

Stockholm den 5 maj 2025

Nacka tingsrätt
mark- och miljödomstolen
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 underrättelser i aktbilagor 140 och 145 får Uppsala kommun yttra följande.

I. Uppdaterade villkorsförslag och sammanställning av åtaganden

I anledning av inkomna synpunkter har kommunen justerat och lagt till villkorsförslag. Uppdaterade villkorsförslag framgår av **bilaga 1**. I kommunens bemötande av inkomna synpunkter i avsnitt II. nedan framgår kommunens motivering till dels accepterandet av de justerade villkorsförslagen, dels accepterandet av det stora antalet av länsstyrelsens nya villkorsförslag, dels avböjandet av ändring av några villkorsförslag, dels avböjandet av några länsstyrelsens nya villkorsförslag.

I enlighet med länsstyrelsens önskemål, aktbilaga 135, framgår kommunens skyddsåtgärder för naturmiljö i en sammanställning, se **bilaga 2**. I nämnda handling framgår även kommunens övriga åtaganden.

II. Kommunens bemötande av inkomna synpunkter

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

1. Länsstyrelsen, aktbilaga 135

1.1. Länsstyrelsens inställning

Länsstyrelsen tillstyrker:

- ansökan om vattenverksamhet under förutsättning att de synpunkter som anges i detta yttrande tillgodoses,
- att dispens från vattenskyddsföreskrifterna medges under förutsättning att de synpunkter som anges i yttrandet tillgodoses och att de villkor som länsstyrelsen föreslår föreskrivs,

- att dispens enligt 15 § artskyddsförordningen medges under förutsättning att de villkor som länsstyrelsen föreslår föreskrivs, och
- att dispens från strandskyddet medges under förutsättning att föreslagna skyddsåtgärder vidtas.

1.2. Villkor och skyddsåtgärder

Länsstyrelsen anser att följande korrigeringar av kommunens föreslagna villkor behövs.

1.2.1. Kommunens villkorsförslag

Villkorsförslag 14

Kommunen har formulerat villkoret så att det enbart avser fri passage för utter, groddjur och fisk under byggtiden. Länsstyrelsen anser att det ska framgå att även den slutliga anläggningen ska innebära fri passage för utter, groddjur och fisk, se vidare motivering i avsnitt II.1.9. under rubriken Strandskydd nedan. Länsstyrelsen föreslår därmed följande formulering av villkorsförslag 14:

- Arbetsområdet och den slutliga anläggningen vid och i Fyrisån ska utformas på ett sådant sätt att det finns fri passage för utter, groddjur och fisk under hela byggskedet och driftskedet för bron.

Uppsala kommun: Kommunen justerar villkorsförslag 14 på av länsstyrelsen föreslaget sätt.

Villkorsförslag 18

Kommunen har efter länsstyrelsens synpunkter föreslagit en ny formulering av villkorsförslag 18. Till skillnad från länsstyrelsen föreslår kommunen att återställandet av ianspråktaga ytor och strandzoner ska ske inom tre år. Länsstyrelsen anser att det bör vara möjligt att åtminstone påbörja återställandet inom ett år. Länsstyrelsen föreslår därmed följande formulering av villkorsförslag 18:

- Tillfälligt ianspråktaga ytor och strandzonen ska återställas. Syftet ska vara att gynna den biologiska mångfalden i området och att bevara linneanskt arv. En plan för återställandet ska arbetas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Återställandet ska påbörjas senast ett år efter att arbetet är genomfört och vara färdigställt senast tre år efter påbörjandet.

Uppsala kommun: Kommunen justerar villkorsförslag 18 på av länsstyrelsen föreslaget sätt med tillägget att återställandet ska ske i möjligast mån. Kommunen har hög ambition i det kommande återställningsarbetet men det är inte möjligt att i ett villkor åta sig ett fullständigt återställande.

Kommunen föreslår därför att villkorsförslag 18 ska ha följande lydelse:

Tillfälligt ianspråktaga ytor och strandzonen ska återställas i möjligaste mån. Syftet ska vara att gynna den biologiska mångfalden i området och att bevara linneanskt arv. En plan för återställandet ska arbetas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Återställandet ska påbörjas senast ett år efter att arbetet är genomfört och vara färdigställt senast tre år efter påbörjandet.

Villkorsförslag 23 och 24

Kommunen har föreslagit två villkor om kontrollprogram; ett kontrollprogram avseende vattenverksamhet (villkor 23) och ett kontrollprogram avseende luftburet buller och utsläpp till vatten (villkor 24). Länsstyrelsen anser att uppföljning av villkor och åtaganden gällande naturmiljö ska ingå i kontrollprogram för verksamheten, antingen i ett eget kontrollprogram eller i befintligt kontrollprogram avseende vattenverksamhet. Kommunen har godtagit länsstyrelsens förslag om beredskapsplan för anläggande av brostöd. Länsstyrelsen vill understryka att beredskapsplanen även ska innehålla ett resonemang och en beredskap för skyfall och höga flöden.

Uppsala kommun: Kommunen har inget emot länsstyrelsens önskemål och justerar därför villkorsförslag 23 till (tillägg av ”och dess påverkan på bl.a. naturmiljön” och”, innehållande bl.a. resonemang och en beredskap för skyfall och höga flöden,”):

Ett kontrollprogram för vattenverksamheten och dess påverkan på bl.a. naturmiljön ska arbetas fram, vilket ska ges in till tillsynsmyndigheten senast två månader innan den tillståndsgivna vattenverksamheten påbörjas. En beredskapsplan för anläggande av brostöd, innehållande bl.a. resonemang och en beredskap för skyfall och höga flöden, ska arbetas fram, vilken plan ska ges in till tillsynsmyndigheten senast två månader innan den tillståndsgivna vattenverksamheten påbörjas.

1.2.2. Ytterligare villkor och skyddsåtgärder

Utöver de villkor som kommunen föreslagit anser länsstyrelsen att ytterligare villkor kopplat till vattenskydd, artskydd och strandskydd behöver föreskrivas. Under respektive rubrik nedan framgår länsstyrelsens motivering till de villkor och villkorsprinciper som länsstyrelsen anser behövs. Angående kommunens förslag på skyddsåtgärder för naturmiljö anser länsstyrelsen att de skyddsåtgärder som kommunen avser att vidta och som inte utgör villkor ska samlas i ett dokument; en åtagandelista. Listan ska bifogas beslut om tillstånd för att säkerställa att skyddsåtgärderna följs samt för att tydliggöra alla skyddsåtgärder inför detaljprojektering, egenkontroll och tillsyn.

Nedan följer en sammanställning av länsstyrelsens förslag på villkor och villkorsprinciper.

Vattenskydd och vattenverksamhet

Länsstyrelsen önskar följande villkor:

1. Slutlig utformning av pålning, val av påltyp etc. ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. För de fall ihåliga pålar kommer att användas ska dessa injekteras med ett tätande material för att förhindra att föroreningar kan transporteras ner till grundvattenförande jordlager.

