

2021-05-21

Uppsala kommun
Plan- och byggnadsnämnden
753 75 Uppsala

Yttrande över samråd från Uppsala Kommun om Uppsala spårväg (BPN 2019-002806)

Sammanfattning

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) har tagit del av *Planbeskrivning Detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik med bilagor*. SLU är medvetet om frågans komplexitet och att olika samhällsintressen här ställs mot varandra. Att Uppsala utvecklas är positivt ur många synpunkter. SLU anser också att det är positivt att en mer kapacitetsstark trafiklösning kommer till stånd. Dock önskar SLU att betydligt större hänsyn tas till de naturliga förutsättningar och begränsningar som finns och att hållbarhet hela tiden finns som villkor i de beslut som krävs.

Den sammanvägda bedömning som har gjorts på SLU av samrådshandlingarna är att de har tydliga brister. Mycket av utredningsarbetet kring trafiklösningen kvarstår och lämnas till senare skeden i processen. Universitetet anser därför att det inte är möjligt att fullt ut ta ställning till förslaget.

SLU har hittills haft en omfattande dialog med kommunens spårvägsprojekt, där det varit möjligt att ta del av preliminära planer och samtidigt kunna redogöra för de farhågor som universitetet haft avseende störning på universitetets verksamhet från en eventuell spårväg, både under drifts- och under byggfasen. Det gäller framför allt vid Biocentrum samt vid Veterinär- och husdjursvetenskapligt centrum (VHC) där också universitetsdjursjukhuset (UDS) är beläget.

Detta har medfört en omfattande insats från kommunens sida för att undersöka sådana tekniska risker för SLU:s verksamhet. Undersökningarna visar tydligt att det finns en stor risk för att SLU:s verksamhet störs av en spårväg genom campus och vilka konsekvenser detta får för hur en spårväg behöver utformas och drivas.

I planbeskrivningsdokumentet nämns dessa risker endast i förbigående ("Men det kan påverka känslig apparatur negativt, vilket inom den fortsatta planeringen kommer tas hänsyn till och åtgärda så att ingen påverkan sker."). Detta innebär i praktiken att kommunen i sitt remissförfarande inte har för avsikt att låta sådana

betydande och kända tekniska risker med en spårväg för SLU:s verksamhet utgöra del av bedömningen i detta läge. Detta gissningsvis med motivet att detta är tekniska frågor som får hanteras efterhand. Det får konstateras vara en stor brist i underlaget att en allsidig analys av konsekvenserna för SLU inte har redovisats i samrådshandlingen.

I nuläget bedömer vi att de underlag och förslag som presenteras i samrådet är så bristfälliga att förslaget till dragningsplan borde inbegripa en ytterligare lösning om det i det vidare utredningsarbetet framkommer fakta som gör det omöjligt ur verksamhetssynpunkt att dra spårvägen via Ulls väg. Den lösningen innebär att dragningsplanen inte går igenom campus via Ulls väg utan väster om campus nära Dag Hammarskjölds väg.

Generella synpunkter

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU, bedriver verksamhet i egna och förhyrda lokaler inom fastigheterna Ultuna 2:1 och Ultuna 2:23. Verksamheten består av utbildning och forskning inom växt och djurriket, ekologi och landskapsarkitektur, mm. Den forskning som bedrivs vid SLU är inom flera områden i internationell toppklass och har till övervägande del inslag av praktiska experiment.

Inom verksamheten används instrument, levande djur och teknisk utrustning som är ytterst känslig för vibrationer och även buller. Vissa forskningsprojekt har forskningsdata som oavbrutet sträcker sig långt bakåt i tiden. Ett avbrott i den verksamheten skulle vara förödande för de forskningsdata som man hitintills tagit fram. För undervisningsverksamheten är man beroende av en lugn studiemiljö som inte störs av ljud eller vibrationer. Inom såväl forsknings- som utbildningsverksamheten är man beroende av avancerad laboratorieutrustning. Utöver forsknings- och utbildningsverksamheten bedriver SLU även universitetsdjursjukhuset, UDS, som är av hög internationell klass med mycket avancerad teknisk utrustning.

Det är därför helt naturligt att SLU vid planerna på att etablera spårvägsförbindelse eller annan kapacitetsstark kollektivtrafik i anslutning till universitetets verksamhet måste värna om och säkerställa att kärnan i vår verksamhet ska kunna fortsätta även under förändrade villkor. Detta gäller även påverkan från bron över Fyrisån om denna kommer att få trafikeras av annat än kollektivtrafik. Planerna på att tillåta viss blåljustrafik förbi campusområdet längs med Ultunaallén väcker oro då denna gata också är huvudinfart till Universitetsdjursjukhusets häst- och smådjursklinik. En ökad privatbilism i och omkring djursjukhuset skulle menligt påverka den verksamheten.

