

Stockholm den 30 juni 2025

Nacka tingsrätt  
mark- och miljödomstolen  
[mmd.nacka.avdelning3@dom.se](mailto:mmd.nacka.avdelning3@dom.se)

**Mål nr M 4072–24**

**Ang. ansökan om tillstånd till vattenverksamhet för bortledande av grundvatten till samt uppförande av anläggning i vattenområde m.m. vid Fyrisån i Uppsala kommun**

---

Efterkommande föreläggande/underrättelse i aktbilaga 163 får Uppsala kommun yttra följande.

**I. Mark- och miljödomstolens föreläggande**

Domstolen har i föreläggandet angett: ”Det förefaller ostridigt i målet att domstolen ska göra en lokaliseringsprövning enligt 2 kap. 6 § första stycket miljöbalken. Uppsala kommun har uppgett att olika lokaliseringsalternativ har utretts inom ramen för detaljplanen. Mark- och miljödomstolen kan dock konstatera att det i förevarande mål inte finns någon lokaliseringsutredning rörande den tillståndssökta verksamheten. Uppsala kommun måste därför förtydliga vilket underlag kommunen menar att domstolen ska lägga till grund för sin prövning enligt 2 kap. 6 § första stycket miljöbalken och även ge in det underlag som krävs för att domstolen ska kunna göra en sådan prövning. Kommunen ska också klargöra hur kommunen ser på lokaliseringens lämplighet om detaljplanen upphävs och hur kommunen menar att domstolen ska förhålla sig till den eventualiteten vid sin prövning (jfr Mark- och miljööverdomstolens dom den 22 februari 2023 i mål nr M 503-22).

**Uppsala kommun:** I förevarande fall finns ännu ingen lagakraftvunnen detaljplan. Det innebär att till skillnad mot i ovan angivna avgörande saknas det i förevarande fall en tidigare gjord slutlig prövning vad gäller lokaliseringen av vattenverksamheten att ta hänsyn till och utgå från. Prövningen ska således ske mot kraven i 2 kap. 6 § första stycket miljöbalken utifrån uppgifter m.m. som kommunen tillhandagår med i det här målet. Utöver det kommunen anfört i målet till stöd för redovisad lokalisering inger kommunen den lokaliseringsutredning som utgör bilaga 1 till miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande den antagna detaljplanen för sträcka D, **bilaga 1**. Kommunen anser med stöd av nämnda utredning att här

aktuell lokalisering svarar mot kraven i nämnda bestämmelse. Kommunen anser att nämnda handling ger stöd för här aktuell lokalisering gällande tillståndssökt verksamhet oavsett utgången i den överklagade detaljplanen för sträcka D. Kommunen anser vidare att det saknas lagstöd för att en detaljplan måste vinna laga kraft för att meddelande av ett vatten-rättsligt tillstånd ska kunna ske. Det finns ingen sådan bestämmelse i miljöbalken eller något annat rättsligt regelverk, det finns således inget lagkrav om att prövningarna ska ske i viss ordning. Bestämmelsen i 2 kap. 6 § miljöbalken har inte något krav på prövningsföljd. Det innebär sammanfattningsvis att mark- och miljödomstolen vid prövningen mot 2 kap. 6 § första stycket miljöbalken har att utgå från att området inte är planlagt, liksom har mark- och miljödomstolen att vid den prövningen inte beakta pågående överprövning av detaljplan sträcka D och inte heller utfallet av en sådan prövning, liksom har mark- och miljödomstolen inte heller att invänta utfallet av en sådan prövning för att kunna meddela avgörande i förevarande mål. Det förhållandet att underlaget till stöd för vald lokalisering av bron och således platserna för vattenverksamheterna är den samma i förevarande prövning och i målet gällande nämnda detaljplan medför ingen annan bedömning. Det rättsliga läget är att för anläggande av här aktuell bro erfordras dels tillstånd till vattenverksamhet m.m. (d.v.s. sökta tillstånd m.m. i förevarande prövning), dels lagakraftvunnen detaljplan för sträcka D. Det är således uteslutet att bron byggs om inte samtliga dessa tillstånd och nämnda lagakraftvunna detaljplan föreligger. Detta framgår av lagen och behöver således inte villkorsregleras i förevarande prövning. Kommunen har dock ingen invändning mot ett sådant villkor i det fall mark- och miljödomstolen finner behov av sådan reglering. Ett sådant villkor (villkorsförslag 25) skulle i det fallet kunna utformas på följande sätt.

*25. Tillståndet enligt denna dom får tas i anspråk först sedan detaljplan avseende sträcka D har vunnit laga kraft.*

## **II. Uppdaterade villkorsförslag och sammanställning av åtaganden**

I anledning av inkomna synpunkter och kommunens beaktande av dessa synpunkter har kommunen framarbetat justerad sammanställning över sina villkorsförslag, se **bilaga 2**, och justerad sammanställning över sina åtaganden, se **bilaga 3**. I kommunens bemötande av inkomna synpunkter i avsnitt III. Nedan framgår kommunens motivering till vidtagna justeringar.

## **III. Kommunens bemötande av inkomna synpunkter**

Kommunen har tagit del av inkomna yttranden, vilka återges nedan och varefter följer kommunens bemötande.

### **1. Länsstyrelsen, aktbilaga 153**

#### **1.1. Länsstyrelsens inställning**

Länsstyrelsen kan konstatera att kommunen godtagit merparten av länsstyrelsens förslag på villkor.

Kommunen har justerat några villkorsförslag och länsstyrelsen godtar föreslagna justeringar av villkorsförslag 18.

Gällande kommunens villkorsförslag 6 och 7 anser länsstyrelsen att de behöver förtydligas genom att byta ut ”infiltreras till åsen” till ”infiltreras i mark.”

Gällande länsstyrelsens villkorsförslag 2 föreslår länsstyrelsen följande formulering.

*Länsstyrelsens 2. Smörjning av sänkhammare får inte ske med petroleumprodukter eller kemikalier.*

Länsstyrelsen godtar kommunens justering av länsstyrelsens villkorsförslag 3 men vill lämna några kommentarer och förtydliganden, se rubrik Övriga synpunkter och kommentarer nedan.

Gällande villkorsförslag 14 i kommunens villkorslista föreslår länsstyrelsen följande formulering.

*Länsstyrelsens 14. Vegetationsröjning av vass, buskar och sly får inte utföras och nya anläggningsarbeten får inte påbörjas inom områdena längs Fyrisån, som är markerade med ljusblå färg i bilaga 3, under perioden den 1 april – den 31 augusti.*

*I övriga delar inom det strandskyddade området ska anläggningsarbetet anpassas så att markhäckande fåglars häckning inte riskerar att avbrytas.*

Länsstyrelsen vidhåller att länsstyrelsen föreslagna villkor 15 angående belysning och villkor 16 angående buller ska föreskrivas i enlighet med länsstyrelsens tidigare förslag, se motivering nedan. Kommunen har, i enlighet med länsstyrelsens önskemål, sammanställt villkoren i bilaga 1 (aktbilaga 148) och tydligt listat åtaganden och skyddsåtgärder med hänsyn till naturmiljön i bilaga 2 (aktbilaga 149). Länsstyrelsen saknar dock ett åtagande gällande invasiva arter vid hantering av massor i denna sammanställning.

**Uppsala kommun:** Kommunen redovisar sin inställning nedan.

Villkorsförslag 18: Kommunen noterar att länsstyrelsen accepterar kommunens justering.

Villkorsförslag 6 och 7: Kommunen går med på länsstyrelsens förslag och justerar villkorsförslag 6 till:

*6. Avvattning från etableringsytan och arbetsvägen inom hög/extrem känslighetszon på västra sidan av Fyrisån ska ske i täta diken och samlas upp för undvikande av risk att förorenat vatten infiltreras i mark.*

Kommunen går med på länsstyrelsens förslag och justerar villkorsförslag 7 till:

*7. Inget länshållningsvatten från schakter ska infiltreras i mark.*

Länsstyrelsens villkorsförslag 2: Kommunen har ingen erinran mot länsstyrelsens villkorsförslag men anser att det måste kompletteras med ”miljöfarliga”, d.v.s. enligt följande.

*Länsstyrelsens 2. Smörjning av sänkhammare får inte ske med petroleumprodukter eller miljöfarliga kemikalier.*

Länsstyrelsens villkorsförslag 3: Kommunen noterar att länsstyrelsen accepterar kommunens justering.