Uppsala kommun: Kommunen accepterar det av länsstyrelsen föreslagna villkoret.

2. Borrning av pålar med sänkhammare får inte ske med petroleumprodukter eller kemikalier.

Uppsala kommun: Kommunen accepterar det av länsstyrelsen föreslagna villkoret med det tillägget att den hydraulolja som måste användas ska vara miljövänlig. Vid sänkhammarborrning drivs maskinens rotation med luft. Maskinen kommer att drivas med el eller miljödrivmedel men då maskinen oavsett drivmetod har hydraulslangar så måste hydraulolja användas. Den hydraulolja som används kommer dock att vara miljövänlig och nedbrytbar.

Kommunens justering av länsstyrelsens villkorsförslag lyder:

Borrning av pålar med sänkhammare får inte ske med petroleumprodukter eller kemikalier, dock får hydraulolja användas. Hydrauloljan ska vara miljövänlig.

3. Kontroll av grundvattenflöden och grundvattennivåer ska ske innan, under och efter avslutad entreprenad. Lokalisering av grundvattenrör, frekvens av kontrollmätningar m.m. ska framgå av kontrollprogrammet.

Uppsala kommun: Kommunen accepterar villkorsförslaget förutom att kontroll av grundvattenflöden ska ske. Det beror på att det inte är praktiskt möjligt att mäta grundvattenflödet längs åsen eftersom en sådan mätning skulle kräva injicering av spårämne i åsmaterialet. Flödet beräknas istället genom grundvattenrörens gradient. Om en skillnad uppstår visar det på att en dämning har skett. Genom sådana mätningar kan frågan om grundvattenflöden följas upp. Kommunens justering av länsstyrelsens villkorsförslag lyder:

Kontroll av grundvattennivåer ska ske innan, under och efter avslutad entreprenad. Lokalisering av grundvattenrör, frekvens av kontrollmätningar m.m. ska framgå av kontrollprogrammet.

4. Slutlig utformning av spontning, typ av spont och spontdjup, alternativt förstärkning med KC-pelare, ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten.

Uppsala kommun: Kommunen accepterar det av länsstyrelsen föreslagna villkoret.

5. Arbete i samband med ledningsomläggning får inte medföra att föroreningar kan transporteras till platser där de kan infiltrera.

Uppsala kommun: Kommunen accepterar det av länsstyrelsen föreslagna villkoret.

6. Diesel i arbetsfordon och maskiner samt hydrauloljor ska vara miljöanpassade. Hydraulsystem ska även vara försedda med slangbrottsventiler för att minimera oljespill vid ledningsbrott.

Uppsala kommun: Kommunen accepterar det av länsstyrelsen föreslagna villkoret.

7. Absorberande material för sanering ska finnas i varje maskin eller i dess absoluta närhet.

Uppsala kommun: Kommunen accepterar det av länsstyrelsen föreslagna villkoret.

Masshantering

Länsstyrelsen önskar följande villkor:

8. Mellanlagring av massor får inte ske i våtmarks- och vattenområden.

Uppsala kommun: Kommunen accepterar det av länsstyrelsen föreslagna villkoret.

Riksidrotts 3 kap. 6 § miljöbalken, Ultuna källa

Länsstyrelsen önskar följande villkor:

9. Kontroll av grundvattennivåer och vattennivåer i Ultuna källa ska ske inför, under och efter anläggningsarbetet. Lokalisering av kontrollpunkter, samt frekvens av kontrollmätningar ska framgå av kontrollprogrammet.

Uppsala kommun: Kommunen accepterar det av länsstyrelsen föreslagna villkoret.

Naturmiljö

Länsstyrelsen önskar följande villkor:

10. Igenläggning eller andra arbeten i lekvattnet för vanlig padda som framgår av bilaga 10 (aktbilaga 92) får inte utföras under perioden den 1 april – den 31 augusti.

Uppsala kommun: Kommunen accepterar det av länsstyrelsen föreslagna villkoret.

11. Öppna schakt inom våtmarken under perioden den 15 mars – den 30 september ska hanteras på sådant sätt att groddjur inte blir fast i schakten.

Uppsala kommun: Kommunen accepterar det av länsstyrelsen föreslagna villkoret.

12. Som kompensationsåtgärd ska ett nytt lekvatten anpassat till groddjur vara anlagt senast ett år efter att arbetet i våtmarken är färdigställt.

Uppsala kommun: Kommunen accepterar det av länsstyrelsen föreslagna villkoret.

13. Avverkning av träd ska minimeras och får inte ske under perioden den 1 april – den 31 augusti. Lämpliga avverkade träddeklar ska läggas upp på faunadepå. Hålträd ska i möjligaste mån sparas. Om de inte kan sparas ska de kompenseras med motsvarande funktion.

Uppsala kommun: Kommunen accepterar det av länsstyrelsen föreslagna villkoret.

14. Inget anläggningsarbete ska utföras inom våtmarken längs Fyrisån eller de vegetationsklädda strandzonerna 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.

Uppsala kommun: Kommunen kan inte acceptera länsstyrelsens villkorsförslag men anser att de värden som länsstyrelsen synes värna skulle kunna omhändertas på sådant sätt att kommunen 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. Efter avetablering och återställning av området kan fåglarna komma tillbaka för häckning i området. Vad gäller det aktuella området: I figur 22 i miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga 6 till ansökan, aktbilaga 1, visas ett område som utgör våtmarksvegetation på den västra sidan av Fyrisån. Upplösningen i den inventeringen är dock låg, vilket medför att området är felplacerat och större än vad det egentligen är. På den västra sidan av vallen och cykelbanan som löper längs den västra sidan av Fyrisån består vegetationen av gräsmatta. Kommunen har därför låtit genomföra en inventering av vegetation av våtmarkstyp, med bättre upplösning än de ytor som visas i nämnda figur. Denna inventering visar att ytorna som utgör vegetation av våtmarkstyp är mindre till omfattning än vad som framgår i nämnda figur. I **bilaga 3** framgår på korrekt sätt de ytor på ömse sida av Fyrisån ytor som innehåller vegetation av våtmarkstyp.

Kommunen föreslår därför att länsstyrelsens villkorsförslag 14 justeras till följande.

Kommunen ska innan den 1 april i området längs med Fyrisån, se de ljusblåa områdena belägna inom arbetsområdet i **bilaga 3**, ha påbörjat etableringsarbeten så som anläggande av arbetsväg, liksom ska kommunen innan den 1 april i nämnda område ha utfört nedtagning av träd och slyröjning till undvikande av att fåglar påbörjar sin häckning i detta område.

Kommunen anser att med det justerade villkorsförslaget så klargörs det vilket område som avses. Detta område utgör en mycket liten andel av den gröna busk- och trädbeklädda struktur som finns längs med båda sidor av Fyrisån från Mälaren och in till Vindbron/stadens centrum.