Det är därför viktigt att SLU i ett tidigt skede bjuds in för att belysa såväl de ekonomiska som forskningsmässiga värden som står på spel om den planerade

trafiklösningen inte byggs ut på ett sätt som tillvaratar även SLU:s intressen. Skulle den kommande byggnationen av spårväg och andra trafiklösningar ge upphov till ytterligare störningar och dessa kan komma att innebära en såväl initial som därefter mer varaktig och regelmässig inverkan på SLUs verksamhet kommer SLU kräva ersättning för detta. Ersättning för förändring i verksamheten räcker dock inte om man i planeringen inte tar med de grundläggande förutsättningarna för verksamheten. Det kan i värsta fall innebära att stora delar av verksamheten skulle kunna behöva flytta från Ultunas centrala campus för att fortsatt kunna bedriva sin forskning, djursjukvård och utbildning vilket vore mycket olyckligt för både Uppsala och SLU.

SLU förväntar sig att få möjlighet att närmare utveckla vad för typ av verksamhet som bedrivs och såväl ekonomiska som forskningsmässiga aspekter om denna verksamhet blir påverkad av den kommande etableringen.

FAS 1

SLU räknar arbeten med att bygga spårvägen till den så kallade FAS 1. Under FAS 1 kan befaras att störningar i huvudsak består av buller och skakning från grävning och schaktning. **Påverkan på SLUs verksamhet under FAS 1 regleras av reglerna i jordabalkens regler i 3:e kapitel.** Den som genom åtgärder på sin egen fastighet orsakar störningar har enligt dessa regler ett så kallat **strikt ansvar**. Detta innebär generellt att om hyresgästen SLU drabbas av men i nyttjanderätten skall SLU hållas skadeslöst, i första hand via hyresvärden/fastighetsägaren Akademiska Hus. SLU utgår från att korrekt mätutrustning kommer att sättas upp för att mäta skador och sättningar på omkringliggande byggnader och utrustning inom dessa. I detta sammanhang vill universitetet påpeka att verksamheten bedrivs inom förhyrda byggnader med utrustning som ägs av SLU och inte hyresvärden Akademiska Hus. Det är därför viktigt att innan arbeten påbörjas inte bara konstatera byggnadernas status utan även status på den verksamhetsanknutna utrustningen. Detta är utrustning som i många avseende är avsevärt mycket känsligare och som lättare kan skadas än de byggnader som de står uppställda i.

SLU förväntar sig att såväl **entreprenörer som fastighetsägare** vidtar nödvändiga skyddsåtgärder så att SLU hålls skadelösa samt att detta arbete sker i samråd med SLU. En hel del av detta arbete måste bedrivas med hjälp av inhyrda konsulter och SLU förväntar sig att kostnaderna för dessa kommer att bäras av fastighetsägare och projektet Spårvägen.

FAS 2

FAS 2 startar den dag då spårväg och andra anläggningar är klara att tas i bruk och börjar trafikeras. Även denna del måste noggrant övervakas då det kan befaras att

tung trafik i form av spårväg eller andra kollektivstarka lösningar kan medföra såväl buller, vibrationer som elektromagnetiska störningar. Skadeverkningar från sådana emissioner under FAS 2 bedöms utifrån Miljöbalkens regler. Reglerna i 32:a kapitlet Miljöbalken bygger på ett lägre beviskrav än vad som normalt gäller vid skadeståndskrav. Det innebär att den skadelidande inte behöver styrka orsakssammanhang utan det räcker att det är övervägande sannolikt att påverkan kommer från yttre faktorer orsakade av trafiken på spårvägen. **SLU förväntar sig även där att ansvariga fastighetsägare är med och tar ansvar för att trafiken från den nya infrastrukturen inte påverkar SLU:s verksamhet och om så ändå blir fallet förbinder sig att hålla SLU skadeslösa.**

Brodragning och biltrafik

Markavtalet som slutits mellan SLU och Uppsala kommun, under överinseende av finansdepartementets specielle utredare/samordnare, Johan Edstav, förutsätter att trafiken på Ultunaallén inte skulle intensifieras från dagens nivå. Detta speciellt med tanke på Universitetsdjursjukhusets (UDS) entré och de störningar som skulle uppstå om en större biltrafikled drogs i närheten. I de diskussioner som varit kring avtalet har framgått att bron bara skulle innebära kapacitetsstark kollektivtrafik och blåljustrafik. Men såvitt SLU förstår finns nu en politisk uppgörelse (mellan Socialdemokrater och Moderater) som i framtiden kan komma att tillåta fossilfri biltrafik på bron. En biltrafikled som dras i den sträckningen, genom Ultuna allé och förbi djursjukhuset skulle ändra på en grundläggande förutsättning för intentionsavtalet och bli ett allvarligt störningsmoment på SLU:s campus. **SLU förespråkar därför en separering av trafikslag där en eventuell biltrafikled dras söder om Ultuna campus och norr om Sunnersta i redan befintligt vägreservat.**