Länsstyrelsens villkorsförslag 14: Kommunen har ingen erinran mot att villkorsförslag 14 får den av länsstyrelsen föreslagna lydelsen, d.v.s.:

*Länsstyrelsens 14. Vegetationsröjning av vass, buskar och sly får inte utföras och nya anläggningsarbeten får inte påbörjas inom områdena längs Fyrisån, som är markerade med ljusblå färg i bilaga 3, under perioden den 1 april – den 31 augusti.*

*I övriga delar inom det strandskyddade området ska anläggningsarbetet anpassas så att markhäckande fåglars häckning inte riskerar att avbrytas.*

Länsstyrelsens villkorsförslag 15: Kommunen har ingen erinran mot att villkor gällande belysning under driftskedet för erhållande av strandskyddsdispens har den av länsstyrelsen föreslagna lydelsen dock med tillägg om förtydligande om att villkoret gäller för strandskyddsdispensen och inom strandskyddat område:

*Länsstyrelsens 15. Följande villkor gäller för meddelad strandskyddsdispens. Belysning inom strandskyddat område under drift ska, i så stor utsträckning som möjligt, riktas nedåt, bort från omgivande vegetation och vatten. Belysningsstolpar inom strandskyddat område ska vara låga och en ljuskälla som orsakar minsta möjliga störning på aktuella fladdermusarter ska väljas.*

Länsstyrelsens villkorsförslag 16: Kommunen har ingen erinran mot att villkor gällande buller under driftskedet för erhållande av sökt strandskyddsdispens bestäms. I sådant villkorsförslag behöver tydliggöras att villkoret gäller för strandskyddsdispensen och inom strandskyddat område, liksom behöver villkorsinnehållet svara mot kommunens pågående projekteringsarbete, vilket arbete bl.a. utgår från den bullerutredning för driftskedet som Ensucor framarbetat, se **bilaga 4**, och vilket utredning ingår i antagen detaljplan avseende sträcka D. Vidare behöver beaktas att detta projekteringsarbete inte kommer att vara klart i närtid. Sammantaget innebär det att nedan angivna riktvärden bör utformas som en målsättning,

vilket är miljömässigt tillräckligt för att svara mot kravet i 7 kap. 13 § andra stycket p. 2 miljöbalken ("Strandskyddet syftar till att långsiktigt bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.") Kommunen föreslår mot den bakgrunden:

*Länsstyrelsens 16. Följande villkor gäller för meddelad strandskyddsdispens. Målsättningen i Uppsala kommuns fortsatta projekteringsarbete är att vidta sådana anpassningar och skyddsåtgärder så att buller från spårvägsdriften inom strandskyddat område utanför gränsen om ca 200 meter från spårsträckans mitt så långt det är möjligt inte överskrider 50 dBA ekvivalent nivå och 70 dBA maximal nivå. I det fortsatta projekteringsarbetet åligger det kommunen att så långt möjligt utforma eventuella bullerskärmar så att de minskar risken för kollisioner för fåglar.*

Kommunens åtaganden: Kommunen har ingen erinran mot länsstyrelsens önskemål och har kompletterat åtagandelistan i **bilaga 3** på av länsstyrelsen angivet sätt så att det där anges: "Redovisning av på vilket sätt hantering av invasiva arter ska ske så att invasiva arter inte sprids kommer att ingå i kommande masshanteringsplan."

## **1.2. Länsstyrelsens motivering**

### **1.2.1. Villkorsförslag 14**

Kommunen anför att den inte accepterar länsstyrelsens villkorsförslag gällande anläggningsarbeten inom våtmarken längs Fyrisån, villkorsförslag 14 i kommunens villkorssammanställning i aktbilaga 148, utan föreslår en justering av villkoret. Enligt kommunen ska den föreslagna justeringen omhänderta aktuella naturvärdena i tillräcklig omfattning.

Länsstyrelsen bedömer att störning på fladdermöss och fåglar under fortplantningsperioden kan minskas om avverkning av träd och annan vegetationsröjning (vass, buskar och sly) begränsas i tid, och inte utförs under perioden den 1 april – den 31 augusti. Kommunen har accepterat länsstyrelsens förslag till villkor gällande tidsperiod för avverkning av träd (villkor 13 i aktbilaga 148) och detta behöver inte hanteras i ytterligare villkor. Däremot behöver borttagande av annan vegetation i strandområdet begränsas för att inte påverka förekommande arter såsom vassångare, trastsångare, sävsparv och rörsångare. Länsstyrelsen anser att kommunens förslag ska kompletteras med förbud mot röjning av vass och buskar under häckningsperioden.

Om anläggningsarbeten påbörjats utanför häckningsperioden, i enlighet med vad kommunen föreslagit, innebär det också en minskad risk att fåglar störs på ett betydande sätt eftersom de då kan välja en annan häckningsplats längs Fyrisån. Länsstyrelsen anser dock att tidsperioden behöver förtydligas i villkoret.

Länsstyrelsen föreslår därför en justering av kommunens förslag till villkor där vegetation och tidsperiod förtydligas. Länsstyrelsen vidhåller förslaget villkor i de delar som berör markhäckande fåglar inom det strandskyddade området.

**Uppsala kommun:** Kommunen har ingen erinran mot länsstyrelsens villkorsförslag.

### 1.2.2. Villkorsförslag 15 och 16

#### Villkorsförslag 15; koppling till detaljplanen

Uppsala kommun motsätter sig länsstyrelsens villkorsförslag 15 med motiveringen att prövningen gällande vattenverksamhet inte omfattar den trafikering av bron som sker i driftskedet. Enligt kommunen har frågan gällande på vilket sätt belysningen ska anpassas under driftskedet redovisats och bedömts inom ramen för detaljplanearbetet för delsträcka D. I detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D (planbeskrivningens granskningshandling s. 50 ff.) framgår följande.

”Särskilt känsligt för ljusföroreningar är passagen över Fyrisån både utifrån ett fauna- och landskapsperspektiv. Fast belysning ska endast finnas för gång- och cykelvägen över bron och bankar genom årummet. Det är viktigt att ljusets spridning begränsas genom val av rätt optik och placering av armaturer. För att skydda djurlivet från störande belysning och inte påverka upplevelsen av nattdskapet negativt kan ljusnivån sänkas genom årummet jämfört med vad som är standard”.

På plankartan finns en bestämmelse för bron (skydd2) som anger att *”belysning ska utformas och placeras så att störning av omkringliggande natur- och vattenområden minimeras”*. Av planbeskrivningen (s. 131) framgår att typ av ljuskälla ska anpassas till den typ av ljus som bedöms minimera störningar för fladdermöss.

Länsstyrelsen har den 28 oktober 2024 (dnr 7119-2024) yttrat sig över granskningsförslaget avseende detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D. Av yttrandet framgår att:

”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. 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”.

#### Villkorsförslag 16; koppling till detaljplanen

Uppsala kommun motsätter sig länsstyrelsens villkorsförslag 16 med motiveringen att prövningen gällande vattenverksamhet inte omfattar trafikeringen av bron under driftskedet.

Bullret från den kommande trafiken på bron har redovisats och prövats inom ramen för detaljplanearbetet.

I detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D (planbeskrivningens granskningshandling s. 111) framgår:

”Bullernivåerna i ådalen är viktiga både för rekreationen och för området som betydelsefullt fågelområde. För tätortsnära rekreationsområden är riktvärdet 45 till 55 dBA. För betydelsefulla fågelområden är riktvärdet 50 dBA. Riktvärdena för det betydelsefulla fågelområdet ska klaras i så hög utsträckning som möjligt i dalgången. För att klara bullernivåerna spelar flera faktorer in: spårvagnens hastighet, bullerskärmarnas höjd och placering, spårens grundläggning på bron, samt brons konstruktion och grundläggning. I den tekniska lösningen för att klara bullernivåerna vid bron måste alla dessa aspekter vägas in för att klara 50 dBA i ett så stort område som det går. Riktlinjerna för buller är satta för ekvivalent buller, men buller uppstår endast när en spårväg passerar. Det är alltså viktigt att hålla ner även de maximala ljudnivåerna för att göra området fortsatt användbart för fåglar”.

Av länsstyrelsens yttrande över granskningsförslaget framgår:

”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”.

#### Länsstyrelsens samlade bedömning av villkorsförslag 15 och 16

I detaljplanens granskningsyttrande har länsstyrelsen, både vad gäller belysning på bron samt bullerpåverkan i betydelsefulla fågelområden, lyft att skyddsåtgärder under driftskedet behöver säkerställas separat. Plan- och bygglagen och miljöbalken gäller parallellt och förenlighet med artskyddsbestämmelserna utgör inte en prövningsgrund i planärenden enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen. Förenlighet med artskyddsbestämmelserna har därmed inte prövats fullt ut inom ramen för detaljplanen. Länsstyrelsen delar därför inte kommunens bedömning om att frågan är tillräckligt omhändertagen i detaljplaneprocessen.

Kommunen kom den 28 juni 2024 in med en ansökan till länsstyrelsen om upphävande av strandskyddet inom del av föreslaget detaljplaneområde för "Kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D (Länsstyrelsens dnr 5555-2024). Efter dialog med länsstyrelsen har kommunen, den 31 januari 2025, återkallat sin ansökan. Dispens från strandskyddet prövas i stället inom ramen för aktuell domstolsprövning. Frågan om påverkan på växt- och djurlivet inom strandskyddat område under broanläggningens driftskede ingår, enligt länsstyrelsens bedömning,

därmed i den strandskyddsprövning som numera ingår i målet. För att goda livsvillkor för förekommande arter ska kunna bibehållas krävs att de ekologiska funktionerna (livsmiljö och spridningsvägar) inom området upprätthålls. Upprätthållandet av dessa funktioner är också av betydelse för att inte aktualisera förbuden i artskyddsförordningen.

Prövningen gällande åtgärdens förenlighet med strandskyddsbestämmelserna gäller inte enbart de delar som omfattas av vattenverksamhet utan även övriga delar av broanläggning, brostöd, uppställningsytor med mera som ligger inom strandskyddsområdet och som är förbjudna att uppföra enligt 7 kap. 15 § miljöbalken. De förutsättningar som gäller för strandskyddsdispens måste vara uppfyllda även för de delar som kommunen inte har tagit med i sin ansökan om strandskyddsdispens men som ligger inom strandskyddat område.

Villkorsförslag 15 bidrar till att inte försämma livsvillkoren för växt- och djurlivet eftersom ljusföroreningar kan störa nattaktiva djur som rör sig längs Fyrisån. Länsstyrelsen anser att villkorsförslaget är en förutsättning för att strandskyddsdispens ska kunna medges och vidhåller därmed förslaget.

