

Plan- och byggnadsnämnden
Rapport

Datum:
2021-09-13

Diarienummer:
PBN 2020-002055

Handläggare:
Selma Ogden

Samrådsredogörelse

Detaljplan för del av Österplan

Standardförfarande

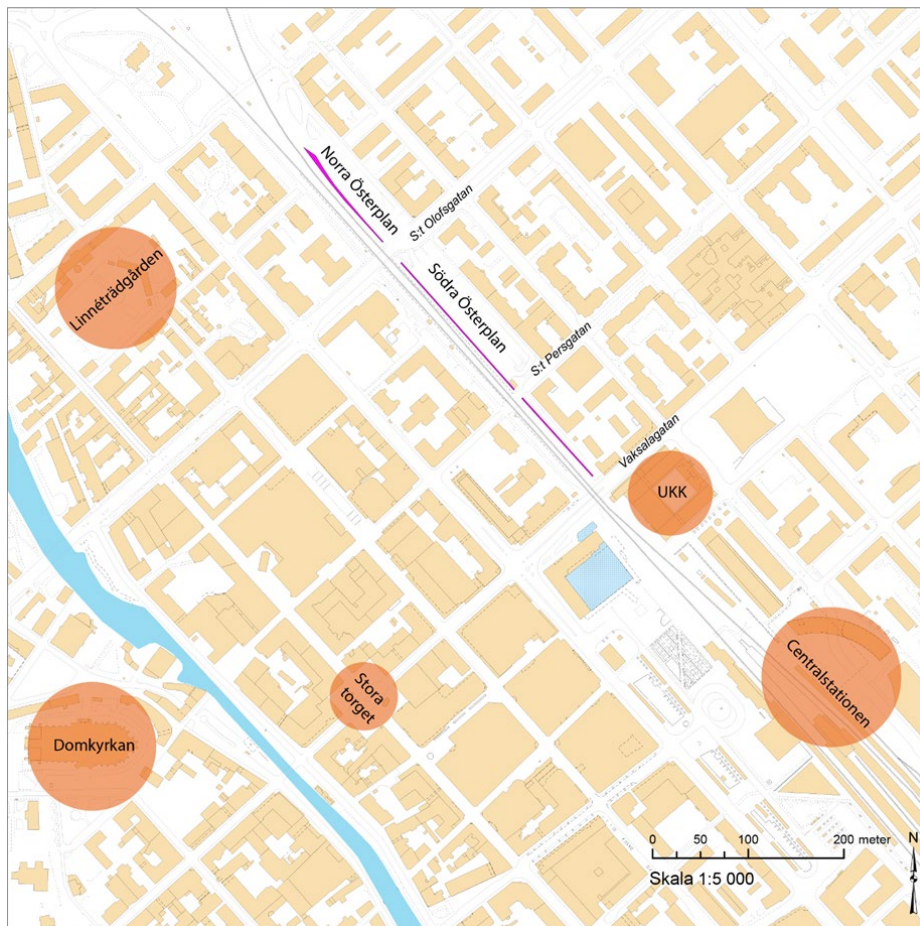


Bild 1 Orienteringskarta med planområdets läge markerat med lila.

Detaljplanens syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra ett nytt vändspår öster om det befintliga spårområdet mellan Vaksalagatan och norra Österplan. Delar av den nuvarande markanvändningen park inom norra och södra Österplan samt gång- och cykelpassagen mellan Vaksalagatan och S:t Persgatan kommer att ersättas med markanvändningen T1- Järnvägstrafik. Målet med planläggningen är att avlasta Uppsala Centralstation och öka spårkapaciteten.

Samrådsyttrande

Totalt antal inkomna 19

Beslutsdatum

Beslut om planuppdrag 10 juni 2020

Beslut samråd 25 mars 2021

Samråd 21 april 2021 - 2 juni 2021

Innehåll

Detaljplanens syfte	2
Sammanfattning av samrådet	4
Sammanfattning av ändringar i förslaget.....	4
Följande har inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda i planförslaget:.....	4
Sammanfattning av inkomna synpunkter från samrådet och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning.....	5
Översikt över inkomna samrådsyttrande	14

Sammanfattning av samrådet

Detaljplanen har varit på samråd mellan 21 april och 2 juni, 2021.