Specifika synpunkter

1. Området norr om travbanan

Bebyggelse och spårvägen bör ligga väster om nuvarande västra cykelväg, den som skär området från Ulleråker ner mot SVA. På ett kartmaterial i samrådshandlingarna har spårvägen delvis lagts öster om nuvarande västra cykelväg. Detta område är relativt unikt med utsvallad sand som är viktigt för både försök och undervisning och bör behållas. Detta område i nordväst bör inte planeras för att bebyggas med bostäder förrän sist i processen – omvärldshändelserna kan ju leda till att den inte behöver exploateras. Det är en

kvalitet, både ur landskaps- som försöks- och undervisningssynpunkt, att behålla en öppen väst-östlig korridor med jordbruksmark också norr om Ultuna campus.

2. Spårvägsområdet öster om Fyrisån (Nåntunafälten)

Spårvägsdragningen bör ske i kanten mellan åker och betesmark och inte ute på åkermarken. Det står på sidan 5 i underlaget till spårvägsavtalet mellan Uppsala kommun och staten att spårdragningen inte ska ske på jordbruksmark, punkt 6.5:

”6.5. Ultunalänken är ett gemensamt åtagande av regionen och kommunen. Ansvarsfördelning och finansiering rörande infrastruktur och trafikering regleras enligt separat överenskommelse mellan regionen och kommunen. Den tekniska lösningen förutsätts vara spårväg och ska inte inkludera vägdragning över jordbruksmark”.

Redan att dra spårvägen i gränsen mellan åker och betesmark är alltså en eftergift (eftersom också betesmarken är jordbruksmark), men ett mindre ingrepp mot avtalet än om spårvägen placeras på åkermarken.

3. Brodragning

Alternativ A

I broalternativ A föreslås flacka slänter öster om Fyrisån, vilka planläggs som odling och djurhållning. Bestämmelsen syftar till att möjliggöra ett fortsatt brukande av jordbruksmarken på de delar av slänten som har tillräckligt låg lutning för jordbruksdrift. Detta kommer att påverka möjligheten till såväl odling som djurhållning och även dela upp marken i två delar. Möjligen kan man tillskapa en tunnel för betesdjur att röra sig mellan de två fälten. Samarbetskommittén för Ultunas idrottsföreningar (SAK) framför en oro för att denna dragning skulle negativt påverka idrottsmöjligheterna på befintliga rekreations- och idrottsytor i årummet.

Alternativ B

En högbro ger en stor störning av landskapsbilden och risken för ljudstörningar till omgivningen ökar. Lösningen innebär också en sämre angöring för gång- och cykeltrafik till GC-vägen längs med Fyrisåns västra sida. En fördel med alternativet är att hållplatserna placeras närmare SLU:s Campus. Sammantaget förordar SLU, trots de negativa konsekvenserna, denna dragning.

4. Spårvägsområdet väster om Fyrisån (Ultunaallén)

Som framhållits ovan är en viktig fråga för SLU den biltrafik som leds genom och förbi campus Ultuna på längre sikt. Samrådet avser enbart förslag på en förbindelse över Fyrisån för spårväg och gång- och cykeltrafikanter. Samtidigt föreligger alltså en offentligt kommunicerad, politisk uppgörelse om att i ett senare skede kunna öppna för fossilfri biltrafik. Även om detta i sig kommer att förutsätta förnyat planarbete, samråd och tillstånd, så är det en mycket allvarlig brist i underlaget att en sådan i praktiken planerad utbyggnad inte ingår. Detta är återigen ett skäl till att en bedömning av konsekvenserna för SLU av förslaget i ett helhetsperspektiv inte går att göra.

Den föreslagna dragningen av spåren söder om Ultunaallén innebär uppenbar risk för störningar för SLU:s långliggande försöksodlingar vid korsningen Dag Hammarskjölds väg och Ultunaallén. Det skulle vara bättre om spårvägen kunde gå i blandtrafik i Ultuna allé och i stället flytta GC-vägen till ett läge på andra sidan trädallén norr eller söder om gatan. Det blir då samma princip som förläggningsen i Gottsunda allé väster om Dag Hammarskjölds väg. Detta förslag skulle också innebära att spårtrafiken utan onödiga svängar kan passera rakt igenom rondellen i korsningen mellan Ultunaallén och Dag Hammarskjölds väg.