Villkorsförslag 16 bidrar till att inte försämma livsvillkoren för växt- och djurlivet eftersom buller kan innebära störning för fågellivet invid Fyrisån. Länsstyrelsen anser att begränsning av sådant buller är en förutsättning för att strandskyddsdispens ska kunna medges och vidhåller därmed att kommunen ska föreslå och motivera riktvärden för buller.

Precis som kommunen beskriver har denna fråga belysts inom ramen för detaljplanprocessen. Konsekvenserna av buller under driftskedet beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen för den detaljplan som bron ingår i. Här framgår bland annat att det är flera faktorer som påverkar bullernivåerna, exempelvis spårvagnens hastighet, placering och höjd på bullerskärmar, spårens grundläggning på bron men också brons konstruktion och grundläggning. Alla dessa aspekter behöver beaktas för att klara riktvärdena.

Vidare har kommunen under detaljplanprocessen angett att bullerskärmarnas höjd och placering inte kommer regleras i detaljplanen då det kan komma att stå i konflikt med bättre tekniska lösningar. Däremot reglerar detaljplanen att bullerskärm kan upplåtas längs hela bron. Bullerskärm ska integreras med brons utformning. Vidare framgår att riktlinjerna för buller är satta för ekvivalent buller, men buller uppstår endast när en spårvagn passerar. Det är alltså viktigt att hålla ner även de maximala ljudnivåerna för att göra området fortsatt attraktivt för fåglar.

I genomförd bullerutredning, Kompletterande bullerutredning Detaljplan kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D (Ensucon AB, 2024) redovisas effekten av olika buller-reducerande åtgärder. Av denna utredning framgår att med 0,7 meters skärm understiger ekvivalentnivån 50 dBA cirka 210 meter från bron, och cirka 300 m från bron understiger maxnivån 55 dBA. För att klara 50 dBA ekvivalentnivå 50 meter ut från bron skulle även

hastigheten behöva sänkas till 50 km/h. Med en 1,5 meter hög bullerskärm understiger ekvivalentnivån 50 dBA 10 m från bron, och cirka 105 meter från bron understiger maxnivån 55 dBA. Fyrisån är en viktig livsmiljö för häckande och rastande fåglar. Höga bullernivåer riskerar att innebära störning genom försämring eller förlust av habitat.

Länsstyrelsen anser att det behöver klargöras hur stora ytor av betydelsefulla livsmiljöer för fåglar som kan komma att påverkas av höga bullernivåer med de skyddsåtgärder kommunen avser vidta.

Med hänsyn till ovanstående anser länsstyrelsen att villkorsförslag 15 och 16 ska kvarstå i enlighet med länsstyrelsens förslag.

**Uppsala kommun:** Länsstyrelsen anför att bullervillkor under driftskedet erfordras för sökt strandskyddsdispens och inte för sökt vattenverksamhet. Länsstyrelsen synes således ansluta sig till kommunens bedömning att eftersom det under driftskedet inte sker någon vattenverksamhet ska villkor för det skedet inte bestämmas. Vad gäller erforderliga villkor för sökt strandskyddsdispens så framgår av 7 kap. 13 § andra stycket p. 2 miljöbalken att strandskyddet syftar till att långsiktigt bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Det är således det värdet som de av länsstyrelsen föreslagna villkoren 15 och 16 ska omfatta.

Vad gäller länsstyrelsens villkorsförslag 15 så handlar det om åtgärder för minskning av störningar från ljus/belysning/ljuskällor. Som anges i avsnitt III.1.1.1. ovan har kommunen ingen erinran mot länsstyrelsens förslag.

Vad gäller länsstyrelsens villkorsförslag 16 så önskar länsstyrelsen att kommunen återkommer med villkorsförslag utifrån följande. För att begränsa bullerpåverkan i betydelsefulla fågelområden kring bron ska riktvärden för ekvivalent och maximal ljudnivå fastställas och klaras under driftsperioden för bron. Kommunen ska föreslå och motivera sådana värden. Eventuella bullerskärmar ska utformas på sådant sätt att de inte riskerar att orsaka kollisioner för fåglar.

Kommunen har arbetat fram ett villkorsförslag 16. Villkorsförslaget utgår ifrån i huvudsak följande.

- 1) Länsstyrelsens önskemål.
- 2) Den i detaljplanen genomförda bullerutredningen avseende driftskedet av Ensucon, se **bilaga 4**.
- 3) Kommunens i detaljplanen redovisade arbetssätt med buller under driftskedet.
- 4) Kommunens pågående projekteringsarbete.
- 5) Kravet i 7 kap. 13 § andra stycket p. 2 miljöbalken

Mot bakgrund av ovan angivna fem utgångspunkter föreslår kommunen:

*Länsstyrelsens 16. Följande villkor gäller för meddelad strandskyddsdispens. Målsättningen i Uppsala kommuns fortsatta projekteringsarbete är att vidta sådana anpassningar och skyddsåtgärder så att buller från spårvägsdriften inom strandskyddat område utanför gränsen om ca 200 meter från spårsträckans mitt så långt det är möjligt inte överskrider 50 dBA ekvivalent nivå och 70 dBA maximal nivå. I det fortsatta projekteringsarbetet åligger det kommunen att så långt möjligt utforma eventuella bullerskärmar så att de minskar risken för kollisioner för fåglar.*

### **1.3. Övriga synpunkter och kommentarer**

#### **1.3.1. Sammanställd åtagandelista i aktbilaga 149**

Länsstyrelsen har påtalat att masshantering behöver ske på ett sådant sätt att invasiva arter inte sprids. Kommunen har i sina bemötanden beskrivit att kommande masshanteringsplan kommer att innehålla efterfrågad information gällande invasiva arter. I förevarande bemötande anges att den information som länsstyrelsen önskar ska finnas med i sammanställningen av kommunens åtaganden enligt aktbilaga 149 (se kap. 1.8.6. Invasiva arter i kommunens bemötande s. 17). Länsstyrelsen saknar dock ett åtagande i aktbilaga 149 om att hantering av invasiva arter ska ingå i kommande masshanteringsplan och anser att aktbilaga 149 ska uppdateras med detta.

**Uppsala kommun:** Kommunen har uppdaterat sammanställningen av åtaganden i **bilaga 3** i enlighet med länsstyrelsens önskemål.

#### **1.3.2. Vattenskydd och grundvatten**

Länsstyrelsen har informerat om bestämmelsen om hantering och lagring av petroleumprodukter och kemikalier enligt 3 § i vattenskyddsföreskrifterna för Uppsala- och Vatholma-åsarna. Kommunen har angett att den avser följa denna. Länsstyrelsen vill därför förtydliga att villkorsförslag 2 avser smörjning av sänkhammare där petroleumprodukter eller kemikalier inte får användas. Länsstyrelsen föreslår därför följande omformulering av villkorsförslag 2.

*2. Smörjning av sänkhammare får inte ske med petroleumprodukter eller kemikalier.*

**Uppsala kommun:** Kommunen har ingen erinran mot länsstyrelsens villkorsförslag förutom att det måste konkretiseras att det är miljöfarliga kemikalier som inte får användas, varvid villkorsförslaget då får följande lydelse.

*2. Smörjning av sänkhammare får inte ske med petroleumprodukter eller miljöfarliga kemikalier.*

Kommunen får lämna följande förtydligande. Smörjfett måste användas för att minska slitaget i sänkhammarens rörliga delar. Smörjning sker regelbundet då smörjfett förbrukas eller

förlorar sin funktion. Kommunen avser att använda RISE lista över smörjfetter som uppfyller miljöegenskaper enligt SS 15 54 70 (senaste versionen är från februari 2025), se **bilaga 5**. Smörjfetterna i nämnda lista bedöms inte vara miljöfarliga kemikalier. I ett internationellt perspektiv är standardens miljökrav stränga och innebär att basvätskan i smörjfett skall vara biologiskt nedbrytbar samt ge minimerad vattentoxicitet.

Gällande villkorsförslag 3 har kommunen angett att spårämnesförsök inte är möjligt. Länsstyrelsen vidhåller att det är viktigt att genomföra tillräckliga utredningar och kontroller för att säkerställa att ingen dämning av flödet i grundvattenförekomsten sker. Exakta metoder för att kontrollera och visa detta behöver inte fastställas i villkor, men det är viktigt att det genomförs för att bedöma verksamhetens påverkan på grundvattenförekomsten.

**Uppsala kommun:** Kommunen ansluter sig till länsstyrelsens bedömning. Kommunen kommer att i kommande kontrollprogram ange hur de av länsstyrelsen angivna kontrollerna kommer att ske för bedömning av verksamhetens påverkan på grundvattenförekomsten.

### 1.3.3. Naturmiljö

Länsstyrelsen vill även uppmärksamma följande som anges i planhandlingarna: "*Om ledningsstolpar anläggs över brospannet vid förbindelsen över Fyrisån ska fågelavvisare monteras på den sträcka där banan går genom reservatet*". Om kommunen har för avsikt att placera ledningsstolpar på bron anser länsstyrelsen att även denna skyddsåtgärd ska utgöra ett villkor vid en medgiven strandskyddsdispens.

**Uppsala kommun:** Kommunen har ingen erinran mot länsstyrelsens förslag med det tillägget att det behöver förtydligas att villkoret avser strandskyddsdispensen inom strandskyddat område, vilket medför följande lydelse.

*Länsstyrelsens 18: Om ledningsstolpar inom strandskyddat område anläggs över brospannet vid förbindelsen över Fyrisån ska fågelavvisare monteras på den sträcka där banan går genom reservatet inom strandskyddat område.*

### 1.4. Rättegångskostnader

Länsstyrelsen yrkar ersättning för hittills uppkomna rättegångskostnader med ett belopp om 71 200 kr, avseende 89 timmars eget arbete à 800 kr/h.