Under samrådstiden har 19 antal skriftliga synpunkter inkommit, varav 7 utan erinran. Synpunkterna behandlar i huvudsak bullernivåer inomhus och utomhus, bulleråtgärder och borttagning av apelträd. Länsstyrelsens synpunkter berör huvudsakligen biotopskyddsobjekt, apelallén inom planområdet.

Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitlet miljöbalken, enligt sitt yttrande daterat 9 juni 2021. Länsstyrelsens yttrande bifogas i sin helhet.

Sammanfattning av ändringar i förslaget

Planbeskrivningen har förtydligats och kompletteras med utökade resonemang och beskrivningar. De ändringar och kompletteringar som gjorts är följande:

Ändringar från samrådet:

- Planhandlingen kompletteras med information om att apelallén går under det generella biotopskyddet.
- Planhandlingen förtydligas i vilken omfattning biotopskyddade träd kommer att behöva avverkas.
- Planhandlingen kompletteras med information om att val av tid för avverkning av träd ska anpassas till fågelliv.
- Planhandlingen förtydligas med information om vilka bullernivåer som det nya vändspåret kommer att medföra.
- Planhandlingarna kompletteras med information om planerad dagvattenhantering.
- Planhandlingarna kompletteras med information om att exploitör ska vid misstanke av föroreningar anmäla till miljöförvaltningen enligt 10 kap miljöbalken.
- Planhandlingen förtydligas med information om att höjningen av banvallen är en konsekvens av Uppsala planskilda korsningar.
- Planhandlingen förtydligas med information om att gång- och cykelvägen öster om planområdet vid fastigheten Kvarngärdet 33:1 ligger utanför planområdet.
- Planhandlingen kompletteras med att det krävs en lantmäteriförrättning för att genomföra planen.
- Plankartas bestämmelser förtydligas.

Följande har inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda i planförslaget:

Inom samrådkretsen

Ej tillgodosedda synpunkter	Samråd
Brf Mejeristen	X
Brf Kungsgård	X

Övriga för kännedom:

Övriga för kännedom	Samråd
Privatperson 1	X
Privatperson 2	X
Förening Vårda Uppsala (FVU)	X

Sammanfattning av inkomna synpunkter från samrådet och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning.

Här nedanför redovisas samrådsskedet:

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning om att markanvändningen bedöms överensstämma med översiktsplanens intentioner för området.

Biotopskydd

Länsstyrelsen anser att det är felaktigt att planområdet inte berör något skyddat område. Det finns biotopskyddsobjekt inom planområdet, alléer som uppfyller det generella biotopskyddet enligt 7 kap 11§ miljöbalken. Inom ramen för järnvägsplanen har Trafikverket redovisat åtaganden för att säkerställa återplantering på annan plats av de 18 biotopskyddade alléträd (apelallén) som behöver avverkas inom järnvägsplanen samt ersättningsåtgärder på apelalléns ursprungliga plats. Länsstyrelsen anser att redovisade åtgärder sammantaget innebär att frågan om biotopskydd har hanterats i tillräcklig omfattning i järnvägsplanen vad gäller denna apelallé, men det behöver förtydligas att apelallén är biotopskyddsobjekt. Länsstyrelsen anser att det generella biotopskyddet ska beaktas under planprocessen och att det ska framgå av planhandlingarna i vilken omfattning biotopskyddade alléträd påverkas av planens genomförande.

Länsstyrelsen anser också att kommunen behöver förtydliga i vilken omfattning biotopskyddade träd kommer att behöva avverkas eller riskera att skadas på annat sätt till följd av den nu aktuella detaljplanen. Trafikverket har i sin järnvägsplan även redovisat att det kan behövas skyddsåtgärder för kvarvarande träd. Länsstyrelsen förutsätter att sådana åtgärder vidtas vid behov och anser att detta ska framgå även av detaljplanen, t.ex. som information i planbeskrivningen.

Träd

Länsstyrelsen anser att särskilt skyddsvärda träd, rödlistade trädarter samt träd med känd förekomst av rödlistade arter i första hand ska bevaras och att de, om sådana träd behöver avverkas, ska tas tillvara på sådant sätt att förekommande arter får en fortsatt tillgång till lämplig livsmiljö. Exempelvis genom att flytta stammar till lämpliga platser. Hur detta görs ska framgå av detaljplanen.