Fyrisåns strandzon präglas av både öppna partier med åkermark, vassbälten, infrastruktur samt träd och buskbeklädda strandzoner. Det av länsstyrelsen föreslagna villkoret är otydligt till geografisk utbredning; det är svårt att avgöra vad som avses med vegetationsklädda strandzoner eftersom all mark har vegetation såvida marken inte är asfalterad, är en grusplan eller dylikt. Härtill kommer att det av länsstyrelsen föreslagna villkoret ger uttryck för att inget som helst arbete får utföras under perioden den 1 april – den 31 augusti, vilket inte är miljömässigt motiverat utan också medför att anläggningsskedet och även störningstiden förlängs på ett påtagligt sätt. Kommunen har vidtagit omfattande utredningar vad gäller fåglar, både inom ramen för förevarande mål och detaljplan delsträcka D. Bedömningen av de sak-kunniga är att med de föreslagna skyddsåtgärderna som framgår av kommunens villkors-förslag 15, 16 och 18 (sätt att slå pålar och spont vid brostöd 9 och 10 för att undvika risk för buller, pål- och spontslagning för anläggande av brostöd får inte ske under perioden den 1 april – den 31 augusti och krav på återställning av strandzonen) så finns det ingen risk att förbudsbestämmelserna i artskyddsförordningen löses ut. Med de av kommunen föreslagna justeringarna i kommunens villkorsförslag 14 och kommunens accepterande av länsstyrelsens villkorsförslag 13 (se ovan, anger att avverkning av träd inte får ske under perioden den 1 april – den 31 augusti) förstärks den bedömningen. Om kommunen innan den 1 april inom arbetsområdet på ömse sida Fyrisån där det finns vegetation av våtmarkstyp tar i anspråk områdena för etablering, liksom att kommunen innan den 1 april inom dessa områden har tagit ned träd och utfört slyröjning så minimeras risken för störningar på markhäckande fågelarter under häckningssäsongen eftersom fåglarna då med alla sannolikhet kommer att välja att häcka på annan plats längs med Fyrisån med omgivande marker. Under utredningsarbetet inför ingivande av ansökan i förevarande mål vidtog kommunen en inventering av ytor i det berörda området som hyser våtmarksvegetation och som skulle kunna definieras som vattenområden i förevarande prövning. Av inventeringen framgick att det endast är en smal zon (10-15 meter) närmast ån som har vegetation av våtmarkstyp och denna zon ligger helt inom reservatet, se **figur**. Denna zon är också bevuxen med träd och buskar, vilket innebär att det inte får utföras avverkningsarbeten där under fåglarnas häckningssäsong enligt länsstyrelsens förslag till villkor 13, vilket villkor kommunen accepterat.



Figur. Vy över den träd- och buskbeväxta strandzonen längs med Fyrisån där bron planeras.

15. Belysning under drift ska, i så stor utsträckning som möjligt, riktas nedåt, bort från omgivande vegetation och vatten. Belysningsstolpar ska vara låga och en ljuskälla som orsakar minsta möjliga störning på aktuella fladdermusarter ska väljas.

Uppsala kommun: Förevarande mål rör prövningen av den vattenverksamhet som erfordras för anläggandet av bron. Prövningen rör inte den trafikering av bron som sker i driftskedet. Sådana frågor redovisas och prövas inom ramen för detaljplanearbetet. Av det skälet motsätter sig kommunen bifall till länsstyrelsens villkorsförslag. Frågan gällande på vilket sätt belysningen ska anpassas under driftskedet har dock redovisats och bedömts inom ramen för detaljplanearbetet för delsträcka D. Följande har redovisats.

I arbetet med belysningen (kring spårvägen) ska risken för ljusföroreningar vägas in. Ljusföroreningar är ljus som sprider sig ut från en plats så att även marken, vegetationen och luften runt om blir upplyst. Det kan ha negativa effekter på djur som är beroende av mörker, som till exempel fladdermöss. Ljuset kan också påverka ljuskänslig verksamhet i kringliggande byggnader. Val av tidsstyrning, ljusstyrka, riktning, polarisering och flimmer ska därför över-

vägas noga. Ljuskällor ska heller inte placeras så att de bländar. 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. Belysningen kan placeras antingen i kontaktledningsstolparna eller i broräcket. För att skydda djurlivet från störande belysning och inte påverka upplevelsen av nattlandskapet negativt kan ljusnivån sänkas genom årummet jämfört med vad som är standard. Det mänskliga ögat kommer att kunna vänja sig till de lägre ljusnivåerna om övergången sker successivt och på en längre sträcka. Styrning av ljusnivåer och tider kan även anpassas till djurlivets behov och årstidsväxlingar. Belysningen ska också utformas så att passagen blir trygg för gående och cyklister. Spårvägens halv- och helljus kan användas som vanligt för att kunna garantera en trafiksäker miljö inom spårområdet. På plankartan finns en bestämmelse om att ljuset ska riktas mot spårområdet för att orsaka så lite störning som möjligt för omgivningen. Belysningen ska riktas nedåt, bort från omgivande vegetation och vatten, i så stor utsträckning som möjligt för att orsaka så lite störning på fladdermöss som möjligt. Belysningsstolpar ska vara låga, och en ljuskälla som orsakar minst störning på fladdermöss ska väljas i den mån det går. Detta regleras med en bestämmelse på plankartan.

16. 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.

Uppsala kommun: Kommunen motsätter sig bifall till länsstyrelsens villkorsförslag. Det beror på att bullret från den kommande trafiken på bron under driftskedet inte omfattas av prövningen i målet. Som angetts i nyssföregående bemötande rör förevarande prövning den vattenverksamhet som erfordras för anläggande av bron. Bullret från den kommande trafiken på bron har dock redovisats och prövats inom ramen för detaljplanearbetet i huvudsak på följande sätt.

Bullerpåverkan i betydelsefulla fågelområden kommer att begränsas genom säkerställande att gällande riktvärde klaras. I spårvägsprojektet har riktvärdet 50 dBA ekvivalent ljudnivå fastställts för betydelsefulla fågelområden. Det är i enlighet med Trafikverkets riktvärde i TDOK 2014:1021 version 4.0 och det enda riktvärde som normalt sett tillämpas i Sverige. Riktvärdet är baserat på studier avseende påverkan på fåglar i bullriga miljöer och avser främst hur buller påverkar fåglars beteende, reproduktionsförmåga, dödlighet osv. Detta beskrivs bland annat i rapporterna Trafikbuller i värdefulla naturmiljöer II – slutrapport (CBM Centrum för biologisk mångfald, utgiven 2013) och Trafikbuller i värdefulla naturmiljöer – metodbeskrivning (Trafikverket 2016:036). Det saknas information om hur maximala ljudnivåer eventuellt påverkar fåglar och därmed saknas även riktvärde avseende maximal ljudnivå. Uppsala kommun

har inte tagit fram egna riktvärden avseende maximal ljudnivå då det inte finns stöd för detta. Det ska också noteras att den forskning som finns avseende bullerpåverkan på fåglar i första hand avser vägtrafikbuller, men riktvärdet tillämpas även för spårbunden trafik.