**Uppsala kommun:** Kommunen medger att erlægga begärd ersättning.

## 2. Föreningen Vårda Uppsala (FVU), aktbilaga 156

FVU anför följande.

FVU avstyrker fortsatt att det av kommunen sökta tillståndet för vattenverksamhet för bortledande av grundvatten etcetera lämnas. I såväl FVU:s ursprungliga yttrande, daterat 2024-

09-27, och det uppföljande yttrandet, daterat 2025-03-18, anför FVU i sex huvudargument varför tillstånd inte ska lämnas:

1. Tillstånd kan inte meddelas då det saknas lagakraftvunnen detaljplan.
2. Länsstyrelsens uttalande i dispensärendet kan inte anföras som stöd för att hävda att byggandet av bron går före andra intressen.
3. Ingreppen i områden med strand- och landskapsbildskydd står i uppenbar strid med syftena bakom skydden.
4. Den långa raden av uppräknade risker är sammantagna oacceptabla. En strikt tillämpning av försiktighetsprincipen måste gälla.
5. Bron bidrar till att skada riksintresset för kulturmiljön på ett påtagligt sätt och äventyrar även möjligheterna att säkerställa området som världsarv.
6. En stadsutveckling utan ingrepp i den värdefulla miljö som Årike Fyris utgör har inte belysts.

FVU menar att dessa argument fortsatt är relevanta och det sökta tillståndet därför inte ska lämnas.

### ***1. Tillstånd kan inte meddelas då det saknas lagakraftvunnen detaljplan***

Uppsala kommun anför i sitt bemötande av FVU:s tidigare framförda argument:

”Aktuellt område är inte detaljplanelagt. Någon prövning mot 2 kap. 6 § tredje stycket miljöbalken sker därför inte. Därmed aktualiseras inte heller behovet för mark- och miljödomstolen att villkora tillståndsdomen med villkor om krav på att detaljplanen ska ha vunnit laga kraft. Lokaliseringen prövas istället mot 2 kap. 6 § första stycket miljöbalken. Det saknas rättsligt stöd för att avvakta förevarande prövning till dess att det föreligger en lagakraftvunnen detaljplan. Det FVU anført innebär inget skäl till att avvakta målets handläggning.”

FVU vill förtydliga att den ansökan, daterad 2024-05-08, som kommunen lämnat till MMD avser ”tillstånd till uppförande av anläggning i vattenområde m.m. vid anläggande av bro över Fyrisån, Uppsala kommun.” Denna rubrik har senare efterhand ändrats till den som anges i rubriken till detta yttrande. Det är otvivelaktigt så att ansökan avser vattenverksamhet vid anläggande av bro över Fyrisån. Det är byggandet av bron som föranleder vattenverksamheten.

Som FVU tidigare påtalat framgår det också av ansökan upprepade gånger och med all önskvärd tydlighet att det är byggande av just en spårvägsbro som avses. Det sökta tillståndet avser alltså en verksamhet som ingår som en väsentlig och nödvändig del i anläggande av spårväg genom Årike Fyris. Och för att anlägga spårväg krävs enligt lag (1995:1649) om byggande av järnväg antingen en lagakraftvunnen järnvägsplan eller en dito detaljplan. Ingen sådan lagakraftvunnen plan föreligger för närvarande.

Om kommunen hade valt att pröva lokalisering och utformning av spårvägsbron i en järnvägsplan så hade fastställelsen av denna jämförts med meddelande av tillstånd enligt miljöbalken (3 § lag om byggande av järnväg). Prövningen av alla relevanta aspekter hade skett i ett och samma sammanhang. Genom att kommunen i stället valt att arbeta med detaljplaneinstrumentet krävs därför en separat prövning för vattenverksamhet enligt miljöbalken. Då är det av särskild vikt att dessa prövningar görs i rätt ordning, detta är inte minst viktigt i ett fall som det nu föreliggande, som bedöms ha en betydande miljöpåverkan och där kommunen hitintills underlåtit att beskriva viktiga miljökonsekvenser i tillståndsärendet och i stället hänvisat bedömningarna och beskrivningen av dessa till detaljplaneprövningen.

Uppsala kommun har i ett yttrande avseende den överklagade detaljplanen för spårvagnsdepå (mål nr P 6000–24) framfört att mark- och miljödomstolen kan bestämma ett villkor att tillståndsdomen inte ska få tas i anspråk förrän en detaljplan vunnit laga kraft. FVU framförde i det sammanhanget att de förutsättningar för att meddela ett villkorat tillstånd som det varit tal om i förarbeten till äldre, upphävd lagstiftning föreligger inte här (jfr prop. 1981/82:130 s. 96 f.). Vidare att med analog tillämpning av sådana uttalanden åsidosätta det undantagslösa och tydliga kravet lagfäst i 2 kap. 6 § tredje stycket miljöbalken, framstår som en minst sagt skakig rättslig grund för att ge ett villkorat tillstånd till en så komplex åtgärd som det är fråga om här. Den slutliga prövningen av det sökta tillståndet ska därför avvakta en lagakraftvunnen detaljplan.

**Uppsala kommun:** FVU påstår felaktigt med stöd av 3 § lag om byggande av järnväg att om prövning skett enligt den lagen och inte genom detaljplanläggning så skulle någon vattenrättslig prövningen inte behöva ha genomförts. Det korrekta är att även i det fallet hade förevarande vattenrättsliga prövning ha behövts äga rum. 11 kap. miljöbalken innehåller inte något undantag på det sätt som FVU verkar göra gällande. FVU ger allt jämt uttryck för att inte förstå det rättsligaregelverket. De rättsliga brister som FVU gör gällande föreligger inte. Kommunens tillståndsansökan svarar mot lag och praxis. Kommunen får upprepa det som framgår av miljöbalken: projektet att anlägga spårvägen inklusive att anlägga en spårvägsbro utgör ingen tillståndspliktig eller anmälningspliktig miljöfarlig verksamhet. Det som FVU anfört hindrar inte mark- och miljödomstolen från att meddela sökt tillstånd m.m.

## ***2. Länsstyrelsens uttalande i dispensärendet kan inte anföras som stöd för att hävda att byggande av bro går före andra intressen***

Uppsala kommun anför:

”Kritiken är svår att förstå och skjuter bredvid mål. Det som kan konstateras är att kommunen har sökt erforderliga tillstånd m.m. och att kommunen till stöd för det har framarbetat erforderliga underlagshandlingar. Därutöver har kommunens i enlighet med länsstyrelsens krav och önskemål framarbetat kompletterande underlag, aktbilagorna 83 – 96. Länsstyrelsen har tillstyrkt sökta tillstånd och dispenser, se avsnitt II.1 ovan. Påstådd ”lindring” av relevanta

prövningskrav föreligger inte. Kommunen anser, liksom länsstyrelsen, att kommunen klarar gällande prövningskrav.”

FVU menar att kommunen inte bemöter den allvarliga kritik FVU framfört i sak avseende prövningen av de allmänna intressena sinsemellan och gentemot eventuella enskilda intressen. I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB, bilaga 6, s. 6) påstår kommunens konsulter helt framt att ”det allmänna intresset av spårvägen överväger det allmänna intresset av att inte tillåta åtgärderna inom landskapsbildsskyddsområdet. Förutsättningar för tillstånd enligt beslutet om skydd för landskapsbilden föreligger därför.” Därefter hänvisar konsulterna till en av länsstyrelsen utförd bedömning i ett beslut 2024-02-01 om biotopskyddsdispens. Uppsala kommun ställer här det kommunen menar är ett allmänt intresse, spårvägen, mot det allmänna intresset av att inte tillåta åtgärderna inom landskapsbildsskyddsområdet. Det senare är förvisso ett starkt och i sak grundläggande allmänt intresse, men intresset av spårvägen ska även ställas mot ett stort antal andra allmänna intressen i som rör natur- och kulturmiljö, vattenskydd, risk-och säkerhetsfrågor med mera.

Det är FVU:s mening att kommunen alltför lättvindigt stödjer sig på vad som överenskommits i fyrspårsavtalet och länsstyrelsens referens till detta avtal i samband med att man lämnat dispens i fråga om biotopskydd. Ett avtal kan inte slå undan den prövning som ska göras enligt vare sig lag om byggande av järnväg, plan- och bygglagen eller miljöbalken.

I det nu aktuella fallet är det först i en detaljplaneprocess som det samlats tillräckligt kunskapsunderlag för att fullt ut kunna bedöma och avväga de olika allmänna intressena sinsemellan och de allmänna intressena gentemot de enskilda intressen som kan finnas. Kommunens återopande av fyrspårsavtalet får i den prövningen ses som en av flera ingångar inför den slutliga avvägningen. I annat fall skulle accepteras en ordning där ett avtal mellan stat, region och/eller kommun tillåts att slå undan vad som föreskrivs i gällande lagstiftning, vilket skulle vara ett helt oacceptabelt förhållande i en rättsstat.

Statskontorets lågmält framförda men i sak skarpa kritik av den aktuella typ av avtal som det så kallade fyrspårsavtalet utgör, får i detta sammanhang ses som i högsta grad relevant. FVU har beskrivit detta utförligare i sitt yttrande, daterat 2024-09-27 (s. 3).

**Uppsala kommun:** Det som FVU anfört hindrar inte mark- och miljödomstolen från att meddela sökt tillstånd m.m.

### ***3. Ingreppen i områden med strand- och landskapsbildskydd står i uppenbar strid med syftena bakom skydden***

Uppsala kommun anför:

”Kommunen tillbakavisar framförd kritik och framförd bedömning om nullitet. Det för-

hållandet att FVU inte ansluter sig till kommunens och länsstyrelsens bedömningar innebär inte att förordnandet skulle vara en nullitet.”