Länsstyrelsen anser att kompensationsåtgärder ska vidtas vid avverkning av värdefulla träd.

Länsstyrelsen vill påminna om att vid val av tidpunkt för avverkning är det viktigt att hänsyn tas till fågellivet. Avverkning under häckningsperioden kan vara olämpligt ur naturmiljösynpunkt och ibland förbjudet.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Planbeskrivningen kompletteras med information om att samtliga alléer, där bland de 18 aplarna går under det generella biotopskyddet. Planbeskrivningen kommer även att förtydliga i vilken omfattning biotopskyddade träd kommer att behöva avverkas. Information om att val av tidpunkt för avverkning av träd för att anpassa efter fågelliv och för att undvika häckningsperioden, kommer att läggas till i planbeskrivningen.

Kommunala lantmäterimyndigheten

Kommunala lantmäterimyndigheten önskar att bestämmelserna T1 – Järnväg och U1 – Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, göras tydligare på plankartan då det nu är svårt att läsa.

Avsnittet med rättsliga åtgärder i planbeskrivningen behöver även förtydligas med att det krävs en lantmäteriförrättning för att kunna genomföra detaljplanen. I det här fallet kan Uppsala kommun som ska avstå mark, söka förrättning för genomförandet av planen. En fastighetsbildning är också en förutsättning för att köpeavtalet mellan Trafikverket och kommunen ska kunna fullbordas.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Kommunala Lantmäteriets yttrande har beaktats. Bestämmelserna i plankartan kommer att förtydligas och planhandlingarna kommer att kompletteras med att det krävs en lantmäteriförrättning.

Region Uppsala

Det nya vändspåret tillför en ökad funktionalitet och kapacitet till Uppsala C. Trafik och samhälle anser att breddningen av spårvägen är nödvändig för att den ökade spårkapacitet som fyrsparåsutbyggnaden medför ska kunna nyttjas fullt ut. Trafik och samhälle har inga övriga synpunkter på förslaget.

Trafikverket

Planläggningen har aktualiserats för att möjliggöra genomförandet av Trafikverkets projekt Uppsala planskilda korsningar. Inför upprättandet av detaljplanen har Trafikverket tillhandahållit underlag från järnvägsplanen, beträffande erforderligt markanspråk. Det är inte helt enkelt att avgöra om gränserna överensstämmer exakt, men Trafikverket förutsätter att detaljplanen utgår från det tillhandahållna underlaget och att de båda planerna därmed är synkroniserade.

Trafikverket har inget att invända mot planförslaget.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen utgår från det underlag som tillhandahållits från Trafikverket.

Bostadsrättsföreningen Mejeristen

Styrelsen för Brf ser kritiskt på banvallens höjning och hur nära gång- och cykelbanan kommer att placeras i förhållande till fasaden när järnvägsområdets breddas. En höjning av banvallen närmast fastigheten på 80 cm kan komma att leda till ökad insyn, vilket kan leda till värdeminskning. Breddning av spårområdet kommer att skapa en smalare grönyta närmast järnvägsområdet där befintliga träd kommer att försvinna och ersättas av en 3,5–4 m hög stålskärm.

Brf Mejeristen saknar en beskrivning av den eventuella GC-vägen avseende läge och höjdsättning för området söder om S:t Persgatan fram till Vaksalagatan.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Höjningen av banvallen är en konsekvens av Trafikverkets järnvägsplan – Uppsala planskilda korsningar och styrs inte av detaljplanen för del av Österplan. Spårområdet består av en underbyggnad och en överbyggnad som tillsammans skapar en upphöjning av spårområdet. Breddningen av spårområdet syftar till att ge plats åt banvallen, som skapar ett säkerhetsavstånd mellan spår och kringliggande mark. Banvallen behöver anpassas till höjden på övriga spårområdet.

Detaljplanen kommer inte att påverka placeringen eller höjdsättningen av gång- och cykelvägen mellan S:t Persgatan och Vaksalagatan, då breddningen av spårområdet kommer att vara mycket liten. Utformningen av gång- och cykelvägen och gång- och cykelbron över Vaksalagatan ligger utanför planområdet och styrs inte av detaljplanen.

