

Plan- och byggnadsnämnden
Uppsala kommun

Samrådsyttrande gällande Detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D, PBN 2022-000048

I egenskap av ägare av fastigheten Uppsala Ultuna 2:1 och nyttjanderättshavare inom fastigheten Uppsala Ultuna 2:23 får Sveriges lantbruksuniversitet ("SLU") härmed inkomma med följande samrådsyttrande i ovan rubricerade detaljplanarbete.

1. Inledande synpunkter och bakgrund

SLU har tagit del av planbeskrivningen gällande detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D. SLU är inte negativ inställd till Uppsalas utveckling och de positiva effekter ett väl fungerande kollektivtrafiksystem kan ha för denna utveckling. Hur detta genomföres är en komplex fråga inte minst då olika samhällsintressen ställs mot varandra. SLU gav i maj 2021 in ett yttrande som även inkluderade delsträcka D. Detta eftersom kommunens arbetshypotes vid den tidpunkten var att hela spårdragningen, sträcka A-D, skulle hanteras inom ramen för en sammanhållen detaljplan. Uppsala Kommun har därefter brutit ut delsträcka D till en egen detaljplan.

SLU uttryckte redan i yttrandet från maj 2021 farhågor med att förslag var bristfälligt underbyggda och saknade såväl underlag som alternativa lösningar. De frågor och farhågor som SLU belyste i sitt tidigare yttrande kvarstår och är i högsta grad lika aktuella nu som då. Yttrandet från 2021-05-21 bifogas därför som bilaga till detta yttrande (bilaga 1) och utgör således även denna gång en del av SLU:s samrådsyttrande avseende delsträcka D.

SLU vill, på samma sätt som i yttrandet över samrådsredogörelsen för delsträcka A-C, återknyta till vad SLU, Akademiska Hus och Uppsala Kommun var överens om i det intentionsavtal som nämnda parter träffade i

inledningen av 2020 ("Intentionsavtalet"). Förutom överförande av mark från SLU till kommunen, ett åtagande som SLU infriat, var parterna överens om att kollektivtrafiksystemet inom campusområdet Ultuna skulle utformas på ett sätt som inte skulle äventyra SLU:s verksamheter. Detta var av absolut yttersta vikt för SLU och även en av anledningarna till att universitetet accepterade att vara en del av Intentionsavtalet.

Enligt parternas överenskommelse i Intentionsavtalet skulle säkerställandet av SLU:s verksamhet, i förhållande till utbyggnaden av kollektivtrafiksystemet, hanteras under den kommande detaljplaneprocessen. SLU anser inte, vilket har framförts i kontakter med kommunen och även i yttrandet över samrådsredogörelsen för delsträcka A–C, att detta har återspeglat sig i detaljplanarbetet fram till nu. De tekniska utredningar som utförts på uppdrag av Uppsala kommun har i vissa delar varit av bristfällig karaktär. Risker och problem som SLU påtalat har inte analyserats och det har inte presenterats några alternativ att ta ställning till under själva planprocessen. Uppsala kommun har i ett sent skede i detaljplaneprocessen låtit upphandla nya tekniska utredningar som ska fastställa rådande förhållanden gällande buller, vibration och elektromagnetiska fält inom campusområdet. Resultatet från dessa utredningar kommer att utgöra riktvärde för spårvägens eventuella påverkan på verksamheten inom Campusområdet. För delsträcka D har detta utredningsarbete ännu inte kommit i gång och det finns således inga resultat för SLU att ta ställning till. Det är en brist som står i strid med vad parterna var överens om vid ingåendet av Intentionsavtalet för över tre år sedan.