FVU menar fortsatt att en spårvägsbro, och därmed anläggningsarbeten för en sådan, genom Årike Fyris står i direkt konflikt med vad som lagts fast i landskapsbildskyddet för området. Man kan inte ge tillstånd för anläggande av en spårvägsbro, bygga ramper och bro över Hemslöjdsvägen, anlägga dagvattendammar, dra luftledningar, uppföra belysningsstolpar, schakta samt utföra markbearbetningar utöver normal brukning och samtidigt säga att syftet med landskapsbildskyddet är uppfyllt. Intentionerna i skyddet är just att motverka och förhindra de åtgärder som nu föreslås. Om tillstånd medges kan landskapsbildskyddet inte längre anses vara i kraft. De ingrepp som ansökan avser är så omfattande så att det kommer att vara svårt att hävda en fortsatt tillämpning av förordnandet. Det kan snarast ses som ett beslut om upphävande i det fall ett tillstånd lämnas för en spårvägsanläggning genom det område som förordnandet idag omfattar.

FVU vill återigen framhålla att en spårvägsbro är ett långsiktigt och oåterkalleligt ingrepp i den miljö som förordnandena om strand- respektive landskapsbildskydd är till för att skydda. Strand- respektive landskapsbildskyddet ska därför hävdas fullt ut.

**Uppsala kommun:** Kommunen vidhåller att rättsliga förutsättningar föreligger för meddelande av tillstånd från landskapsbildskyddet och noterar igen att länsstyrelsen ansluter sig till den bedömningen. Det som FVU framför i frågan medför ingen ändring av det.

#### ***4. Den långa raden av uppräknade risker är sammantagna oacceptabla, en strikt tillämpning av försiktighetsprincipen måste gälla***

Uppsala kommun anför:

”FVU utgår felaktigt från att det skulle finnas provningsplikt enligt miljöbalken avseende ”spårvägsprojekt”. Den enligt miljöbalken tillståndspliktiga verksamhet som omfattas av förevarande prövning är den vattenverksamhet som erfordras under byggskedet, d.v.s. arbete i vattenområden och grundvattenbortledning. Kommunen anser att miljökonsekvensredovisning avseende de verksamheter som tillståndsansökan avser svarar mot kraven i miljöbalken och att erforderliga villkorsförslag presenteras avseende de störningar och den påverkan som nämnda vattenverksamhet ger upphov till. Kravet från FVU om att den specifika miljöbedömningen måste ge en samlad bild av spårvägsprojektets påverkan på miljön i sin helhet svarar inte mot något rättsligt krav i miljöbalken. Flera av de miljöaspekter som FVU önskar få belysta liksom miljöeffekterna under driftskedet är frågor som omhändertas i detaljplaneprovningen. Kommunen noterar att FVU har överklagat detaljplanen sträcka D (mål nr P 1566-25) och detaljplanen för spårvagnsdepån (mål nr P 6000-24) och att FVU därmed har möjlighet att i dessa två mål få sina till dessa detaljplaner hörande frågor prövade. Vad gäller frågan om artskydd har kommunen vidtagit erforderliga inventeringar m.m. och sökt artskyddsdispens vad gäller cinnoberbagge. Vad gäller frågan om vibrationer

från spårvägstrafiken under driftskedet är det en fråga som omhändertas inom ramen för detaljplanearbetet.”

FVU noterar att Uppsala kommun konsekvent menar att den nu aktuella prövningen endast avser den sökta vattenverksamheten påverkan under byggskedet. Därmed bortser man från de konsekvenser som kan uppstå på sikt som en följd av den utformning och den teknik som valts för den anläggning som avses uppföras, liksom från de långsiktiga följderna av hur de aktuella anläggningsarbetena utförs. FVU menar att när en planerad åtgärd eller verksamhet bedöms ha en betydande miljöpåverkan så den lagstadgade miljöbedömningen göras fullt ut utifrån vad som sägs i 2 kap. miljöbalken.

I samband med avgränsningssamrådet bedömde kommunen att verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta utan att ange i vilka frågor som påverkan kan anses betydande (MKB, bilaga 6, s. 15). Därefter räknar man upp hela 16 risker, inklusive påverkan på landskapsbildskydd och strandskydd (MKB, s. 18). Kommunen väljer sedan i sin ansökan att ”avgränsa bort” att analysera och beskriva påverkan på riksintressena för kulturmiljön och friluftslivet, samt även på naturreservatet Årike Fyris och eventuella fornlämningar. I stället hänvisar kommunen till detaljplanen i dessa frågor. Det innebär att mark- och miljödomstolen inför sin prövning av den nu aktuella ansökan inte har fått tillgång till en fullständig redovisning av de kortsiktiga och långsiktiga konsekvenserna av den sökta verksamheten. Hur påverkar den sökta verksamheten de nyss nämnda riksintressena och naturreservatet Årike Fyris?

FVU noterar att kommunen gör ett undantag i fråga om beskrivning av konsekvenserna på sikt. I miljökonsekvensbeskrivningen (s. 19) skrivs: ”Landskapsbildskyddet omfattar det permanenta skedet.” I övrigt anges det valda tidsperspektivet för miljöbedömningen och -beskrivningen till den tid som svarar mot byggskedet, vilket anges vara cirka tre år.

Naturvårdsverket framhåller i sina anvisningar att ”en tillståndsprövning enligt miljöbalken innefattar en fullständig prövning enligt 2 kap. miljöbalken oavsett om det är en ny eller befintlig verksamhet.” Av 6 kap. 37 § punkt 2 miljöbalken framgår vidare att en strategisk miljöbedömning ska ha den omfattning och detaljeringsgrad som behövs för att en samlad bedömning ska kunna göras av de väsentliga miljöeffekter som verksamheten eller åtgärden kan antas medföra. FVU finner det oacceptabelt att ansökningshandlingarna inte har lämnat en fullständig redovisning av den sökta verksamhetens konsekvenser också över tid. Det styrker FVU:s uppfattning att tillstånd inte kan lämnas innan en lagakraftvunnen detaljplan föreligger. Först då finns, i bästa fall, både en strategisk och en specifik miljöbedömning utförda, vilka sammantagna skulle kunna ge en fullständig bild av den nu sökta verksamhetens miljöpåverkan.

Uppsala kommun bemöter den kritik som FVU framfört gällande de brister som finns i ansökningshandlingarna avseende beskrivning och förslag med hänsyn till kvicklera och stabilitet. Kommunen skriver:

”... att man även fortsatt behöver beakta stabiliteten, både inom och utom området med förekomst av kvicklera. Det är alltid viktigt att uppdatera stabilitetsberäkningar utifrån rådande laster genom hela projekterings- och byggskedet och detta är ngt som rekommenderas för alla projekt där risk för stabilitetsproblem föreligger.”

FVU menar att detta inte är ett godtagbart förhållningssätt inför ett så komplext och omfattande projekt som berör så många viktiga miljöaspekter. Ett skred i samband med anläggningsarbeten får dessutom sannolikt en direkt negativ påverkan på så väl grundvatten som ytvatten (Fyrisån). Redan efter Tuveskredet 1977 skärptes kraven på undersökningar och dokumentation av ett områdes stabilitetförhållanden inför planering och byggande. För att en detaljplan ska kunna antas eller en åtgärd godkännas krävs en dokumentation av att säkerheten mot skred är klarlagd.

I den till ärendet hörande utredningen (bilaga 5.2: PM geoteknik, WSP 2024-04-05, s. 27) redovisas att:

”Stabilitetsberäkningarna visade att stabiliteten inom området för planerad bro är erforderlig för befintliga förhållanden.

Tillfartsbankarna innebär dock en belastningsökning som potentiellt skulle kunna äventyra stabiliteten i området. ... Den östra tillfartsbanken grundläggs delvis på finjordar och beräkningar visar att *stabiliteten inte är erforderlig för den tillskottslast som banken utgör.*” (FVU:s kursiveringar)

I ansökan talas också om att uttryckning kan ske i Fyrisån om inte spontning sker utan att precisera detta förhållande närmare. För FVU är det uppenbart att frågan om stabilitet är otillräckligt redovisad i det nu framlagda ärendet.

I samband med att den fördjupade översiktsplanen för den södra staden upprättades skrev expertmyndigheten för grundvatten, Statens Geologiska Undersökning (SGU), i sitt samrådsyttrande, daterat 2017-02-17 (s. 2):

”... den planerade exploateringen som presenteras i den fördjupade översiktsplanen innebär oacceptabla risker för grundvattnet i åsen. Det gäller främst den byggnation som planeras att ske på och i närheten av åskärnan liksom oklarheter kring placering och utförande av broförbindelsen över Fyrisån.”