Bullerutredning för Uppsala planskilda korsningar visar att för att bullerskärmar ska ha minskad bullereffekt kommer de att behöva ha en höjd som blockerar siktlinjerna mellan källan och mottagaren. Lägre skärmar får en liten effekt och genomskinliga skärmar kan ge en sämre ljudmiljö på grund av reflekterande ljud från järnväg och vägtrafik. På grund av den mycket begränsade bullerdämpning som bullerskärmar ger i den aktuella stadsmiljön föreslås inga spårnära bullerskärmar i järnvägsplanen.

Bostadsrättsföreningen Kungsgård

Bostadsrättsföreningen Kungsgård motsätter sig detaljplanen då föreningen anser att störande buller kommer att öka. Föreningen anser att det finns brister i Trafikverkets utredning om bulleråtgärder. Tidigare har Trafikverket meddelat att de avsåg att glasa in balkongerna som vetter mot spåret, något som inte synes aktuellt enligt bullerutredningen från 2021-01-14. Föreningen oroar sig även för det höga gnisslande ljudet som pendeltågen ofta ger upphov till vid inbromsning vilket är något som kommer att förekomma när ett tåg ska vända eller ställas upp vid vändspåret. Föreningen befarar att breddningen av spårområdet för att komplettera spårområdet med ett vändspår kommer att leda till minskat utrymme att dämpa ljuder från passerande tåg med plantering av buskar eller träd.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Bullernivåer från breddningen för vändspåret hanteras i Trafikverkets järnvägsplan Uppsala planskilda korsningar. Breddningen av spårområdet kommer att vara marginell och kommer inte att ha en ökande effekt på bullernivåerna inom och utanför järnvägsområdet.

Detaljplanen för del av Österplan tar ställning till bullernivåer som kommer att tillkomma från det nya vändspåret. Bullerutredningar för vändspåret från februari 2021 följer Trafikverkets rekommendationer, TDOK 2014:1021. Den högsta uppmätta ekvivalenta ljudnivån är 55 dBA på fasader öster om planområdet, vilket klarar riktvärdet på 55 dBA för uteplatser och 60 dBA utomhus. Maximal ljudnivå för vändspåret utomhus vid fasad och uteplats överskrider enbart riktvärdet 70 dBA för fastighet 33:1, där maximal ljudnivå är mellan 75–80 dBA.

Trafikverkets bullerutredning 2021-01-14 utvärderade fasadens ljudreduktion, för att undersöka vilken del som främst behöver förbättras vid utförande av fasadåtgärder. Vid höga ljudnivåer på fasaden, kan man inte utesluta att det är väggkonstruktionen som är dimensionerande. Ytterligare åtgärd av fönster i sådant läge ger ingen väsentlig sänkning av ljudnivån inomhus. Slutlig ljudisolering på nya fönster respektive ventiler kommer att bestämmas i bygghandlingsskedet av Järnvägsplanen – Uppsala planskilda korsningar.

På grund av den mycket begränsade bullerdämpning som bullerskärmar ger i den aktuella stadsmiljön, samtidigt som det är en kostsam skyddsåtgärd och har andra negativa effekter, så föreslås inga spårnära bullerskärmar i järnvägsplanen.

Planhandlingarna kommer att förtydligande med information om vilka bullernivåer som ligger till grund för det nya vändspåret.

Breddningen av spårområdet är så pass litet att det inte kommer att minska utrymmet för plantering längs med spårområdets östra sida.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Grundvatten

Det aktuella planområdet ligger inom klassen måttlig känslighet för Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde och riskreducerande åtgärder enligt riskanalysen ska följas. Försiktighetsåtgärderna i föreskrifterna för vattenskyddsområdet ska också följas.

Dagvatten

Nämnden saknar redogörelse för planerad dagvattenhantering.

Markföroreningar

Vid misstanke för nya föroreningar ska det genast anmälas till miljöförvaltningen enligt 10 kap miljöbalken.

Gröna lösningar och biologisk mångfald

Nämnden anser att så många träd som möjligt bör bevaras. De träd som blir borttagna ser nämnden positivt på att de kommer ersättas.

Elektromagnetiska fält

Nämnden gör ingen annan bedömning än det som angetts men vill påpeka att försiktighetsprincipen ska tillämpas så att exponeringen för magnetfält reduceras i vår omgivning.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Miljö- och hälsoskydds nämndens yttrande har beaktats. Planhandlingarna kommer att kompletteras med en redogörelse för planerad dagvattenhantering och att misstanke av nya föroreningar ska anmälas till miljöförvaltningen enligt 10 kap miljöbalken.