SLU ser positivt på att nya tekniska utredningar startats upp och även det faktum att parterna för förhandlingar kring hur SLU:s verksamhet ska säkerställas. Det finns dock en påtaglig risk att resultatet från de tekniska utredningarna, i vart fall gällande delsträcka D, kommer i ett så sent skede att det blir svårt att ta med sig dessa resultat i de pågående avtalsförhandlingarna. Detta kan innebära att det finns en risk för att dessa förhandlingar inte kommer i mål inom den tidpunkt som kommunen aviserat att man har för avsikt att anta detaljplanen för delsträcka D. SLU:s yttrande över delsträcka D ska således ses i ljuset av att detta, vilket innebär att SLU:s synpunkter måste beaktas i detaljplanarbetet, med den tidsutdräkt som detta kan innebära för detaljplanens antagande. För det fall SLU:s synpunkter inte beaktats i den detaljplan som kommer upp för antagande ser SLU ingen annan lösning på detta än att detta måste ha hanterats inom ramen för de pågående avtalsförhandlingarna och i överensstämmelse med vad som anges i Intentionsavtalet.

2. SLU:s verksamhet

Även detta är till viss del en upprepning av vad som tidigare angivits i yttranden gällande delsträcka A-C. Delsträcka D berör dock vissa verksamheter mer än vad delsträckorna A-C gör varför SLU anser att det finns ett intresse för SLU att upprepa vad som tidigare anförts gällande olika verksamheter som bedrivs inom SLU.

Den verksamhet som SLU bedriver är av yppersta världsklass, SLU rankas som det tredje bästa lantbruks-universitetet i världen. I verksamheten använder man sig av instrument och utrustning som är ytterst känsliga för elektromagnetiska fält, vibrationer och andra utifrån påverkande faktorer. En stor del av verksamheten involverar även djur både inom forskning, utbildning och djursjukvård. I anslutning till delsträcka D pågår även olika typer av forskningsprojekt som bedrivs på jordbruksmark. Vissa forskningsprojekt har forskningsdata som oavbrutet sträcker sig mycket långt bakåt i tiden. Ett avbrott i ett sådant projekt innebär att forskningen och dess data kan bli oanvändbara för fortsatta studier.

En del av den forskning som bedrivs av SLU inkluderar även forskning på levande djur. Ett försöksdjur som blir stressat av omgivningen i form av buller, vibrationer eller andra typer av störningar påverkar försökets mätvärden på samma sätt som när ett instruments mätvärden påverkas av elektromagnetism eller vibrationer. Vid universitetsdjursjukhuset bedrivs avancerad djursjukvård som använder utrustning som är av högsta nivå i fråga om teknik och utveckling. Förutom att utrustningen är känslig för de störningsfaktorer som angivits ovan är även djur som är inne för sjukhusvård mycket känsliga för störningar i form av elektromagnetism, höga ljud eller vibrationer.

Verksamheten inom SLU är grupperad i olika tematiska kluster och de verksamheter som huvudsakligen berörs av delsträcka D är verksamheterna inom Veterinärmedicinskt- och husdjursvetenskapligt centrum, Djursjukhuset samt Institutionen för skogligt biomaterial och teknologi, avdelningen för trävetenskap och teknologi. Därutöver använder olika delar inom SLU jordbruksmark tillhörig SLU för forskning och utbildning samt lantbruksdrift på den åkerareal som för tillfället inte nyttjas för försök eller undervisning. Driften sker med konventionella lantbruksmaskiner som behöver utrymme och tillträde till brukad areal. Berörd areal i delsträcka D där lantbruksdrift förekommer ligger främst i anslutning till bron öster om Fyrisån.

Veterinärmedicinskt- och husdjursvetenskapligt centrum (VHC)

Verksamheten bedrivs i byggnader längs med Ulls väg och Ultuna Allé. I VHC bedriver VH-fakulteten det mesta av sitt uppdrag gällande akademisk forskning och undervisning av högsta internationella klass inom veterinärmedicin och husdjursvetenskap. Fakulteten har en unik position i Sverige som den enda som utbildar veterinärer, husdjursagronomer och djursjukskötare. Detta är långa akademiska yrkesprogram som kräver kontinuerlig tillgång till såväl friska som sjuka djur. En förutsättning för verksamheten är närheten till djur nödvändiga för både forskning och undervisning och fakulteten har för detta tillstånd att hålla ett stort antal olika djurarter både i hägn och laboriemiljö. Den planerade sträckningen av den kapacitetsstarka kollektivtrafiken föreslås gå nära stallar och forskningsmiljöer vilket utgör risker för såväl djur som tekniskt avancerad utrustning som kan få långtgående konsekvenser.