SGU har, vad FVU kan finna, inte yttrat sig över den nu framlagda ansökan. Med tanke på den kritik som SGU framförde över den fördjupade översiktsplanen bör mark- och miljödomstolen höra SGU i fråga om de förhållanden som råder inom det nu aktuella påverkansområdet och om de åtgärder som redovisas i den aktuella ansökan är tillräckliga och kan accepteras. Uppsala kommun slår undan FVU:s hänvisning till mark- och miljööverdomstolens avgörande i mål nr M 11540–14 och menar att denna dom saknar relevans för förevarande prövning. Det är FVU:s uppfattning att kommunen väljer att bortse från en av mark- och miljööverdomstolens grunder för sitt beslut; att även om nämnda domstol bedömde riskerna för vattentäkten som små så drog man slutsatsen att med hänsyn till vattentäktens stora betydelse för samhället (82 000 invånare) och då ingen reservvattentäkt fanns, skulle en förorening få mycket stora negativa konsekvenser. I fallet Uppsalaåsen är ett betydligt större antal personer beroende av vattentäkten och det finns heller inte någon reservvattentäkt i det fall en förorening eller någon annan negativ påverkan skulle ske. I Uppsalafallet berörs ett betydligt större antal personer av eventuell skada på vattentäkten än vad som skulle ha varit fallet i det ovan aktuella målet. Frågan om artskydd är fortsatt oklart hanterat i ansökan. Viktiga delar av informationen är sekretessbelagd, varför det är svårt att bedöma det riktiga i kommunens påståenden och förslag till villkor med mera. Men Uppsala kommuns svar på länsstyrelsens förslag till villkor visar att det är uppenbart att kommunen inte tar frågan om artskydd på fullt allvar. I sina kommentarer över länsstyrelsens yttrande i frågan (s. 7) skriver kommunen att man inte kan acceptera länsstyrelsens villkorsförslag utan anser att:

”De värden som länsstyrelsen synes värna skulle kunna omhändertas på sådant sätt att kommunen i stället tillser att etablering i aktuellt område påbörjas innan den 1 april och att nedtagning av träd, liksom slyröjning inom området är utfört innan den 1 april. På det sättet utesluts risken för att fåglar hinner påbörja häckning som sedan kommunen stör.”

Det är alltså kommunens mening att i området befintliga och med hög sannolikhet lämpliga habitat för skyddade fågelarter ska tas ned och röjas undan så att häckning inte kan ske.

FVU noterar att Uppsala kommun genom sitt bemötande av vad vi framfört tidigare nu bekräftar att frågan om vilken påverkan som vibrationer från bron kan komma att ha på yt- och grundvattnet under driftskedet inte har studerats vare sig i den nu aktuella ansökan om tillstånd för vattenverksamhet eller inom ramen för detaljplanen för delsträcka D. Detta är en brist i miljöbedömningen som inte bör accepteras.

Utifrån vad vi framfört i våra två tidigare yttranden och här ovan menar vi fortsatt att försiktighetsprincipen bör tillämpas på så sätt att tillstånd för projektet inte meddelas (se vidare FVU:s yttrande daterat 2025-03-18).

**Uppsala kommun:** Det som FVU anför hindrar inte mark- och miljödomstolen från att meddela sökt tillstånd m.m. FVU ansluter sig inte till prövningens omfattning och redovisade miljöbedömningar, vilket i sig inte utgör ett förhållande till stöd för att söka tillstånd m.m.

inte ska kunna meddelas. Kommunen får framhålla att tillståndsansökan m.m. svarar mot lag och praxis samt har erforderliga underlagshandlingar och miljöbedömningar arbetats fram. Länsstyrelsen tillstyrker att begärda tillstånd m.m. meddelas. Detta sammantaget utgör tillräckligt underlag för mark- och miljödomstolens prövning och möjliggör för domstolen att meddela begärda tillstånd m.m.

**5. Bron bidrar till att skada riksintresset för kulturmiljön på ett påtagligt sätt och äventyrar även möjligheterna att säkerställa området som världsarv**

Uppsala kommun anför:

”FVU ansluter sig inte till slutsatserna i de sakkunnigutlåtanden som kommunen presenterat gällande anläggningarnas påverkan på kulturmiljö. Det är inte samma sak som att dessa sakkunnigas bedömningar är fel, vilket FVU försöker påskina. Kommunen får upprepa att länsstyrelsen i detaljplanearbetet har redovisat att länsstyrelsen anser att anläggningarna inte medför påtaglig skada enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Det förhållandet att FVU har motsatt bedömning minskar inte det rättsliga värdet av länsstyrelsens ställningstagande. Kommunen har i målet redovisat erforderlig kumulativa bedömningar.”

FVU uppfattar det som att Uppsala kommun genom sitt utförliga bemötande av de av oss framförda synpunkterna avseende de planerade åtgärdernas påverkan på riksintresset för kulturmiljön (Uppsala stad C40) bekräftar att denna fråga är relevant i den nu aktuella tillståndsprövningen. FVU menar att kommunen och länsstyrelsen har gjort en för spårvägsprojektets genomförande alltför gynnsam tolkning av hur de för området aktuella riksintressena påverkas av såväl planerat anläggningsarbete som över tid.

Naturvårdsverket har gett ut allmänna råd om påtaglig skada på riksintressen enligt 3 kap. 6 § andra stycket miljöbalken (NFS 2005:17). Råden är inte bindande men ger vägledning för hur bestämmelsen ska tolkas. Enligt de allmänna råden kan påtaglig skada på natur- eller kulturmiljön uppstå om en åtgärd kan mer än obetydligt skada något eller några av de natur-, kultur- och friluftsvärden som utgör grunden för riksintresset. Vidare anges att en negativ inverkan som är irreversibel med avseende på något värde som utgör grunden för riksintresset som regel bör anses utgöra påtaglig skada på natur- eller kulturmiljön. Av de allmänna råden framgår att även om den negativa inverkan endast förväntas pågå under en kortare tid bör den anses utgöra påtaglig skada på natur- eller kulturmiljön om den negativa inverkan kan bli så stor att området i något avseende förlorar sitt värde som riksintresseområde.

FVU menar att anläggande av en bro genom Årike Fyris innebär en sådan irreversibel negativ inverkan på riksintressena som avses i Naturvårdsverkets allmänna råd. Den i ansökan redovisade verksamheten är en betydande och avgörande del i anläggandet av en sådan bro. Skadan på riksintressena uppstår inte endast under anläggningstiden utan också i det kommande driftskedet. FVU har i tidigare sammanhang beskrivit den föreslagna bron som ett

storskaligt och oåterkalleligt ingrepp i och intill ett område av högsta kultur- och riks-historiska värde. Denna bedömning gäller fortsatt.

I sitt bemötande av FVU:s yttrande (s. 34) drar Uppsala kommun slutsatsen att bedömningen av de kumulativa effekterna av spårvägens anläggningar, tillsammans med depåns, inte blir en annan än den för endast spårvägsbron. Detta påstående avviker från vad som sägs i det parallellt med planeringen av spårvägsbron bedrivna planärendet för spårvagnsdepån (MKB, WSP, 2023-12-04, s. 49):

*”Tillsammans innebär de olika planerna att flera moderna, storskaliga element som förändrar landskapsbilden och kulturmiljön tillförs området. Den planerade spårvägen på bank och broar genom landskapet som ingår i planen för delsträcka D bedöms ha störst negativ visuell effekt. Anläggningarna har en skala och riktning som är främmande för kulturlandskapet och kommer att påverka såväl de längre vyerna som upplevelsen på nära håll.”* (FVU:s kursivering)

Visserligen framhålls att spårvägen på bank och broar ha störst negativ effekt men av redovisningen framgår att effekterna av detaljplanen för delsträcka D ska läsas ihop med effekterna av detaljplanen för spårvagnsdepån. FVU menar dessutom att kommunen i fråga om spårvagnsdepån väsentligt underskattar hur en 8 meter hög mur, med angränsande slänter och tillhörande skalskydd, kommer att påverka uppfattningen av landskapet och de värden som riksintressena för kulturmiljö och friluftsliv avser att säkerställa. Även den till depån knutna dagvattendammen kommer, tillsammans med dagvattendammarna intill Hemslöjdsvägen, att i hög grad påverka hur landskapet läses.

I detaljplanen för delsträcka D skrivs att ”utformningen av dammarna är avgörande för att de inte ska innebära påtaglig skada på kulturmiljön” (planbeskrivningen s. 67) samt angående bron över Hemslöjdsvägen med tillhörande ramper ”planteringar är därför nödvändiga för att undvika påtaglig skada på kulturmiljön.” (planbeskrivningen s. 154). FVU har i tidigare yttrande noterat att dagvattendammarna respektive bron över Hemslöjdsvägen med tillhörande ramper var för sig riskerar att påtagligt skada riksintresset, vilket indikerar att den samlade effekten av spårvägsbron, ramperna, de nyss nämnda anläggningarna tillsammans med de 8 meter höga stödmurarna för depån med anslutande slänter och tillhörande skalskydd kommer att medföra en påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö, en skada som inte låter sig läkas av planteringar.

Uppsala kommun medger i sitt bemötande (s. 32) att:

”Spårvägsbron, bron över Hemslöjdsvägen, brobankarna och dagvattendammarna i årummet (dagvattendammen för depån och en mindre dagvattendammen under bron) kommer ... att skada riksintresset ...”

Men kommunen menar fortsättningsvis att det inte är på ett påtagligt sätt då skadan begränsas genom de åtgärder vilka enligt detaljplanen och enligt avtal mellan kommunen och Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), ska genomföras. FVU noterar här att kommunen i sin uppräknings av element som skadar riksintresset även tar med dagvattendammen för depån. Detta i motsatt till vad man påstått på annan plats i sitt bemötande.