5. Veterinärmedicinskt- och husdjursvetenskapligt centrum (VHC) och Universitetsdjursjukhuset (UDS)

Under byggnadsskedet måste verksamheten i SLU:s djuranläggningar kunna fortgå. Erfarenheterna från likartade byggen i närheten till laboratoriedjursavdelningar är dåliga, då djuren blivit stressade vilket lett till försämrade avel och ökad spontan död. Vid sprängning och/eller pålning i närheten av VHC så kommer det med största sannolikhet att påverka fiskarna i SLU:s fisklaboratorium och de försök som bedrivs där. Detta beror bland annat på att det inte finns någon vibrationsdämpning mellan golv och tankstativ. Därför är det viktigt att möjlighet ges att samordna försök i fisklabbet med lugna perioder i byggnationsprocessen. Störningar skulle annars kunna orsaka allvarliga konsekvenser för verksamheten i stort och i värsta fall vara förödande för enstaka forskare och doktorander. Studier och undervisning kan behöva flyttas till andra anläggningar under byggperioden vilket kommer medföra kostnader.

6. Dagvattenhantering

I planbeskrivningen nämns en ökad avledning av dagvatten från Hugo Alfvéns väg till Bäcklösadiket. Redan med nuvarande flöde är det problem med erosion i avsnitt som saknar kulvertledningar. Det ökade flödet kommer ge problem i befintliga diket. Man måste också säkerställa att recipienten kan ta emot det ökade flödet av vatten och eventuella miljögifter. Redan i dagsläget är det regelbundet problem

med översvämningar av recipientområdet. I detta sammanhang ser SLU fram emot att tillsammans med kommunen projektera för en optimal och hållbar lösning.

7. Likriktarstation

I samrådshandlingarna (planbeskrivning sidan 98-99) har en likriktarstation benämnd 9a placerats utanför universitetsdjursjukhuset (UDS). Då det anges att dessa kan bidra till ökade magnetiska fält är det förvånande att en sådan placerats i direkt anslutning till en stor teknikintensiv forskningsinfrastruktur.

Forskningsutrustning framför allt i UDS kan påverkas av elektriska och magnetiska fält. De alltmer känsliga instrument som används i den veterinärmedicinska forskningen kan behöva skärmis av för att undvika störningar vilket kommer medföra merkostnader. SLU föreslår därför att likriktarstationen flyttas från universitetsdjursjukhuset.

Gnistbildning och andra överraskande ljud eller ljus riskerar också att störa hästklinikens patienter vilket kan innebära en fara för djurägare och personal. För att vara långsiktigt hållbart behövs en teknisk lösning som minimerar risken för överraskande ljud och ljusfenomen, liksom för elektromagnetiska störningar och vibrationer, i närheten av djuranläggningarna.

SLU kan inte acceptera ökade vibrationer i något frekvensområde då det inte finns tillräcklig kunskap om hur detta kan påverka våra djur. Fakulteten för veterinärmedicin och husdjursvetenskap har tillstånd att hålla ett stort antal olika arter både i laboratorier och i hägn och de förstudier som gjorts av vibrationer har inte omfattat de frekvenser som vi vet har störst påverkan på tex smågnagare. Eftersom sinnesfysiologin hos häst, fladdermus, syrsa och fisk är mycket olika och den vetenskapliga litteraturen om hur de påverkas av vibrationer är tunn måste utgångspunkten vara att en ökad vibrationsnivå oavsett frekvens riskerar att påverka möjligheterna att undervisa och forska på djur på campus.

8. Tillgänglighet och trafik på campus

SLU anser det nödvändigt att utreda tillgängligheten till SLU:s byggnader avseende både transporter och den omfattande gångtrafik som sker på campus.

Det gäller inte minst på Ulls väg mellan Veterinärvägen och Ultunaallén, där det finns verksamheter på båda sidor om vägen som både besökare och godstransporter ska ha tillgång till. Studenter och verksamma i området rör sig frekvent mellan de olika lokalerna vilket kollektivtrafiklösningen riskerar att försvåra. Trafiksäkra och naturliga kopplingar över Ulls väg, framför allt inne på campus, samt rimlig hastighet, är därför ytterst viktiga för att inte begränsa rörelsemöjligheterna inom området.

Fastigheterna i området är beroende av god angöring för transporter av utrustning och material för att på ett fullgott sätt kunna driva verksamheten. Infarter som riskerar att begränsas är till bland annat parkering och godsmottagning vid Biocentrum, Mark- Vatten- Miljöcentrum (MVM) och godsmottagningen vid Ulls hus. I det fortsatta planarbetet bör det säkerställas att angöringsmöjligheten till fastigheterna utmed sträckan är fortsatt god.

Beslut om detta yttrande har på rektors uppdrag fattats av universitetsdirektör Martin Melkersson efter föredragning av fastighetschef Lars Edvin Andersson.

Martin Melkersson

Lars Edvin Andersson