De studier som fram till nu utförts avseende påverkan från vibrationer har utgått från människans perception men inte omfattat de frekvenser som man vet har störst påverkan på djur. Eftersom sinnesfysiologin hos häst, fladdermus och fisk är mycket olika och den vetenskapliga litteraturen om hur de påverkas av vibrationer är tunn måste man utgå från att en ökad vibrationsnivå oavsett frekvens riskerar att påverka SLU:s möjlighet att undervisa och forska på djur inom campusområdet. Det är således av yttersta vikt att de nuvarande förhållandena inom campusområdet dokumenteras på ett utförligt och tillförlitligt sätt.

Universitetsdjursjukhuset

Universitetsdjursjukhuset bedriver sin verksamhet i byggnader som angränsar mot Ultuna allé. Universitetsdjursjukhusets uppdrag innebär bland annat att vara en infrastruktur för ledande veterinärmedicinsk klinisk forskning och för utbildning där studenterna tränas inför framtidens arbetsliv. Detta kräver kontinuerliga uppgraderingar av den tekniska utrustningen som används på djursjukhuset. Såväl behandlingsmetoder som teknisk utrustning uppfyller kraven på högsta nivå i fråga om teknik och utveckling. Utöver den behandlande verksamheten kommer spårvägsdragningen längs delsträcka D innebära en förändrad trafikmiljö som verksamheten måste anpassas till.

Institutionen för skogligt biomaterial och teknologi, Avdelningen för trävetenskap och teknologi

Verksamheten som berörs av delsträcka D bedrivs med adress Vallvägen 9C-D. Byggnaden benämns i dagligt tal som "Silvikum" och dragningen av delsträcka D kommer att ligga nära denna byggnad. Verksamheten består av forskning och undervisning. Forskningsinfrastrukturen är av central betydelse och inkluderar anläggningar för pressning av bio-kompositer, mekanisk testning av biomaterial, laboratorietorkar, kall- och varmimpregneringssystem för industri- och laboratoriebehandlingar av trä, kemiskt laboratorium med HPLC, TGA, spektroskopianläggningar samt elektronmikroskop för transmission och scanning, TEM/SEM. Verksamheten är en viktig del av forskning inom trävetenskap.

Det finns idag varken trafik eller andra verksamheter i omgivningen som påverkar störande för verksamheten inom institutionen. Det är således precis som för VHC av yttersta vikt att de nuvarande förhållandena dokumenteras på ett utförligt och tillförlitligt sätt.

Ultuna hamn

Ultuna Hamn, den östra delen av Ultuna nere vid ån, är en stor landskapspark som utnyttjas av personal och studenter för sociala aktiviteter. Här finns en gles bebyggelse med herrgården, de äldre institutionsbyggnaderna och den gamla ladugårdsanläggningen med sina stallflyglar. Den låglänta delen av parken med idrottsplan och stora gräsytor är invallad för att undvika översvämning vid högt vattenstånd i Fyrisån. Här finns en fungerande ångbåtsbrygga och i ett båthus förvarar roddklubben sina tävlingsbåtar. Parken innehåller medvetet gestaltade partier med uppvuxna trädbestånd. Det är viktigt att en förändrad användning inom detta område inte hindrar att campusparken även i fortsättningen kan vara tillgänglig för universitetets personal och studenter. Vart fjärde år arrangerar Ultunas studenter en landskamp med 100 tals studenter från övriga nordiska länder. För ändamålet är idrottsområdet i Ultuna hamn av stor vikt och påverkan av en bro måste i möjligaste mån minimeras.