Uppsala kommun räknar sedan i punktform upp ett antal åtgärder som, enligt kommunens uppfattning, bidrar till att skadan på riksintressena inte blir påtaglig. Kommunen skriver att:

”Kring brobankarna ska plantering av högre vegetation ske i syfte att skapa en växtrida som på ett naturligt sätt döljer bron. Planteringarna ska ha *tillräckligt högre växtlighet* för att kunna bädda in bron och få den att smälta in bättre i landskapet.” (FVU:s kursivering)

Kommunen hänvisar till att detta också är ett plankrav. FVU konstaterar att det trots det är åtgärder som kan vara svåra att få till stånd och som dessutom baserar sig på ett plankrav som är svårt att fullt ut hävda och följa upp över tid. Växtförhållandena på och i anslutning till stora vägramper är sällan de bästa. Även om de föreskrivna planteringarna utförs så kommer det att ta inemot 20–30 år innan den högresta växtlighet som man talar om kan finnas på plats. I de av Naturvårdsverket allmänna råden, som FVU refererar till ovan, sägs att även om den negativa inverkan endast förväntas pågå under en kortare tid bör den anses utgöra påtaglig skada på natur- eller kulturmiljön om den negativa inverkan kan bli så stor att området i något avseende förlorar sitt värde som riksintresseområde. Uppsala kommun har i sin argumentation framfört att skadan inte är påtaglig just för att åtgärder som planteringar vidtas. Det innebär indirekt ett erkännande av att skadan är påtaglig åtminstone tills en *tillräckligt högre växtlighet* bäddar in bron och brobankarna, vilket alltså torde vara fallet under mycket lång tid.

Uppsala kommun avser att teckna ett avtal med SLU om avgränsning av odlings- och betesmark liksom om att mindre dungar eller åkerholmar ska anläggas norr om bron. FVU:s erfarenhet är att denna typ av avtal inte bör utgöra en grund för att ett tillstånd ska medges eller en detaljplan antas eller godkänns av en prövande myndighet. I det relativt nyligen avslutade detaljplanärendet avseende Seminarieparken godkände länsstyrelsen detaljplanens omfattning och utformning först när det i ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören föreskrevs att den i planområdet belägna trädgården skulle återställas så att den synliggjorde dess historiska utformning och dess betydelse för seminariets pedagogiska arbete. När detaljplanen vunnit laga kraft valde kommunen att utforma parken utifrån helt andra historiska referenser än vad avtalet föreskrev, ett agerande som inte kan följas upp genom rättslig prövning annat än mellan avtalsparterna.

Uppsala kommun anför även att skadan mildras av att detaljplanen för delsträcka D i en planbestämmelse föreskriver att bron ska ha ”en hög arkitektonisk kvalitet i förhållande till landskapets höga kulturhistoriska värde”. FVU har tidigare, i samband med den till mark- och

miljööverdomstolen överklagade detaljplanen för kvarteret Ubbo, framhållit att denna planbestämmelse om ”hög arkitektonisk kvalitet” saknar det stöd i plan- och bygglagen som en planbestämmelse måste ha. En bro är dessutom inte bygglovspliktig, vilket framgår av 6 kap. 1 § plan- och byggförordning. Uppräkningen av bygglovspliktiga anläggningar i förordningen är, enligt Boverket, uttömmande och i uppräkningsplan saknas bland annat broar. Den slutliga utformningen av bron låter sig alltså inte styras av detaljplanen utan den sker i samband med att huvudmannen för bron låter projektera och upphandla byggandet av den samma. Vilka kriterier, tekniska, ekonomiska eller estetiska, som därvidlag kommer att väga tyngst kan i dagsläget varken förutses eller bestämmas.

**Uppsala kommun:** Kommunen får hänvisa till sitt bemötande på s. 31 – 33 i aktbilaga 147.

## **6. En stadsutveckling utan ingrepp i den värdefulla miljö som Årike Fyris utgör har inte belysts**

Uppsala kommun anför:

”FVU framför kritik och synpunkter mot spårvägsprojektet som sådant, d.v.s. förhållanden och sakfrågor som behandlas och prövas inom ramen för detaljplanearbetet. Den av FVU åberopade bestämmelsen i 6 kap. 11 § miljöbalken rör detaljplanearbetet. Kritiken och synpunkterna omfattar i egentlig mening inte den verksamhet som omfattas av förevarande prövning utan de sakförhållanden och frågor som ingår i detaljplaneprovningen, .... FVU har, som sagt, överklagat både detaljplanen för sträcka D (mål nr P 1566-25) och detaljplanen för spårvagnsdepån (mål nr P 6000-24) och där i huvudsak åberopat och redovisat här framförd kritik. I den överprövningen kommer FVU:s synpunkter att bedömas. Vad gäller kraven på den miljökonsekvensbeskrivning som ingår i förevarande prövning svarar den mot kraven i miljöbalken.”

FVU noterar att Uppsala kommun tidigare återkommande har hävdat att endast de konsekvenser i form av grundvattenbortledning och infiltration med mera som är en direkt följd av den sökta vattenverksamheten ska belysas i det nu aktuella ärendet. Enligt vad FVU funnit har Mark- och miljööverdomstolen i tidigare ärende dragit slutsatsen att det är miljökonsekvenserna i dess helhet av ett projekt som avses i MKB-direktivet och inte endast vissa begränsade miljöeffekter av det.

FVU noterar nu att Uppsala kommun, utöver ovan inledande sammanfattande kommentar, även för ett resonemang och en argumentation kopplat till de frågor som borde ha klargjorts i en detaljplan innan en ansökan om den nu aktuella verksamheten gjordes till mark- och miljödomstolen. Det bekräftar det FVU tidigare har fört fram, och fortsatt menar, att tillstånd för den nu ansökta verksamheten inte kan ges förrän en lagakraftvunnen detaljplan föreligger och att ansökans förenlighet med detaljplanen har prövats. Först då har alla förutsättningar för att fullt ut kunna pröva ansökan klarlagts.

Ett spårvägsprojekt måste planeras genom en järnvägsplan eller en detaljplan. Eftersom projektet innebär en betydande miljöpåverkan krävs såväl en strategisk som specifik miljöbedömning, vilket också Uppsala kommun framhåller i sitt bemötande över vad FVU har framfört i ärendet. Trots den insikten genar kommunen i sin analys och beskrivning av konsekvenserna av detaljplanen respektive projektet. FVU vidhåller de brister som föreningen påtalat i tidigare yttranden. Den geografiska räckvidden för det aktuella projektet är av sådant slag att den direkta planeringen borde ha föregåtts av studier av alternativa stadsstrukturer. Redovisningen av de övergripande lokaliseringsstudierna är nu mer av en historieskrivning än en redogörelse för vad de olika omnämnda alternativen innebär.

De krav som finns på redovisningen vid en specifik miljöbedömning kan inte heller anses uppfylla då alternativa utformningar av bron och alternativa tekniker för byggande inte kan anses vara tillfyllest belysta. En miljökonsekvensbeskrivning ska enligt 6 kap. 7 § 2 miljöbalken innehålla en beskrivning av de åtgärder som planeras för att skadliga verkningar ska undvikas, minskas eller avhjälpas. Syftet med beskrivningen är att det ska framgå vilka åtgärder eller metoder som kan användas för att komma till rätta med de miljöproblem som en verksamhet eller en åtgärd kan orsaka. Finns det alternativa sätt att lösa uppgiften som är skonsammare mot miljön?

Enligt FVU:s mening har inte den sökande visat att den valda utformningen eller den valda tekniken är de bästa. I miljökonsekvensbeskrivningen (s. 25) har frågan om alternativ teknik avhandlats på sju rader. Enligt miljöbalken är utgångspunkten att bästa möjliga teknik ska användas, såvida det inte anses orimligt (2 kap. 3 och 7 §§ miljöbalken). Bilden i nu aktuellt fall är att kommunen har bestämt sig för ett läge, en utformning och ett sätt att genomföra projektet. Det kan knappast ses stå i överensstämmelse med miljöbalkens krav.

FVU vill under denna delrubrik slutligen återigen framhålla den summariska och bristfälliga redovisning som den sökande gör av ett så kallat nollalternativ, d.v.s. vad är innebörden och konsekvenserna av om en spårvägsbro inte kan anläggas i Årike Fyris? Den enda slutsatsen den sökande drar är att biltrafiken förväntas komma att öka, vilket är en ytterst förenklad och missvisande beskrivning. Det ger bilden av att redovisningen i ansökan åtminstone i denna del är tendensiös.

**Uppsala kommun:** Kommunen får hänvisa till sitt bemötande på s. 35 – 37 i aktbilaga 147.

## **7. Avslutande ord**

Det är FVU:s mening att de mycket stora värden och kvaliteter som Årike Fyris innefattar ska skyddas mot den storskaliga och oåterkalleliga exploatering som en spårvägsbro skulle innebära. Området är i många avseenden unikt. Det inrymmer fyra olika riksintressen, ett naturreservat, ett förordnande om landskapsbildskydd, strandskydd, ett för Uppsalas befolkning och näringsliv helt avgörande vattenskyddsområde samt väsentliga spår av arvet efter Linné. Här skulle ett ingrepp i form av en spårvägsbro, förutom att påtagligt skada nyss nämnda

värden, dessutom innebära ett stort antal risker som rör för samhället och miljön väsentliga aspekter. Det sökta tillståndet kan inte lämnas.

**Uppsala kommun:** Kommunen anser att ansökan med tillhörande underlag och kommunens bemötande m.m. av inkomna synpunkter utgör vederhäftigt underlag som möjliggör för bifall till kommunens ansökan.

**3. Eva Jonsson och Rolf Andersson, ägare till fastigheten Nántuna 16:1, aktbilaga 157**  
Fastighetsägarna anför att de vidhåller tidigare lämnade synpunkter.

**Uppsala kommun:** Kommunen får hänvisa till sitt bemötande på s. 37 i aktbilaga 147.

**4. Roland Westman, ägare till fastigheten Nántuna 3:3, aktbilaga 158**  
Fastighetsägaren anför:

Han vill igen trycka på att kommunen har gjort en felaktig bedömning att bara dom som bor i brons omedelbara närhet påverkas av buller från byggande och trafikerande av en tänkt spårvägsbro över Fyrisån från Ultuna och österut. Betydligt större område längs både norrut och fram allt söderut i åns närhet kommer boende att få en betydande negativ miljöpåverkan i form av buller, stört djurliv och mycket förändrad landskapsbild, som i nuläget har en unik lantlig prägel så pass nära välbefolkade delar av stan och som uppskattas av boende och även många som bedriver rekreation i form av cykling, gång och rullskidor.