Bron kommer att förses med 0,7 m hög bullerskyddsskärm längs båda brons kanter. Skärm på båda sidor om bron förses med absorbent som klarar minst $DL\alpha$ 8 dB. Skärmens ljudisoleringsförmåga ska uppfylla minst DLR 25 dB i enlighet med SS-EN1793-2.”

I avsnitten II.1.3 – 1.10 redovisar länsstyrelsen sina skäl för sina villkorsförslag m.m.

1.3. Vattenverksamhet och vattenskydd

Kommunen har kompletterat ansökan utifrån länsstyrelsens tidigare yttrande. Länsstyrelsen kan konstatera att kommunen till stor del har svarat på länsstyrelsens frågor samt uppdaterat yrkanden, villkor och skyddsåtgärder utifrån resultatet av de kompletterande utredningarna. Länsstyrelsen anser dock att det återstår ett antal förtydliganden för att kunna säkerställa vattenskyddet och för att minimera påverkan på grundvattenförekomsten.

Kommunen har angett att samtliga brostöd bedöms behöva anläggas med spetsburna pålar slagna till fast botten men slutligt val av påltyp (dimension och material) framgår inte. Av ansökan framgår inte heller tydligt om pålning kommer att utföras med ihåliga pålar. Villkor om val av pålar behöver därför föreskrivas där det framgår att slutlig utformning av pålningen ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Länsstyrelsen anser att för det fall ihåliga pålar behöver användas ska dessa injekteras med ett tätande material för att förhindra att föroreningar kan transporteras ner till grundvattenförande jordlager.

Uppsala kommun: Kommunen ser bara fördelar med att samråda med tillsynsmyndigheten vad gäller frågan om slutlig utformning av pålar. Eventuella ihåliga pålar kommer injekteras med tätande material.

Länsstyrelsen anför vidare: Frågan om kompaktering ska enligt kommun ingå i utredningen av dämning som gjorts i den geohydrologiska utredningen. Där framgår att kompakteringen, vid användande av spetsburna pålar med en diameter av 0,27 m, blir 1–2 påldiameter. Med en säkerhetsfaktor ska detta motsvara 4 % av åsens beräknade tvärsektion under spårsträckningen. Länsstyrelsen konstaterar att bedömningen av dämning och kompaktering bygger på ett antal antaganden kopplat till val av påle, dimension och material, påldjup, bergytans läge samt jordens lagringstäthet. För att säkerställa att bedömningarna är korrekta är det viktigt att ha en tillräcklig kontroll innan, under och efter byggtiden. Länsstyrelsen anser att det ska föreskrivas villkor om kontroll av grundvattenflöden innan, under och efter slutfört arbete. Detaljer om placering av grundvattenrör, mätfrekvens m.m. kan hanteras inom ramen för kontrollprogrammet.

Uppsala kommun: Kommunen ser bara fördelar med att mäta grundvattennivåer innan, under och efter entreprenaden. Lokalisering av grundvattenrör, mätfrekvens m.m. kommer framgå av kontrollprogrammet. Att mäta grundvattenflödet längs åsen är dock inte praktiskt möjligt då det skulle krävas exempelvis injicering av spårämne i åsmaterialet. Däremot kan flödet beräknas genom grundvattenrörens gradient. Om en skillnad uppstår visar det på att en dämning har skett. Därmed anser kommunen att genom vidtagande av grundvattenmätningar så kan frågan om grundvattenflöden följas upp.

Gällande dämning och flödet genom Uppsalaåsen: Länsstyrelsen konstaterar, korrekt, att bedömningen av dämning och kompaktering bygger på ett antal antaganden. De antaganden som har gjorts är konservativt valda på grund av osäkerheterna kring påldimensioner, pålängder, bergytans läge och jordens lagringstäthet. Då information om dessa parametrar saknas antas ett "worst case", vilket ger det presenterade resultatet.

Länsstyrelsen anför vidare: På den östra sidan av Fyrisån kommer brostöd 12–14 och till fartsbank 15 grundläggas med borrade pålar i friktionsmaterial. Länsstyrelsen saknar ett resonemang kring hur kommunen kommer att säkerställa att inga transportvägar för föroreningar uppstår vid brostöd där pålarna borrar i friktionsmaterial. Om borrning av pålar medför att transportvägar i jordlager uppstår ska åtgärd genomföras för att förhindra att föroreningar ska kunna ta sig ner till grundvattenförande jordlager. Förslag på åtgärder ska framgå av den beredskapsplan som kommunen kommer ta fram.

Uppsala kommun: Skillnaden mellan en slagen påle, som planeras användas vid brostöd 1 – 11 och en borrad påle, som planeras användas vid brostöd 12–15 är att pålar som borrar ofta är ihåliga fram till avslutad installation, varvid de tätas. Den tillkommande transportvägen är således genom lerlagret via pålens ihåliga kärna. Precis som länsstyrelsen anför planeras borrade pålar användas för brostöd 12–15. Vid dessa brostöd innebär det planerade schaktarbetet att det lerlager som hindrar transport mellan markytan och friktionsjorden försvinner. Då schakterna där pålar planeras att borrar redan saknar lerlagret medför en borrad påle ingen ytterligare transportväg till grundvattenförande jordlager i byggske. I driftske motsvarar en borrad påle en slagen påle och ingen ytterligare transportväg är att vänta. Beredskapsplanen som tas fram kommer innefatta även redovisning av de brostöd för vilka pålarna borrar så som länsstyrelsen ovan efterfrågat.

Länsstyrelsen anför vidare: Kommunen anger att kommunen i första hand vill lämna kvar sponten vid de brostöd där spontning sker genom leran ner i friktionsjorden. Det framgår inte om sponten som lämnas kvar ingår i beräkningen av dämning i den geohydrologiska utredningen. Av ansökan framgår att ett alternativ till spontning är förstärkning med grunda KC-pelare på de platser där lermäktigheten är stor. Kommunen har inte angett slutligt vald metod vid respektive brostöd, sponttyp samt om spont kommer att lämnas kvar eller tas bort. Detta lämnas till kommande detaljprojektering. Sammantaget anser därför länsstyrelsen att där det är möjligt ska sponten dras bort, särskilt den spont som är placerad i vinkel mot flödesrikt-

ningen i åsen och som därmed riskera att dämna. Slutlig utformning, spontning eller förstärkning med KC-pelare, typ av spont och spontdjup ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Om KC-förstärkning genomförs vid något brostöd får KC-pelaren inte gå igenom lerlagren eller riskera att betongvatten hamnar i de grundvattenförande jordlagren.