3. Yttrande över detaljplaneförslaget

Generella påpekande

Otillräckligt utredningsarbete

Den sammanvägda bedömning som gjordes av SLU redan i maj 2021 och som därefter påtalats vid upprepade möten med företrädare för kommunen är att det underliggande materialet i form av tekniska redogörelser och andra utredningar uppvisar tydliga brister. Mycket av utredningsarbetet som i enlighet med Intentionsavtalet var tänkt att tas fram under detaljplanprocessen har lämnats till ett senare skede. Det bristande underlaget gör att SLU fortfarande inte har möjlighet att fullt ut ta ställning till detaljplaneförslaget.

Buller, elektromagnetiska störningar och vibrationer

SLU har vid upprepade tillfällen och under hela det pågående detaljplanarbetet 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 vid SLU omnämns ytterst sparsamt i planbeskrivningen för delsträcka D. På plankartan finns överhuvudtaget inga bestämmelser som ska hantera sådana störningar. Även om det vid sidan av själva planarbetet pågår en förhandling mellan SLU och kommunen kring dessa frågor så ställer sig SLU mycket tveksamt till att synpunkterna inte har beaktats under i detaljplanprocessen på sätt som parterna var överens om i Intentionsavtalet. I planbeskrivningen väljer kommunen att istället skjuta SLU:s påpekanden på framtiden med vaga motiveringar såsom att man ska sträva efter teknikval för spårvägen som inte medför alltför stora olägenheter för omgivningen och att detaljutformningen av spårvägsanläggningen inte kommer att kunna vara klar vid antagandet av detaljplanen. Ambitionsnivån från kommunen kan möjligtvis vara god men överensstämmer absolut inte med vad parterna var överens om i Intentionsavtalet. Det ska i detta avseende påtalas att Länsstyrelsen i sitt yttrande från juni 2021 efterlyst bestämmelser för både riktvärden och åtgärder för att på så sätt begränsa påverkan för omgivningen. Länsstyrelsen är även av uppfattningen att sådana bestämmelser bör tas med på plankartan.

I avsaknad av planbestämmelser eller utförligare utredningar beskrivna i planbeskrivningen krävs det att avtalsförhandlingarna mellan SLU och Uppsala kommun leder till ett avtal som reglerar dessa problem på ett för

SLU fullgott sätt. Utan planbestämmelse eller tillfredsställande lösning i separat avtal är SLU av uppfattningen att de underlag som hittills presenterats uppvisar sådana brister att det inte är möjligt för SLU att fullt ut ta ställning till detaljplaneförslaget och delsträcka Ds påverkan för omgivningen i form av störningar från buller, elektromagnetiska fält och vibrationer.

Bygghfasen

Vad gäller framför allt buller och vibrationer är detta något som även måste beaktas under själva bygghfasen. Även detta är ytterst sparsamt kommenterat i planbeskrivningen. SLU anser att planbeskrivningen och planbestämmelserna borde kunna kompletteras med resultat från de pågående tekniska utredningarna för att fastställa de nuvarande nivåerna inom campusområdet och restriktioner för överskridande av dessa även under bygghfasen. Planbestämmelserna skulle också kunna innehålla regler för hur arbetena under bygghfasen ska anpassas till tider som uppställs av verksamhetsutövarna, i detta fall SLU, och med metoder som innebär att verksamheten inte påverkas.

Under bygghfasen kommer även tillgängligheten till lokaler och åkermark för SLU:s verksamheter att begränsas. Det är av yttersta vikt att dessa begränsningar inte medför att forskning, utbildning och lantbruksdrift inte kan utföras.