Räddningsnämnden

Brandförsvaret har inget att erinra planförslaget.

Kulturnämnden

Kulturnämnden har inget att invända mot planförslaget.

Förening Vårda Uppsala (FVU)

Föreningen Vårda Uppsala (FVU) har inga invändningar mot breddningen förutsatt att man avstår från att genomföra höjningen av banvallen på 40–80 cm. FVU anser att de konsekvenser bygget av vändspåret skulle medföra vägda mot nyttan i sig skulle kunna motivera en breddning av spårområdet. Problemet med detaljplanen är att den är tillkommen för att möjliggöra Trafikverkets Järnvägsplan – Uppsala planskilda korsningar (2018) vilken vi bestämt motsätter oss.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Höjningen av banvallen är en konsekvens av Trafikverkets järnvägsplan – Uppsala planskilda korsningar och styrs inte av detaljplanen för del av Österplan. Breddningen av spårområdet syftar till att ge plats åt banvallen, som skapar ett säkerhetsavstånd mellan spår och kringliggande mark. Banvallen behöver anpassas till höjden på övriga spårområdet.

Funktionsrätt (HSO)

Funktionsrätt anser att Uppsala kommun bör fastställa att inga bostadsrum utsätts för bullernivåer som överskrider 30 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus och 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid byggnads fasad och uteplats.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Ingen utredning har gjorts för bullernivåer inomhus för enbart vändspåret. En utredning för bullernivåer inomhus har gjorts för hela spårområdet i samband med Trafikverkets järnvägsplan. Ljudnivån inomhus har beräknats från ljudnivån utomhus på fasad och fasadens ljudreduktion. De ekvivalenta och maximala ljudnivåerna för vändspåret är betydligt lägre än för järnvägsplanen och utifrån detta har en bedömning gjorts att vändspåret inte kommer att överskrida Trafikverkets riktvärden på 30 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus.

Bullerutredningar från februari 2021 för det nya vändspåret utgår från Trafikverkets rekommendationer (TDOK 2014:1021). Bullerutredning för vändspåret beräknar en ekvivalent ljudnivå under 45 dBA vid samtliga fasader öster om planområdet, förutom fastighet Kvarngärdet 33:1 där bullernivåerna uppmätts till ekvivalent ljudnivå 50–55 dBA, för det nya vändspåret. Vändspåret klarar riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid byggnads fasad.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berör i det aktuella området och har därför inga synpunkter.

Telia Sonera Skanova Access AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Exploatören ska kontakta de berörda ledningsägarna i god tid. Utsättning av befintliga kablar ska begäras innan arbetena sätts igång. Befintliga anläggningar måste hållas tillgängliga för berörda ledningsägare under byggtiden. Kostnaderna för flytt av ledningar och elstolpar regleras av separat avtal mellan fastighetsägare och ledningsägare.

Vattenfall Värme Uppsala AB

Vattenfall AB Heat har fjärrvärmeledning inom området. Befintliga fjärrvärmeledningar måste hållas tillgängliga för Vattenfall AB Heat Sweden under byggtiden. Utsättning av befintliga fjärrvärmeledningar ska begäras innan arbetena sätts igång. Eventuell flyttning/ombyggnad/rivning/deponering av befintliga fjärrvärmeledningar bekostas av byggherren eller regleras via markavtal med Uppsala Kommun.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Exploatören ska kontakta de berörda ledningsägarna i god tid. Utsättning av befintliga kablar ska begäras innan arbetena sätts igång. Befintliga anläggningar måste hållas tillgängliga för berörda ledningsägare under byggtiden. Kostnaderna för flytt av ledningar och elstolpar regleras av separat avtal mellan fastighetsägare och ledningsägare.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution har elnätsanläggningar inom aktuell detaljplan och inom dess närområde. En eventuell flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploatören. Befintliga elnätanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet. Någon anläggning, tex byggnad, får inte uppföras invid eller över elnätanläggning tillhörande. Vattenfall Eldistribution så att gällande säkerhetsavstånd inte hålls.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Exploatören ska kontakta de berörda ledningsägarna i god tid. Utsättning av befintliga kablar ska begäras innan arbetena sätts igång. Befintliga anläggningar måste hållas tillgängliga för berörda ledningsägare under byggtiden. Kostnaderna för flytt av

ledningar och elstolpar regleras av separat avtal mellan fastighetsägare och ledningsägare.