Uppsala kommun: Kommunen ser bara fördelar med att samråda med tillsynsmyndigheten vad gäller frågan om slutlig utformning av spont och eventuell användning av KC-förstärkning. När spontens längd fastslagits kan beslut tas om sponten ska lämnas kvar eller inte.

Länsstyrelsen anför vidare: Angående ledningsschakter och ledningsomläggningar kommer dessa genomföras antingen genom schaktning eller genom styrd borrhning. Det är viktigt att kommunen säkerställer att det i samband med ledningsschakt inte skapas transportvägar för föroreningar så att föroreningar riskerar att spridas till yt- eller grundvatten. För det fall styrd borrhning blir aktuellt behöver kommunen säkerställa att start- och mottagargropar för borrhningen utförs på ett sätt som inte riskerar grundvattenpåverkan.

Uppsala kommun: Kommunen ansluter sig till länsstyrelsens bedömning. I bilaga 1 till kommunens yttrande den 14 februari 2025, aktbilaga 84, beskrivs hur kommunen planerar arbeta med ledningsomläggningen. På västra sidan ån tillåts inte grundvattenbortledning vid ledningsomläggningen, detta gäller även eventuella mottagarbrunnar. Arbetet får utföras på ett sätt som inte strider mot den framtagna kravställningen. Vidare vidtas de åtgärder som krävs utifrån gällande vägledning vid schaktning inom hög- och extremkänslig zon.

På östra sidan om Fyrisån, där det planeras för grundvattenbortledning vid ledningsschaktet, behandlas området som hög riskzon. Det innebär att de åtgärder som krävs utifrån gällande vägledning vid schaktning inom högkänslig zon vidtas, så som täta ledningsschakter. Detta, tillsammans med att det säkerställs att på båda sidorna om Fyrisån utförs arbete från ren yta, innebär att risken för föroreningsspridning till grundvattnet undviks.

Länsstyrelsen anför vidare: Kommunens anger att de undersökningar som utförts på den östra sidan Fyrisån visat att befintlig bedömning i känslighetskartan är felaktig. Enligt kommunen innebär de planerade arbetena inte att den nya, korrekta bedömningen av känsligheten kommer att förändras. Det framgår dock inte om kommunen tagit hänsyn till att den ursprungliga bedömningen varit felaktig eller om kommunen vidtagit eller avser att vidta några särskilda försiktighetsåtgärder med anledning av den förändrade känslighetskartan. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver förtydliga huruvida några särskilda åtgärder har vidtagits eller kommer att vidtas med anledning av resultaten av kommunens undersökningar.

Uppsala kommun: Kommunen har vidtagit bedömningar utifrån den korrekta bedömningen av känsligheten och har således planerat arbetena utifrån den korrekta bedömningen av känsligheten. Det innebär att den östra sidan av Fyrisån har bedömts som den höga riskzonen den faktiskt är.

Efter att det framkommit att den presenterade bedömningen varit felaktig har kommunen fortsatt arbetet utifrån den korrekta bedömningen. Kommunen har även säkerställts att utredningsarbetet som kommunen utfört fram tills dess att det framkom att den presenterade bedömningen var felaktig inte strider mot den korrekta bedömningen.

1.4. Miljökvalitetsnormer för vatten

1.4.1. Grundvatten

Varje enskilt markarbete innebär en risk för grundvattenskyddet och grundvattenförekomsten. Det är därför viktigt att varje verksamhetsutövare vidtar alla försiktighetsåtgärder som är möjliga och genomförbara för att säkerställa att grundvattenförekomsten, som även utgör Uppsalas dricksvattentäkt, inte riskeras vad gäller både kvalitet och kvantitet.

Kommunen har anpassat delar av arbetet och föreslagit villkor och skyddsåtgärder som kommunen bedömer säkerställer att ingen påverkan på grundvattenförekomsten sker. Länsstyrelsen har i bedömningen av vattenskyddet och grundvattenpåverkan konstaterat att ytterligare villkor, skyddsåtgärder och förtydliganden krävs för att säkerställa att MKN grundvatten inte riskeras. Under förutsättning att de skydds- och riskreducerande åtgärder som föreslås av kommunen och länsstyrelsen genomförs är bedömningen att åtgärden kan genomföras utan att riskera grundvattenförekomstens kvalitet och kvantitet.

Uppsala kommun: Kommunen noterar länsstyrelsens synpunkter och ansluter sig till dem.

1.4.2. Ytvatten

Förorenade ämnen

Kommunen har i sitt bemötande beskrivit den rening av länshållningsvatten samt övrigt vatten under byggnationsskedet som kommer att utföras. Där framgår att provtagning av PFAS ingår. Länsstyrelsen vill upplysa om att kommunen kan behöva inkludera kontroll av ytterligare föroreningar som kan påverka möjligheterna att uppnå MKN i Fyrisån, exempelvis benzo(a)pyren och tributyltenn. Det är även önskvärt att inkludera provtagning av andra föroreningar som kan påträffas i sedimenten för att minimera risken för spridning av förorenande ämnen till Fyrisån Ekoln- Sävjaån (WA67670465) eller nedströms liggande recipient.

Uppsala kommun: Kommunen tar till sig av synpunkterna och kommer att arbeta enligt dem.

1.5. Länshållnings- och dagvatten samt masshantering

Kommunen har uppdaterat villkor kopplat till länshållnings- och dagvatten i enlighet med länsstyrelsen förslag.

Länsstyrelsen saknar dock ett resonemang som hänför sig till beredskap för skyfall och höga flöden under arbetstiden. Det är särskilt viktigt för platser för mellanlagring av massor med tanke på förekomst av sulfidlera inom arbetsområdet samt för dimensionering av reningsan-

läggning m.m. Kommunen behöver därför ta fram en plan och ha en god beredskap för eventuella höga flöden och skyfall under arbetstiden. En sådan plan kan ingå i kontrollprogrammet. Kommunen anger att mellanlagring av massor som kan innehålla sulfidlera ska ske på ett behörigt avstånd från Fyrisån, på en tät yta samt att det ska finnas möjlighet att täcka jorden vid nederbörd. Länsstyrelsen anser att det ska formuleras i villkor att ingen mellanlagring ska ske i våtmarks- och vattenområden, se avsnitt II.1.2.2. under rubriken Masshantering ovan.

Uppsala kommun: Kommunen har inget att erinra gällande att beredskapsplan ska innehålla uppgifter och bedömning gällande höga flöden och skyfall under byggskedet.

Kommunens ambition gällande masshantering är att inte mellanlagra massor inom arbetsområdet. Vid ett bortskaffande av sulfidhaltig lera kommer schaktning i första hand ske direkt till lastbil för transport till mottagningsanläggning. Kortvarig mellanlagring under en arbetsdag kan dock bli aktuellt och vid förekomst av sulfidhaltig lera kommer detta då att läggas på en tillfällig tät yta.

1.6. Naturmiljö

1.6.1. Övergripande naturmiljö

Träd.