Specifika påpekande

- *Den föreslagna dragningen i anslutning till Ultuna allé*

SLU motsätter sig en förläggning av spårväg på åkermark söder om Ultuna-allé. All åkermark på Ultunaområdet används både till forskning och undervisning. I takt med stadens expansion under 2000-talet har betydande arealer åkermark på och nära campus Ultuna bebyggt eller på annat sätt exploaterats. Ytterligare förlust av åkermark hotar SLU:s verksamhet och måste undvikas. SLU bedömer att spårvägen bör förläggas i befintlig väg i Ultuna-allén även om detta skulle innebära att den ena eller bägge trädraderna försvinner. Alléer går att återskapa men inte en exploaterad åkermark. Just den berörda åkermarken används idag dels för långliggande försök, dels för forskning tillsammans med RISE avseende digitalisering av jordbruket. Marken bedöms också vara kritiskt viktig för att kunna lokalisera en ny plats för den bioklimatstation som funnits på Ultuna sedan 1800-talet. Eftersom en

klimatstation i stor utsträckning påverkas av omgivningens egenskaper behövs betydande avstånd från hårdgjorda ytor för att korrekta mätningar ska kunna genomföras. Ianspråktagandet av befintlig jordbruksmark för allmän platsmark föreslås dessutom vid en studie av vad som anges i Bilaga 2, Fastighetskonsekvenser bli av betydande omfattning. Givet den pågående planeringen av bebyggelse norr om Sunnersta blir alla ytterligare intrång på åkermarken söder om Ultuna allé mycket kritiska för SLU:s fortsatta verksamhet.

- Alternativ dragning av spårvägen vid Ultuna allé

Det är egentligen varken SLU:s eller andra sakägares uppgift att ta fram utförliga redovisningar av alternativa dragningar för en bedömning i planprocessen. Det är ett arbete som borde ha ålegat kommunen utifrån såväl regelverket som styr en detaljplaneprocess som vad som angivits i Intentionsavtalet. SLU är av uppfattningen att kommunen inte tillräckligt undersökt och redovisat en alternativ dragning som innebär att alla eller merparten av alléträden sparas samtidigt som intrånget på jordbruksmarken söder om allén undviks eller minimeras. Befintlig vägbana är förhållandevis bred samtidigt som vägkant och/eller gång- och cykelväg har betydande bredd. Dessutom finns ytor norr om allén som kan övervägas för t.ex. gång- och cykelväg. En lösning med samtrafik i den befintliga vägdragningen med icke luftburna kontaktledningar skulle vara ett avsevärt mycket bättre alternativ för SLU. På så sätt skulle man bevara värdefull jordbruksmark och även hantera risken för störningar på verksamheten inom djursjukhuset. Därtill torde en lösning med icke luftburna kontaktledningar minska risken för s.k. blixurladdningar vilket kan skrämma patienter och orsaka risk för kroppsskada för personer som är i stånd med i- och urlastning vid hästkliniken. Det torde även finnas möjlighet att flytta delar av trädallén för att tillgodogöra sig tillräcklig bredd utan att för den delen komma närmare djursjukhusets anläggningar. Det ska i detta sammanhang påpekas att kommunen i andra delar detaljplanen, Bäverns gränd, infört planbestämmelser och/eller planbeskrivningar som föreskriver att spårvägen ska utföras med ej luftburna ledningar.

I avsaknad av alternativ kan SLU inte göra annat än att vidhålla vad som tidigare anförts nämligen att utan planbestämmelser som reglerar kontaktledningarnas utformning och fastställer nuvarande nivåer av olika typer av störningar eller tillfredsställande lösning i

separat avtal är SLU av uppfattningen att de underlag som hittills presenterats uppvisar sådana brister att det inte är möjligt för SLU att fullt ut ta ställning till detaljplaneförslaget.

