska värden, områden för friluftsliv och rekreation, och bruken av jordbruksmark av hög kvalitet. Man kan också läsa att bron och dess förlängning i boulevarden onekligen kommer bryta mot i stort sett alla dessa skydd, göra ingrepp i alla dessa skyddsvärda miljöer och områden och orsaka skada på oersättliga geologiska, hydrologiska och biologiska system.

Gestaltning av bron

I Gestaltungs handlingen för bron framgår att ”De flesta som upplever bron i vardagen är de som färdas över bron, i kollektivtrafikfordon, som fotgängare eller cyklister”. Alla som bor i anslutning till bron eller rör sig längs Fyrisån på både östra och västra sidan då nämns inte här. Även dessa personer är viktiga. De påverkas mer av bron än de som kommer att befinna sig på den en kort stund.

Vidare visas inte suicidstängslet på gestaltningsbilderna för bron. Det finns bara med på sektioner. Det påverkar definitivt hur bron uppfattas. Detta stängsel finns ej heller beskrivet i text i handlingen.

Stordammen/Lunsen

Natur och miljöskador i nuvarande Sävja och vid Stordammen kommer att bli omfattande, avsevärda grönytor och träd kommer förstöras helt. Någon kompensation för denna planerade naturförstörelse har inte angetts för området. Avrinning och markarbeten/dränering av vattenförhållandena i Lunsens naturreservat och norr därom vid planerad bebyggelse och trafikspår kommer att vara omfattande.

Våtmarken Lunsen som är hem till ett stort antal skyddsvärda arter, ligger beläget i områdets högsta topografi. Sävja ligger topografiskt lägre och all aktivitet med byggnation av infrastruktur och försörjningssystem som ska installeras under mark riskerar att avvattna Lunsen genom bland annat förändrade avrinningsmönster och sprickbildning. Våtmarker ska skyddas enligt nationella och internationella direktiv.

Sävjaån och Fyrisån är de vattendrag som är lägst i topografin och som får ta emot bland annat allt dagvatten från Sävja. Sävjaån och Fyrisån som är hem till flertalet skyddsvärda arter, samt Mälaren nedströms från Fyrisån, tar redan idag upp stora mängder föroreningar som kommer via till exempel dagvatten, utsläpp eller vatten som inte kan renas fullt ut i avloppsreningsverken. Enligt planen kommer dessa vattendrag belastas av ännu större mängder föroreningar än vad som sker idag.

Världsarvsnominering

Det är en unik flora och fauna i Åriket sedan Linnés dagar. Det blir ett stort ingrepp med bro och spårväg. Vi ifrågasätter att kommunen väljer att riskera världsarvsnomineringen The Rise of Systematic Biology, Linnéminnen till Unesco genom denna brodragning genom det känsligaste stället vid Ultuna källa med hänvisning till hur Elbedalen i Dresden förlorade sin UNESCO-status 2009 på grund av just en nybyggd bro. Det framgår inte hur denna bro ska kunna konstrueras så att den inte stör de riksintressen som finns i Årike Fyris. Det är ytterst förvånande att kommunen, i förslaget till detaljplan delsträcka D, inte har nämnt eller kommenterat dessa omständigheter.

I miljökonsekvensbeskrivningen sträcka D står att man ska pröva att flytta Linnéstigen. Linnéstigen har ett historiskt- och botaniskt värde. Det ställs stor tillit till frågan om ekologisk kompensation vilket är märkligt i detta sammanhang. Hur skulle man kunna kompensera på annan plats för de unika naturvärden och biotoper som kommer att störas av spårvägen? Det finns inget vetenskapligt stöd för ekologisk kompensation [https://www.slu.se/ew-nyheter/2021/6/det-saknas-vetenskapligt-stod-for-ekologisk-kompensation/Hur är det ens fysiskt möjligt att kompensera för en historisk plats?](https://www.slu.se/ew-nyheter/2021/6/det-saknas-vetenskapligt-stod-for-ekologisk-kompensation/Hur%20%C3%A4r%20det%20ens%20fysiskt%20m%C3%B6jligt%20att%20kompensera%20f%C3%B6r%20en%20historisk%20plats?)

Uppsala Södra

De flesta resenärer som reser till Stockholm C väljer direkttåg från Resecentrum än att köa för hiss till lokaltåg nedanför Sävja. Spårvägen trafikerar inte Sävjabornas naturliga arbets- och handelsplatser till Fyrislund och Boländerna. Föreningen ifrågasätter att kommunen väljer stationsplats där spårvägen inte når ända fram.