Kommunen har i sitt bemötande framfört att förevarande provning avser ansökan om tillstånd till vattenverksamhet och att det mot den bakgrunden inte är motiverat att villkorsreglera förekommande fall av nedtagning av träd som dessutom kan vara föremål för pågående artskyddsdispensprovning. Kommunen motsätter sig därför föreslagen villkorsreglering gällande redovisad trädnedtagning.

Länsstyrelsen anser att frågan i och med den nu tillkomna provningen enligt strandskyddsbestämmelserna är föremål för aktuell provning.

Samtliga träd belägna inom arbetsområdet beskrivs vara inmätta och artbestämda samt uppmätta avseende diameter i brösthöjd. Resultatet av denna utredning har inte bifogats till kompletteringen men träden är inritade i kartor i bilaga 6, aktilaga 88. Det är dock svårt att utläsa någon närmare information om träden i dessa kartor då de överlappar varandra och uppgifterna om respektive träd inte är närmare beskrivna.

Uppsala kommun har för avsikt att så få träd som möjligt ska tas ner för byggnation och drift av bron. Skyddsåtgärder i form av anpassningar inom arbetsområdena kommer att vidtas i möjligaste mån. Träden finns med i projektets miljösäkringslista.

Länsstyrelsen anser att kommunens skyddsåtgärder och anpassningar tydligt ska framgå av den samlade åtagandelistan, se även avsnitt II.1.2.2. under rubriken Ytterligare villkor och skyddsåtgärder ovan.

Uppsala kommun: I enlighet med länsstyrelsens önskemål har kommunen arbetat fram en sammanställning över kommunens åtaganden, se **bilaga 2**.

1.7. Riksintresse 3 kap. 6 § miljöbalken, Ultuna källa

Med de förtydliganden och förändringar som kommunen föreslår gör länsstyrelsen bedömningen att planerade arbeten inte kan antas medföra någon påtaglig skada på riksintresse naturvård Ultuna källa. Det är dock viktigt att kommunen i sitt kontrollprogram inkluderar mätningar och kontroll av nivåerna i Ultuna källa för att säkerställa att ingen påverkan sker, samt för att om behov uppstår i tid kunna sätta in skyddsåtgärder för att skydda Ultuna källa. Länsstyrelsen anser att villkor om kontroll av grundvattennivåer och nivåer i Ultuna källa ska föreskrivas, se avsnitt II.1.2.2. under rubriken Riksintresse 3 kap. 6 § miljöbalken, Ultuna källa ovan.

Uppsala kommun: Kommunen ansluter sig till länsstyrelsens bedömning.

1.8. Artskyddet

1.8.1. Groddjur – provning enligt 15 § artskyddsförordningen

Kommunen har inkommit med ett kompletterande yrkande om dispens enligt 15 § artskyddsförordningen från förbuden i 6 § artskyddsförordningen för vanlig padda för att, inom blåfärgat område (våtmarksområde) i bilaga 10, aktbilaga 92, anlägga bro och spårväg.

Kommunen bedömer att förekomsten av vanlig padda är mycket begränsad i våtmarken väster om Fyrisån och att de skyddsåtgärder som kommunen åtar sig genom villkorsförslagen 11, 12, 13, 14 och 16 i bifogad villkorslista, bilaga 7 i bemötandet, aktbilaga 89, medför att otillåten störning på vanlig padda inte behöver befaras.

Efter det att brobygget är färdigställt avser kommunen vidta återställningsåtgärder så att förhållandena inte bara återställs utan förbättras för vanlig padda. Våtmarken kommer således att innehålla en bättre lekplats för vanlig padda än vad våtmarken har idag.

Förutsättning för dispens enligt 15 § artskyddsförordningen är att det inte finns någon annan lämplig lösning och att dispensen inte försvårar upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd i dess naturliga utbredningsområde. Båda dessa kriterier måste alltså vara uppfyllda för att dispens ska kunna ges.

Länsstyrelsen gör följande bedömning.

Dispens behövs för planerade anläggningsarbeten inom våtmarken under perioden den 15 mars – den 30 september.

Med begreppet att ingen annan lämplig lösning finns, som det anges i 15 § artskyddsförordningen, bör avses att det är en sista utväg när ingen annan rimlig eller bättre lösning finns. Åtgärden ska också begränsas så att den inte görs mer ingripande än nödvändigt och dessutom innebär en så liten påverkan som möjligt. Möjliga åtgärder för att minimera antalet dödade individer ska ingå i denna bedömning.

Lekvattnet för vanlig padda ligger enligt bifogat kartunderlag inom den planerade spårvägssträckan. Det framgår dock inte tydligt om det kommer att läggas igen/fyllas ut helt eller delvis. Under fortplantningsperioden samlas groddjur i sina lekvatten. Ingrepp i ett lekvatten under fortplantningsperioden riskerar därmed att döda fler individer än under den tidpunkt på året då de är mer utspridda. Om ingrepp i lekvatten kan utföras utanför fortplantningsperioden innebär det att skada på rom kan undvikas. Länsstyrelsen anser därmed att igenläggning eller andra anläggningsarbeten i lekvattnet inte ska göras under fortplantningsperioden den 1 april – den 31 augusti.

För att minska risken för skada på groddjur som rör sig i området ska öppna schakt under perioden den 15 mars – den 30 september hanteras på sådant sätt att groddjur inte blir fast i schakten och dödas.

Utöver kommunens förslag till villkor anser länsstyrelsen att ytterligare åtgärder ska föreskrivas som villkor vid medgiven dispens vilka framgår i avsnitt II.1.2.2. under rubriken Naturmiljö ovan.

Uppsala kommun: Kommunen ansluter sig till länsstyrelsens bedömning.

1.8.2. Fåglar

Kommunen har reviderat underlaget gällande skyddsklassade arter och av detta framgår att de skyddsklassade arternas häckningsplatser inte ligger inom det ansökta arbetsområdet. Därmed utgår länsstyrelsens två villkorsförslag gällande dessa arter. Länsstyrelsen vill förtydliga att övriga föreslagna skyddsåtgärder för fåglar inte avser endast de skyddsklassade arterna. Länsstyrelsen vidhåller att, utöver pål- och spontslagning, kan även trädavverkning, vegetationsröjning och andra anläggningsarbeten störa fågellivet på ett betydande sätt. Länsstyrelsen vidhåller därmed tidigare föreslaget villkor vilket numera framgår i avsnitt II.1.2.2. under rubriken Naturmiljö ovan.