Uppsala Vatten och Avfall AB

Uppsala Vatten har inget att erinra i ärendet.

Privatperson 1

Privatperson 1 anser att för att kunna acceptera förslagen detaljplan behöver det göras nya bullermätningar över ett helt trafikdygn göras inomhus, och de bullerdämpande åtgärder som Trafikverket redan identifierat som nödvändiga i samband med byggandet av den planskilda korsningen vid St. Olofsgatan behöver genomföras. Inglasning av bostadens balkong som vetter direkt mot järnvägen samt byte av balkongdörr och fönster mot sådana med högre bullerdämpning.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen för del av Österplan tar ställning till bullernivåer som kommer att tillkomma från det nya vändspåret. Bullerutredningar från februari följer Trafikverkets rekommendationer, TDOK 2014:1021, och beräknar att de ekvivalenta och maximala bullernivåerna från det nya vändspåret. Den högsta uppmätta ekvivalenta ljudnivån är 55 dBA på fasader öster om planområdet. Maximal ljudnivå för vändspåret utomhus vid fasad och uteplats överskrider enbart riktvärdet 70 dBA för fastighet 33:1, där maximal ljudnivå är mellan 75–80 dBA.

Ingen utredning har gjorts för bullernivåer inomhus för enbart vändspåret och kommer inte att göras. En utredning för bullernivåer inomhus har gjorts för hela spårområdet i samband med Trafikverkets järnvägsplan. De ekvivalenta och maximala ljudnivåerna för vändspåret är betydligt lägre än för järnvägsplanen och utifrån detta har en bedömning gjorts att vändspåret inte kommer att överskrida Trafikverkets riktvärden på 30 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus.

Trafikverkets bullerutredning 2021-01-14 utvärderade fasadens ljudreduktion, för att undersöka vilken del som främst behöver förbättras vid utförande av fasadåtgärder. Vid höga ljudnivåer på fasaden, kan man inte utesluta att det är väggkonstruktionen som är dimensionerande. Ytterligare åtgärd av fönster i sådant läge ger ingen väsentlig sänkning av ljudnivån inomhus. Slutlig ljudisolering på nya fönster respektive ventiler ska dock bestämmas i bygghandlingsskedet.

Bullernivåer från övriga spår ligger utanför planområdet och hanteras av Trafikverkets järnvägsplan Uppsala planskilda korsningar.

Privatperson 2

Privatperson 2 tycker att Trafikverket måste göra en fördjupad utredning och mätning med aukustker på aktuella fastigheter med fokus på behovet av bullerskyddsåtgärder. Hen motsätter sig att Trafikverket tillåts gå vidare utan att vidta bullerdämpande åtgärder i lägenheter och på balkonger runt Österplan. Sedan tidigare har Trafikverket utarbetat och lagt fram ett förslag med utbyte av fönster och inglasade balkonger i bullerskyddssyfte för närboende men nu valt att inte gå vidare med dessa åtgärder.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Trafikverkets bullerutredning 2021-01-14 utvärderade fasadens ljudreduktion vid mätningen subjektivt om vilken del som visade starkast ljudtransmission, d v s vilken del som främst behöver förbättras vid utförande av fasadåtgärder. Vid höga ljudnivåer på fasaden, kan man inte utesluta att det är väggkonstruktionen som är dimensionerande. Ytterligare åtgärd av fönster i sådant läge ger ingen väsentlig sänkning av ljudnivån inomhus. Slutlig ljudisolering på nya fönster respektive ventiler ska dock bestämmas i bygghandlingskedet.

På grund av den mycket begränsade bullerdämpning som bullerskärmar ger i den aktuella stadsmiljön, samtidigt som det är en kostsam skyddsåtgärd och har andra negativa effekter, så föreslås inga spårnära bullerskärmar i järnvägsplanen.

Planhandlingarna kompletteras med information om analys och utredningar av bulleråtgärder för bullerpåverkade fasader. Planhandlingarna kommer även att förtydligande med information om vilka bullernivåer som ligger till grund för det nya vändspåret och detaljplanen del av Österplan.

PostNord

PostNord har inget att anmärka och godkänner härmed den föreslagna detaljplanen PBN 2020-002055.