- Bro över Fyrisån och dragningen från bron upp till Ulls väg
SLU har under planarbetet framfört att om annan trafik än spårväg och utryckningsfordon kommer att tillåtas på bron över Fyrisån kommer detta att få mycket negativa konsekvenser för trafik-situationen längs med Ultuna allé och verksamheten vid djursjukhuset. SLU uppskattar att kommunen tagit till sig av dessa synpunkter och hanterat detta i plankartan. Vad gäller val av höjd på bron kan detta få konsekvenser för verksamheten som bedrivs inom Campusområdet och i närheten av brofästet. En högre bro medför troligen att buller sprids längre från bron än en lägre sådan. Detta anser SLU inte vara tillräckligt utrett i det nuvarande materialet utan önskar att en sådan utredning tas fram som underlag för beslut om höjd på den planerade bron

SLU ser även att plantering av trädgångar på ömse sidor av brofästet är något som måste utredas vidare. På den östra sidan av brofästet innebär detta att åkermark exploateras och att brukandet av den mark som blir kvar försvåras. Det anges i planbeskrivningen att dessa artificiella åkerholmar skapas i syfte att dämpa bronns negativa påverkan på landskapsbilden. Jordbruksmarken är generellt skyddad enligt miljöbalken, och att exploatera jordbruksmark enbart för att skapa rent visuella element i landskapsbilden anser SLU inte är i linje med miljöbalkens regelverk. Inte heller för den västra sidan av brofästet anser SLU att visuella skäl bör ha särskilt stor vikt i förhållande till bevarande av mark som är värdefull för såväl SLUs personal som de studenter som utbildar sig vid SLU. SLU har tagit del av Ultuna Studentkårs samrådsyttrande och instämmer med vad studentkåren anfört avseende rekreativvärden inom Campusområdet och kulturhistoriskt värdefulla platser som påverkas av den föreslagna spårdragningen och brokonstruktionen.

Den föreslagna sträckningen från korsningen Ultuna-allén/Ulls väg och ner mot Fyrisån kommer att gå rakt igenom ett av SLU:s s.k. rektorsminnen. Traditionen på SLU är att en avgående rektor hedras med en plats som iordningställs på campus. Det aktuella rektorsminnet utgörs av en tallskog planterad i början av 1980-talet till minne av SLU:s första rektor, Lennart Hjelm. SLU inser att det

kan vara omöjligt att ta hänsyn till detta vid dragningen av spårvägen, men förutsätter att kommunen medverkar till och finansierar ett nytt, värdigt rektorsminne till Lennart Hjelms minne.

- Dragningen längs delsträcka D från bron över Fyrisån mot väg 255
I denna sektion kommer värdefull jordbruksmark att påverkas av den föreslagna dragningen av delsträcka D och de föreslagna dagvattenmagasin som planeras på den östra sidan av Fyrisån. Detta är något som inte beaktats under planarbetet. Det ska i detta sammanhang påpekas att även om ianspråktagandet av mark endast skulle ske för tillfälligt nyttjande under byggtid så medför detta att den forskning som bedrivs på marken och de vetenskapliga resultat som kan erhållas från denna forskning går förlorad. Värdet på den mark som ianspråktagas, oavsett om det är för tillfälligt eller permanent bruk, kan inte heller värderas utifrån sedvanliga värderingsregler utan mark inom vilken SLU bedrivit forskningsverksamhet måste värderas utifrån de forskningsresultat som därvid går om intet. Såväl permanenta som tillfälliga markanspråk måste vägas mot den olägenhet som intrånget innebär. När det gäller tillfälligt nyttjande av mark under byggtid för upplag och vägar bör sådana, även om det kan medföra längre transportsträckor, förläggas på mark som inte ingår i den av SLU bedrivna forskningsverksamheten.

Vidare kommer SLU:s jordbruksverksamhet att bli mera kostnadskrävande på grund av att nya avgränsande barriärer uppstår. Det kan i detta sammanhang även påpekas att det på plankartan vid passagen under Hemslöjdsvägen angivits en passage som är 4,7 meter hög och 6,8 meter bred. Detta är mått som i vart fall vad gäller höjdangivelsen är för lågt tilltaget för att överensstämja med den utrustning som användes i normal jordbruksverksamhet.