Uppsala kommun: Kommunen har i avsnitt II.1.2.2. villkorsförslag 14 ovan redovisat skälet till att och på vilket sätt nämnda villkorsförslag bör justeras. Länsstyrelsen förklarar här att utöver pål- och spontslagning kan även trädavverkning, vegetationsröjning och andra anläggningsarbeten störa fågellivet på ett betydande sätt. Vad gäller trädavverkning så kommer sådan enligt länsstyrelsens villkorsförslag 13 (som kommunen gått med på) att inte ske under perioden den 1 april – den 31 augusti. Vidare, vegetationsröjning och andra anläggnings-

arbeten är enligt sakkunnigbedömningar inte sådana åtgärder som riskerar att utlösa förbud enligt artskyddsförordningen. Detta tillsammans med att ett bifall till länsstyrelsens krav skulle innebära ett påtagligt längre anläggningsskede och en längre störningsperiod medför att länsstyrelsens krav inte är motiverat eller behövt och att således länsstyrelsens villkorsförslag 14 med kommunens justeringar är miljömässigt tillräckligt.

1.8.3. Fladdermöss

Förbuden i 4 a § artskyddsförordningen kan utlösas vid eventuell avverkning av träd eller borttagande av andra strukturer som utgör fortplantningsområde eller viloplats för fladdermöss. Eftersom fladdermöss vanligen återkommer till dessa platser år efter år är de skyddade även då fladdermössen inte nyttjar platsen. Länsstyrelsen har lämnat denna information till kommunen under planprocessen. Om hålträd avses avverkas inom ramen för den nu aktuella prövningen behöver detta redovisas och föregås av utredning av förekomst av fladdermöss.

Uppsala kommun: Kommunen noterar länsstyrelsens bedömning och bekräftar redovisad kommunikation i frågan.

1.8.4. Utter

Det är viktigt att artanpassad fri passage för utter säkerställs under anläggnings- och driftskedet, se länsstyrelsen förslag på uppdaterat villkor 14 i avsnitt II.1.2.1. ovan.

Uppsala kommun: Kommunen noterar länsstyrelsens bedömning. Fri passage för utter kommer att säkerställas under anläggnings- såväl som driftskedet.

1.8.5. Kärlväxter

Kommunen har i sin komplettering förtydligat att varken knärot eller backsippa förekommer inom arbetsområdet och därmed inte kommer att påverkas. Länsstyrelsen har därmed inga ytterligare synpunkter gällande dessa arter.

Uppsala kommun: Kommunen noterar länsstyrelsens bedömning.

1.8.6. Invasiva arter

Kommunen anger i sitt bemötande att kommande masshanteringsplan kommer att innehålla begärd information gällande invasiva arter. Länsstyrelsen anser att detta ska framgå av den samlade åtagandelistan.

Uppsala kommun: Som framgår av **bilaga 2** finns den av länsstyrelsen önskade informationen med i sammanställningen av kommunens åtaganden.

1.9. Strandskydd

Aktuell ansökan har kompletterats med yrkande om strandskyddsdispens. Kommunen har i inlämnad komplettering och medföljande bilaga 8 redovisat delområden inom arbetsområde

bro där strandskyddsdispens söks samt de delområden som ingår i den vattenrättsliga tillståndsprövningen.

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning om att strandskyddsdispens kan ges enligt ansökan under förutsättning att skyddsåtgärder vidtas enligt länsstyrelsens förslag nedan.

Mot bakgrund av undantagsregeln i 7 kap. 16 § miljöbalken samt vad som sägs i förarbetena (prop. 1997/98:45 del 2 s. 88) gäller länsstyrelsens bedömning i aktuellt ärende även för övriga delar av broanläggning, brostöd, uppställningsytor med mera som ligger inom strandskyddsområdet och som är förbjudet enligt 7 kap. 15 § miljöbalken. De förutsättningar som gäller för strandskyddsdispens måste vara uppfyllda även för de delar kommunen inte har tagit med i sin ansökan om strandskyddsdispens.

Med hänvisning av detta ska hela den planerade anläggningen och det ansökta arbetsområdet inom strandskyddat område i praktiken prövas gentemot strandskyddsbestämmelserna, inklusive brons driftskede. Skäl ska finnas enligt 7 kap. 18 c-d §§ miljöbalken och dispensen ska enligt 7 kap. 26 § vara förenlig med strandskyddets syften.

Särskilda skäl enligt 7 kap. 18 c § 3 och 5 miljöbalken bedöms, enligt länsstyrelsen, föreligga. Länsstyrelsen baserar sin bedömning på det underlag som kommunen redovisat i föreliggande ärende samt under detaljplanprocessen i detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D.

Uppförande av spårvägsbro i enlighet med ansökan är att betrakta som ett sådant angeläget allmänt intresse som avses i 7 kap. 18 c § 5 miljöbalken. Åtgärden bedöms även vara en sådan anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet på det sätt som avses i 7 kap. 18 c § p. 3 miljöbalken. För att de särskilda skälen i 7 kap. 18 c § p. 3 och 5 miljöbalken ska anses föreligga krävs även att intresset inte kan tillgodoses utanför området. De överväganden kring alternativa lokaliseringar i syfte att undvika att ta strandskyddad mark i anspråk som kommunen har redovisat leder länsstyrelsen till bedömningen att det angelägna allmänna intresset är omöjligt eller i vart fall orimligt att tillgodoses utanför strandskyddsområdet.

Strandskyddet syftar till att långsiktigt:

1. trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden, och
2. bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

Det aktuella området hyser höga värden för strandskyddets första syfte, d.v.s. att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden. Området har pekats ut som riksintressant för friluftslivet enligt 3 kap. 6 § miljöbalken, det omfattas av landskapsbildskydd och genom området går en särskilt utpekad vandringsled (Linnéstig). Det aktuella området bedöms ha särskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur- och kulturmiljöer samt land- och vattenanknutna friluftaktiviteter. Fyrisån som är början på vatten-

stråket ned mot södra Mälaren, Stockholm och vidare ut i havet, är inte bara ett välutnyttjat vattenstråk utan utgör också ett tätortsnära rekreationsområde tillika naturreservat, Årike Fyris. Hela området har mycket höga natur- och kulturmiljövärden och är även ett viktigt rekreationsområde.

Länsstyrelsen har under planprocessens gång yttrat sig över det aktuella planförslaget. Bedömningen är att ett genomförande av planen kan antas innebära en negativ påverkan på riksintresset för friluftsliv då ett orört landskap exploateras och såväl landskapsbilden som ljudmiljön påverkas negativt. Den negativa påverkan har inte bedömts innebära påtaglig skada på riksintresset. Det valda alternativet av lokalisering och utformning av bron har sammantaget bedömts innebära en lindrigare påverkan än den alternativa lokalisering som valdes bort. Länsstyrelsen bedömer även att en bro skulle innebära en positiv påverkan på riksintresset i och med att allmänheten får en ny passage över ån, något som ökar tillgängligheten mellan olika målpunkter för friluftslivet.

Det aktuella området hyser höga värden för strandskyddets andra syfte, d.v.s. att långsiktigt bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

Det strandskyddade området i och kring Fyrisån har höga naturvärden. I genomförd naturvärdesinventering bedöms den västra sidan ha högsta naturvärde (klass 1) och den östra sidan påtagligt naturvärde (klass 3). Fyrisån finns utpekad i den nationella våtmarksinventeringen, där den västra strandzonen bedömts ha mycket högt naturvärde. Fyrisån finns även med i Uppsala läns naturvårdsprogram och är en viktig livsmiljö för flertalet fridlysta och hotade arter, såsom häckande och rastande fåglar, fladdermöss, groddjur och utter.