Bilaga

Länsstyrelsens yttrande

Stadsbyggnadsförvaltningen

Uppsala i 2021-09-13

Maija Tammela Arvidsson
planchef

Selma Ogden
planarkitekt

Översikt över inkomna samrådsyttrande

Myndighet	Samråd
Kommunala lantmäterimyndigheten	6 juli 21
Länsstyrelsen	9 juni 21
Region Uppsala	1 juni 21
Sakägare och boende inom och utanför planområdet (enligt fastighetsförteckningen)	
Trafikverket	31 maj 21
Brf Mejeristen, Kvarngärdet 33:1	25 maj 21
Brf Kungsgården, Kvarngärdet 20:1	28 maj 21
Kommunala nämnder, förvaltningar med flera	
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	4 juni 21
Räddningsnämnden	2 juni 21
Kulturnämnden	27 maj 21
Intresseföreningar och sammanslutningar	
Förening Vårda Uppsala	31 maj 21
Funktionsrätt (HSO)	2 juni 21
Ledningsägare	
Svenska kraftnät	18 maj 21
Telia Sonera Skanova Access AB	10 maj 21
Vattenfall Värme Uppsala AB	28 april 21
Vattenfall Eldistribution AB	31 maj 21
Uppsala Vatten AB	2 juni 21
Övriga	
Privatperson 1	28 maj 21
Privatperson 2	28 maj 21
Postnord	21 maj 21



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

Katja Saranka
Planhandläggare
010-2233289
katja.saranka@lansstyrelsen.se

Yttrande

1(3)

2021-06-09

402-3512-2021

Uppsala kommun
plan-byggnadsnamnden@ uppsala.se

Samråd om detaljplan för del av Österplan, Uppsala kommun, Uppsala län

Redogörelse för ärendet

Kommunen har översänt rubricerat detaljplaneförslag för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, samt samråd om undersökning enligt 6 kap 6 § miljöbalken.

Syftet med planförslaget

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en breddning av det befintliga spårområdet längs Ostkustbanan för att kunna anlägga ett nytt vändspår. Syftet är även att detaljplanen ska stämma överens med markanvändningen i järnvägsplanen för Uppsala Planskilda korsningar vid S:t Olofsgatan och S:t Persgatan som Trafikverket ansvarar att fram. Planen är uppdelat i tre kilformade planområden.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning om att markanvändningen bedöms överensstämma med översiktsplanens intentioner för området.

Undersökning

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att rubricerad detaljplan inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. 3 § miljöbalken.

Frågor som bevakas av Länsstyrelsen enligt 11 kap 10 § PBL

Länsstyrelsen har inga synpunkter utifrån de frågor som bevakas enligt 11 kap 10 § PBL.

Övriga synpunkter

Riksintressen för infrastruktur, Järnväg

Vändspåret är sedan 2018 en del av Trafikverkets Järnvägsplan för Uppsala planskilda korsningar. För att ett nytt vändspår ska kunna fastställas i järnvägsplanen, måste järnvägsplanens markanvändning stämma överens med gällande detaljplan.

Planförslaget möjliggör därmed järnvägsplanens genomförande.

Biotopskydd

I planberskrivningen i sid 14 anges att inget skyddat område berörs. Detta är felaktigt och behöver ändras då det finns biotopskyddsobjekt inom planområdet.



2021-06-09

402-3512-2021

Alléer som uppfyller följande definition omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kap 11§ miljöbalken:

Lövträd planterade i en enkel eller dubbel rad som består av minst fem träd längs en väg eller det som tidigare utgjort en väg eller i ett i övrigt öppet landskap. Träden ska till övervägande del utgöras av vuxna träd.

Inom ett sådant biotopskyddsområde får inte åtgärder vidtas som kan skada naturmiljön (exempelvis nedtagning av träd, rot- eller stamskador på grund av anläggningsarbete etcetera).

Inom ramen för järnvägsplanen har Trafikverket redovisat åtaganden för att säkerställa återplantering på annan plats av de 18 biotopskyddade alléträd (apelallén) som behöver avverkas inom järnvägsplanen samt ersättningsåtgärder på apelalléns ursprungliga plats. Länsstyrelsen anser att redovisade åtgärder sammantaget innebär att frågan om biotopskydd har hanterats i tillräcklig omfattning i järnvägsplanen vad gäller denna apelallé. Länsstyrelsens granskningsyttrande över järnvägsplanen, dnr. 343-537-2021 daterat 3 mars 2021, bifogas.