Beträffande projektets påverkan av grundvattnet och vattentillgången i området saknas tillförlitliga undersökningar, utan man konstaterar bara att det inte är något att oroas för.

SGU har framfört farhågor om att den 60 m djupa leran vid platsen kommer kunna bära upp en tänkt bro av den storlek som här planeras. Av det skälet är förmodligen platsen fel vald. Istället behövs en fastare grund att bygga på.

En annan sak som många med mig undrar över hur det gått till när kommunen fått länsstyrelsens tillstånd och hur välgrundade dessa varit, som möjliggjort att börja omfattande förberedelser, vilket men redan nu påbörjat med långtgående gräv och sprängarbeten i Sävjaområdet för brobygget, utan tillstånd att bygga själva bron. Man räknar kallt med att mark- och miljödömsstolen, i likhet med länsstyrelsen, utan vidare ska gå på kommunens linje. En märklig inställning. Man hoppas att det ska vara svårt att stoppa eller åtminstone pausa, för bättre underlag och konsekvensanalys, eftersom arbetet redan hunnit komma igång i inte ringa omfattning.

Ett återkommande argument för bron är vad man benämner *allmänintresse* utan att närmare specificera vad man menar med detta. Eftersom bara en liten del av Uppsala och få resenärer,

kommer att behöva denna bro är allmänintresset att bevara vår fina miljö i södra Uppsala större än det s.k. allmänintresset att bygga en bro vid nämnd plats.

Det allmänna, Uppsalas innevånare, har inte haft möjlighet att påverka broprojektet. I förra valet 2022 undvek det blivande styret att ta upp spårvagnsplanerna som en fråga i valet. Inte heller i en folkomröstning ville kommunen att spårvagnprojektet skulle bli valfråga, med motiveringen att det s.k. Fyrspårsavtalet med staten är under alla förhållanden bindande. Detta var ett felaktigt påstående och helt vilseledande. Slutledningen blir att allmänintresset av denna bro kan starkt ifrågasättas och att den demokratiska förankringen är bristfällig.

Återigen kommer frågan upp: har Uppsala råd med detta projekt när vi står inför så många andra utmaningar?

**Uppsala kommun:** Kommunen får åter framhålla att fastigheten är belägen långt utanför bedömt påverkansområde för den tillfälliga grundvattenbortledningen, långt utanför platsen där verksamhet sker i vattenområden och långt utanför det område som dabbas av byggbuller från vattenverksamheten, ca 700 meter. Det är således uteslutet att fastighetsägaren är berörd av tillståndssökta verksamheter. Fastighetsägaren påstår att utrednings-/undersökningsbrister skulle föreligga. Kommunen har i enlighet med krav och önskemål från länsstyrelsen och Uppsala Vatten och Avfall AB kompletterande underlagsmaterialet, se aktbilagorna 83-95. Länsstyrelsen har därefter anfört att länsstyrelsen tillstyrker ansökan. Se aktbilaga 135. Av fastighetsägaren påstådda utredningsbrister och andra brister föreligger inte. Övriga sakpåståenden är inte underbyggda. Frågor gällande politisk förankring omfattas inte av förevarande prövning.

## 5. Föreningen Sydöstra Uppsala (FSU), aktbilaga 159

FSU anför följande.

FSU:s tidigare synpunkter kvarstår.

FSU noterar däremot att varken länsstyrelsen eller mark- och miljödomstolen har begärt yttrande från SGU. Inte heller har kommunen informerat domstolen om SGU:s tidigare yttrande för Södra staden från den 17 februari 2017 med beteckning 33-2878/2016 ), se aktbilaga 161. SGU har även publicerat en rapport 2019 vid namn Grundvattenmagasinen Uppsalaåsen Uppsala och Uppsalaåsen Fredrikslund (sgu.se) se <https://resource.sgu.se/produkter/k/k28-rapport.pdf> som både kommunen och domstolen behöver ta hänsyn till.

Detta innebär att domstolen därmed inte har fullständigt underlag i detta ärende.

Bl.a. framgår det av SGU:s yttrande att ”byggnation i åsens mest känsliga infiltrationsområden bör undvikas.” ” SGU anser att bebyggelse och trafik så långt som möjligt bör undvikas

i närheten av åskärnan. I sammanhanget är det viktigt att komma ihåg att åskärnan är inte enbart den delen av åsen som syns på ytan utan att den också sträcker sig in under leran. Täckande lager av lera kan vara osammanhängande och med varierande mäktighet ovanför åskärnan vilket innebär att sårbarhetsbedömningen i dessa delar bör göras med utgångspunkt från grundvattenmagasinets avgränsning och inte enbart utifrån jordarterna i markytan.”

”Man bör till exempel inte låsa fast sig vid en viss placering av broläget innan de geologiska och hydrogeologiska förhållandena helt är klarlagda. Det är också viktigt att de problem som kan uppstå i området vid den planerade bron i Ultuna inte underskattas, både när det gäller risk för påverkan på vattenförsörjningen samt även vad gäller de geotekniska problem som kan uppstå vid grundläggningen i området. Vad gäller risker för vattenförsörjningen så gäller dessa både förorening i samband med olyckor och kvantitativa vattenförluster från magasinet då grundläggningen kan innebära att tätande lager punkteras och det kan ske en upptryckning av grundvatten. SGU bedömer att problem kan uppstå både på den västra och på den östra sidan av Fyrisån i samband med grundläggningen av bron, men också kopplat till den väg som ska ansluta till bron öster om ån. Det gör att det inte enbart är markägarfrågan som kommer att inverka på en eventuell sträckning av den broförbindelse över Fyrisån utan även de hydrogeologiska förutsättningarna i området.”

Det finns ännu ingen fullständig undersökning av de geotekniska förhållandena vilket är ett absolut krav för att kunna ta ställning till broläget.

**Uppsala kommun:** SGU har erbjudits möjlighet att inkomma med yttrande över ansökan, se aktbilaga 13, men valt att inte inkomma med något yttrande. Det av FSU påstådda handläggningsfelet föreligger således inte. Kommunen anser att erforderligt underlag föreligger i målet. Kommunen har i enlighet med krav och önskemål från länsstyrelsen och Uppsala Vatten och Avfall AB kompletterande underlagsmaterialet, se aktbilagorna 83-95. Länsstyrelsen har därefter anfört att länsstyrelsen tillstyrker ansökan. Se aktbilaga 135. Av FSU påstådda utredningsbrister och andra brister föreligger inte.

## **6. Inger Hallqvist Lindvall, ägare till fastigheten Eriksberg 18:3, aktbilagor 160 – 162**

Fastighetsägaren lämnar redovisning till stöd för att hon är berörd, att utredningarna är undermåliga och att ansökan i alla dess delar ska avslås. Hon yrkar att:

1. Mark- och miljödomstolen förordnar sakkunniga inom geohydrologi, vattensäkerhet, stabilitetsfrågor och artskydd (skyddsklassade fåglar, groddjur, fladdermöss, utter m.fl.) att, efter undersökning, avge yttrande i målet. Frågan om påverkan på det unika fågellivet i Åriket och de skyddsklassade arter som finns där behöver ägnas särskild omsorg av ornitolog.

2. Mark- och miljödomstolen tar del av vad Sveriges Geologiska Undersökning tidigare anfört i ärendena 33-1500/2015, 33-1487/2015, 33-2878/2016, 33-2835/2016 och begär in aktuellt yttrande från denna myndighet

**Uppsala kommun:** Kommunen yrkar att mark- och miljödomstolen avslår yrkande 1. Erforderligt underlag föreligger i målet. Vad gäller yrkande 2 konstaterar kommunen att SGU getts möjlighet att yttra sig i målet, se aktbilaga 13. Kommunen får upprepa att fastighetsägaren bor långt utanför bedömt påverkansområde för den tillfälliga grundvattenbortledningen, långt utanför platsen där verksamhet sker i vattenområden och långt utanför det område som dabbas av byggbuller från vattenverksamheten, ca 4 300 meter. Det är helt uteslutet att hon påverkas av tillståndssökt verksamhet. Sådan bedömning strider inte mot Århuskonventionen. Hennes kritik i sak är obefogad och ogrundad. Kommunen har i enlighet med krav och önskemål från länsstyrelsen och Uppsala Vatten och Avfall AB kompletterande underlagsmaterialet, se aktbilagorna 83-95. Länsstyrelsen har därefter anfört att länsstyrelsen tillstyrker ansökan. Se aktbilaga 135. Av fastighetsägaren påstådda utredningsbrister och andra brister föreligger inte.

Som ovan



Karin Hernvall



Emma Söderlind

#### **Bilagor:**

- Bilaga 1** Lokaliseringsutredning gällande broläge ("Bilaga 1-Beskrivning av studerade alternativ, Projekt Uppsala Spårvägar. Detaljplan för kapacitetsstark kollektiv trafik delsträcka D. Bilaga till MKB." Handlingen ingår i antagen detaljplan.)
- Bilaga 2** Uppdaterade villkorsförslag.
- Bilaga 3** Uppdaterade åtaganden.
- Bilaga 4** Kompletterande bullerutredning Detaljplan kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D, den 9 juli 2024, Ensucan.
- Bilaga 5** RISE lista över smörjfetter som uppfyller miljöegenskaper enligt SS 15 54 70.