Den planerade spårvagnsdepån är fullständigt beroende av parallella detaljplaner om spårväg, bro över Fyrisån vid Ultuna och Föp:en för de sydöstra stadsdelarna. Även om Uppsala Kommun vill att de olika detaljplanerna kopplade till den så kallade kapacitetsstarka kollektivtrafiken och Föp:en ska behandlas separat så behöver de ses i en helhet.

Kostnad

Den sammanlagda kostnaden för hela spårvägs /trafik- sträckningen (14-18 miljarder har nämnts i debatter/diskussioner) har inte redovisats. T.ex. ingår inte vattenskydd, pålning, depå och vagnar i de 6 miljarder kronor som kommunen hänvisar till. Totala kostanden är i samma storlek som kommunens årliga budget på ca 16 miljarder kronor. Miljardkostnaderna för detta projekt tar stora resurser från t.ex. vård, skola och omsorg.

Dessutom stödjer vi inte regionens dyraste miljardprojekt någonsin - spårvagnsdepån. Det är inte heller lämpligt att kommunen lånar mångmiljardbelopp till kapacitetsstark kollektivtrafik i nuvarande lågkonjunktur och omvärldsläge. De ekonomiska konsekvenserna (investering och drift) av planförslagen framgår inte av

planbeskrivningarna. Det behövs därmed ett omtag i planeringen innan de slutliga lösningarna för kollektivtrafiken i området läggs fast i detaljplaner.

Uppsala är uppenbarligen en av de kommuner i landet som lägger minst pengar på att finansiera skolan Siffrorna slående: Uppsala lägger nästan minst pengar på undervisning – i hela landet (unt.se). Under lång tid har det varit stora brister i skolorna som riskerar elevernas och personalens hälsa, säkerhet och trivsel. Det är därför provocerande att de styrande i kommunen efter valet 2022 planerar en budget vid namn ”barnens budget” när de i själva verket planerar en budget för spårvägen.

Sedan fyrsårsavtalet skrevs har mycket förändrats. De förutsättningar som fanns då är inte lika idag. Till exempel har vi genomlevt en pandemi, människors levnadssätt har förändrats och nu är vi mitt i en lågkonjunktur där bland annat bostadsbyggandet minskat rejält.

I det här läget är det högst oansvarigt att fortsätta som om förutsättningarna inte ändrats och ta investeringar och lån i mångmiljardklassen som leder till skuldsättningar och ger konsekvenser i generationer framöver. Det är inte heller acceptabelt att forcera fram beslut i sådana samhällstranformerande projekt med så stora kostnader, ingrepp, konsekvenser och risker baserat på gamla analyser och antaganden om samhällsutveckling, människors levnadsvanor och trender flera år innan pandemin, krig och diverse samhällsekonomiska kriser.

Medborgarnas inflytande

Sist men inte minst upplever vi brist för den demokratiska processen, rättsliga processer och respekt för myndigheters utlåtanden. Planeringen bedrivs mer utifrån vad som skrivits i fyrsårsavtalet än vad som är lämpligt utifrån de faktiska förhållandena i de berörda områdena. Detta utan hänsyn till de lokala perspektiv som har lyfts fram under de samråd som hittills hållits.

Hela Föp:en förefaller vara framtagen med bron, spårvägsboulevarden och tågstationen som utgångspunkt, samtidigt som detaljplanerna för bro, kapacitetsstark kollektivtrafik och spårvagnsdepå är mer eller mindre beroende av den bebyggelse som föreslås i Föp:en. Det är därför omöjligt att vare sig få en helhetsbild av konsekvenserna av det som berörs i detaljplanerna för depån och delsträcka D eller att kunna yttra sig om dem utan att även sätta sig in de andra detaljplanerna tillsammans med Föp:en. Vi ifrågasätter också varför kommunen och regionen fortsätter med förberedelser för bland annat markarbeten och depå när inte tillstånd för broprojektet beviljats. Gör därför ett omtag med depån till det att alla nödvändiga beslut och tillstånd är säkrade för att inte slösa på skattebetalarnas pengar i onödan.

Trots yttranden, debatter, protester i form av demonstrationer och insändare har Uppsala kommun inte tagit någon hänsyn till dessa. Vi är därmed starkt kritiska till hela beslutsprocessen och hur den drivs igenom utan respekt för medborgarna. Förutom omvärldsläget, klimatförändringar, att vatten- och avloppsfrågan inte är löst, att det gått åtta år sedan ÖP 2016 genomfördes och mycket har förändrats sedan dess, att det senaste årets befolkningsstatistik varit konstant sjunkande, lågkonjunktur samt inflation finns därför skäl att göra ett omtag. Dessutom är det inte ens klart med finansieringen av Fyrspår.

Vi ber därför Uppsala kommun att med hänsyn till ovanstående redovisade uppgifter göra ett omtag om dessa planer nu!

SLUT