- Dagvattenhantering
SLU upplever att dagvattenhanteringen i miljökonsekvensbeskrivningen som väldigt översiktlig och hänvisar till undersökningar som genomfördes för flera år sedan. I underlagsrapporten om Bäcklösadiket lämnar konsulten förslag som SLU redan tidigare förklarat att SLU motsätter sig. Det gäller specifikt anläggande av tvåstegsdike, vilken innebär att jordbruksmark permanent exploateras. SLU har i separata förhandlingar med Uppsala kommun förespråkat en helt annan lösning på dagvattenproblematiken kopplat

till Bäcklösadiket, och avser därför inte medverka i lösningar på dagvattenproblematiken som innebär onödig exploatering av jordbruksmark. Det finns även formuleringar i planbeskrivningen avseende flöde av dagvatten längs Ultuna-allén som inte går att förstå och som behöver förtydligas.

SLU har uppfattat att kommunen önskar förlägga s.k. underjordiska dagvattenmagasin öster om Fyrisån på jordbruksmark som ägs av SLU. Det framgår inte uttryckligen av planbeskrivningen utan detta är något som kommunen muntligen specificerat. SLU förstår att dagvattnet från spårområdet behöver omhändertas, men vill betona att jordbruksmark har ett generellt skydd i Miljöbalken och att alternativa lösningar måste beaktas eftersom även ett underjordiskt vattenmagasin i allt väsentligt får antas komma att permanent förstöra jordbruksmarkens värde för växtodling. Ett sådant ingrepp förstör därmed också möjligheten att använda marken i forskning och undervisning. Detta är aspekter som måste belysas i det fortsatta planarbetet.

- *Biologisk mångfald*

SLU ser även i egenskap av lantbruksuniversitet behovet av att belysa planbeskrivningens hantering av den biologiska mångfalden i främst norra Lunsenområdet. Det kan konstateras att stora naturområden kommer att tas i anspråk i direkt anslutning till ett Natura 2000-område och det tidigare inrättade naturreservatet Norra Lunsen. Det kommer att påverka den biologiska mångfalden negativt. Den nu aktuella detaljplanen presenterar även en trafiklösning som går mycket nära (100 m) eller extremt nära (20 m) den känsliga Stordammen, som innehåller flertalet arter som är skyddade enligt EU-lagstiftning. De faunapassager som föreslås i detaljplanen skulle även de behöva beskrivas närmare.

4. Sammanfattning

SLU har vid upprepade tillfällen förklarat att man inte ställer sig avvisande till en förbättrad kollektivtrafiklösning till campusområdet. En förbättring av denna kan säkerligen vara till gagn för SLU, dess anställda och studenter. SLU anser dock att detaljplaneförslaget även vad gäller delsträcka D lämnar viktiga frågor obesvarade. Vad gäller nya tekniska utredningar kring rådande förhållanden i fråga om buller, elektromagnetiska störningar och vibrationer så har dessa ännu inte inletts i områden som omfattas av delsträcka D. De data som kommer att komma fram från dessa utredningar kommer att behöva analyseras.

Det är olyckligt att utredningsarbetet inte går i takt med detaljplanarbetet. Då varken avtal eller utredningar finns att tillgå innebär det att SLU inte har möjlighet att fullt ut ta ställning till detaljplaneförslaget och vad som angivits i planbeskrivningen, plankartan och därtill hörande handlingar. SLU utgår därför från att Uppsala kommun kommer att tillgodose SLU:s påpekanden i de pågående avtalsförhandlingarna.

Beslut om detta yttrande har på rektors uppdrag fattats av universitetsdirektör Martin Melkersson efter föredragning av fastighetschef Peter Thorén. Innehållet har förankrats och tagits fram i samarbete med berörda fakultetsledningarna.

Martin Melkersson

Peter Thoren