Trafikverket har i sin järnvägsplan även redovisat att det kan behövas skyddsåtgärder för kvarvarande träd. Länsstyrelsen förutsätter att sådana åtgärder vidtas vid behov och anser att detta ska framgå även av detaljplanen, t.ex. som information i planbeskrivningen.

De träd som avses avverkas för tillfällig nyttjanderätt inom ramen för järnvägsplanen kommer enligt Trafikverket att hanteras i separat ansökan om dispens från biotopskyddet i samarbete med Uppsala kommun. Förutsättningar för dispens, behovet av skyddsåtgärder, kompensation etc., hanteras därmed inte inom ramen för Järnvägsplanen utan i kommande prövning.

I den nu aktuella planbeskrivningen anges vidare att fyra alléer berörs i olika omfattning och att *”Vid Österplan kommer ingreppen att vara marginella, vilket inte bedöms medföra någon betydande fragmentering eller betydande minskning av spridningsvägar i området.”* Och *”Övriga träd kommer att försvinna som en konsekvens av Järnvägsplanen – Uppsala planskilda korsningar.”*

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver förtydliga vad dessa skrivningar innebär och i vilken omfattning biotopskyddade träd kommer att behöva avverkas eller riskera att skadas på annat sätt till följd av den nu aktuella detaljplanen.

Inom ett biotopskyddsområde får man inte bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön, exempelvis avverkning av alléträd eller skador på rötter och stammar. Om det finns särskilda skäl, får dispens från förbudet ges i det enskilda fallet.

Länsstyrelsen anser att det generella biotopskyddet ska beaktas under planprocessen och att det ska framgå av planhandlingarna i vilken omfattning biotopskyddade alléträd påverkas av planens genomförande. Biotopskyddet är en förbudslagstiftning och det behövs särskilda skäl för att dispens ska kunna medges. I första hand ska möjligheten att bevara alléträden utredas liksom behovet av skadeförebyggande åtgärder.



Skadeförebyggande åtgärder för kvarvarande alléträd behöver framgå av genomförandebeskrivningen.

Träd

Grova, gamla eller ihåliga träd har en mycket stor betydelse för olika djur- och växtarter och tar lång tid att ersätta. Förekomsten av sådana träd är i många fall avgörande för många hotade arters överlevnad. Generellt gäller att ju äldre och grövre ett träd blir desto fler arter kan det utgöra livsmiljö för. Med tiden får ett träd en mängd olika miljöer, till exempel grov bark, solexponerad ved och håligheter som utgör grunden för trädens stora biologiska mångfald.

Med särskilt skyddsvärda träd avses

Jätteträd: Levande eller döda träd som är grövre än en meter i diameter på det smalaste stället under brösthöjd.

Mycket gamla träd: Levande eller död gran, tall, ek och bok som är äldre än 200 år. Övriga trädslag som är äldre än 140 år.

Grova hålträd: Levande eller döda träd som är grövre än 40 cm i diameter i brösthöjd med utvecklad hålighet i huvudstammen.

Länsstyrelsen anser att särskilt skyddsvärda träd, rödlistade trädarter samt träd med känd förekomst av rödlistade arter i första hand ska bevaras och att de, om sådana träd behöver avverkas, ska tas tillvara på sådant sätt att förekommande arter får en fortsatt tillgång till lämplig livsmiljö. Exempelvis genom att flytta stammar till lämpliga platser. Hur detta görs ska framgå av detaljplanen. Länsstyrelsen anser att kompensationsåtgärder ska vidtas vid avverkning av värdefulla träd.

Länsstyrelsen vill påminna om att vid val av tidpunkt för avverkning är det viktigt att hänsyn tas till fågellivet. Avverkning under häckningsperioden kan vara olämpligt ur naturmiljösynpunkt och ibland förbjudet.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av chef för plan- och bostadsenheten Annika Israelsson med planhandläggare Katja Saranka som föredragande. I den slutliga handläggningen har också naturvårdshandläggare Emilia Wolfhagen medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.

Sändlista

Trafikverket Region Öst, trafikverket@trafikverket.se

Lantmäterimyndigheten Uppsala kommun, lantmaterimyndigheten@ uppsala.se