Den planerade anläggningen berör ett betydelsefullt fågelområde. Av genomförd fågelinventering (Andersson, H. PM Redovisning inventering av fåglar. Slutrapport den 31 december 2022. Calluna AB) framgår att en viktig aspekt är att själva ån, träd- och buskvegetationen längs med ån, våtmarker i anslutning till ån och närbelägna gräs- och åkermarker tillsammans utgör de höga värden som finns här. Många fågelarter kräver tillgång på flera av de ingående naturtyperna kring Fyrisån. Ån används också som ledlinje för fåglar.

Flera arter av fladdermöss har påträffats inom området. Närheten till bra jaktmarker vid Fyrisån med omgivande lövskog medför att området är en viktig livsmiljö för fladdermöss. Fladdermöss kan vidare använda Fyrisån som ledlinje för att förflytta sig i landskapet.

Utter förekommer längs Fyrisån. Några boplatser har dock inte hittats vid inventering men vissa förutsättningar för boplatshabitat finns.

Groddjur som är påträffade inom det berörda broområdet och då framför allt i våtmarken på västra sidan av Fyrisån och längs Fyrisån är vanlig groda, åkergroda, vanlig padda, vanlig snok, kopparödla och skogsödla.

För att goda livsvillkor för förekommande arter ska kunna bibehållas krävs att de ekologiska funktionerna (livsmiljö och spridningsvägar) inom området upprätthålls. Arbete under biologiskt känsliga perioder ska undvikas under anläggningsskedet. Under driftskedet är det viktigt att störning på fåglar och fladdermöss undviks till följd av trafikbuller och ljusföroreningar, att passage längs strandlinjen inte hindras för utter samt att kollisionrisk inte uppstår för fåglar.

Länsstyrelsen bedömning att uppförandet av spårvägsbron är förenligt med strandskyddets syften på det sätt som avses i 7 kap. 26 § miljöbalken görs under följande förutsättningar:

- Att sådana skyddsåtgärder som krävs för att skydda Fyrisåns vattenområde samt strandområde från otillåten påverkan är säkerställda genom villkor i tillståndet, se sammanställning i avsnitt II.1.2.1. under rubriken Villkorsförslag 18 och i avsnitt II.1.2.2. under rubriken Naturmiljö ovan.
- Att skydd mot otillåten påverkan från broanläggningen under drift är säkerställt genom villkor i tillståndet. Dessa skyddsåtgärder innefattar funktionella passagemöjligheter, begränsad bullerpåverkan och anpassning av belysning vilket framgår i avsnitt II.1.2.1. under rubriken Villkorsförslag 14 och i avsnitt II.1.2.2. under rubriken Naturmiljö ovan.

Uppsala kommun: Kommunen noterar länsstyrelsens bedömning och har i bemötandet i ovan angivna avsnitt gått med på länsstyrelsens önskemål. Kommunen önskar klargöra att i våtmarken väster om Fyrisån har endast vanlig padda påträffats, och det i ett fåtal exemplar, och längs med Fyrisån, utanför det berörda broområdet, har vanlig groda, åkergroda, vanlig padda, vanlig snok, kopparödla och skogsödla påträffats. Vanlig snok, kopparödla och skogsödla är fridlysta men inte skyddade enligt artskyddsförordningen.

1.10. Kulturmiljö

1.10.1. Fornlämningar

Återstående arkeologisk utredning för att klargöra fornlämningsförekomst kommer att utföras under våren 2025. Länsstyrelsen har pågående ärenden kring planerad arkeologisk utredning dnr 4776-2024. Efter att en detaljplan vunnit laga kraft kommer arkeologisk förundersökning och därefter arkeologisk undersökning behöva göras av berörda fornlämningar. Förundersökning och undersökning måste vara genomförda före arbete på plats påbörjas.

Uppsala kommun: Kommunen noterar länsstyrelsens bedömning och bekräftar arbetssättet.

1.11. Rättegångskostnader

Länsstyrelsen yrkar ersättning för hittills uppkomna rättegångskostnader med ett belopp om 66 400 kr, avseende 83 timmars eget arbete à 800 kr/timmen.

Uppsala kommun: Kommunen medger att utge begärd ersättning.

2. SLU, ägare till fastigheterna Ultuna 2:1, 2:19 och 2:22 samt hyresgäst på fastigheten Ultuna 2:23, aktbilagorna 115 – 116

Som Uppsala kommun beskriver i aktbilaga 83 har SLU och Uppsala kommun den 24 januari 2024 ingått ett avtal som reglerar förutsättningarna för Uppsala kommuns utförande av broprojektet inbegripet vilka utredningar som ska vidtas och vilka kravnivåer som ska gälla för arbeten som kan störa SLU:s verksamheter ("Omgivningspåverkansavtalet"). Genom Omgivningspåverkansavtalet har Uppsala kommun bland annat åtagit sig att utföra riskanalyser avseende potentiellt störande arbeten samt bekosta flytt av sådana verksamheter hos SLU som är särskilt störningskänsliga, i händelse av att de överenskomna kravnivåerna inte kan innehållas av Uppsala kommun.

Genom Omgivningspåverkansavtalet har de synpunkter som SLU framfört i sitt yttrande den 30 september 2024 gällande vidare utredningar om vibrationer och buller liksom krav på högsta tillåtna vibrationsvärden, tillgodosetts. SLU frånfaller därför de yrkanden som framgår av punkterna 1–3 i yttrandet, aktbilaga 65.

Som ansökan ser ut idag har SLU således inga synpunkter på kommunens tillståndsansökan med de villkor som föreslås för verksamheten. Om ny utredning eller ny information inkommer i målet som kan påverka SLU eller SLU:s verksamheter, förbehåller SLU sig rätten att lämna nya synpunkter på ansökan eller framställa nya yrkanden i målet.

SLU vidhåller sitt yrkande om ersättning för rättegångskostnader i målet och yrkar nu ersättning för ombudsarvode för hittills nedlagd tid i målet med 154 000 kr exkl. mervärdesskatt, vilket motsvarande 60 timmars arbete

Uppsala kommun: Kommunen noterar SLU:s inställning. Kommunen medger att utge begärd ersättning.

3. SMHI, aktbilaga 118

SMHI har inga synpunkter. Yttrandet avgränsas till SMHI:s kompetensområde hydrologi (enbart ytvatten).

Uppsala kommun: Kommunen noterar SMHI:s inställning.

4. Uppsala Vatten och Avfall AB, aktbilaga 139

Bolaget anför följande.

4.1. Känslighetskartan

Känslighetskartan ska endast användas som ett översiktligt underlag och då det finns en diskrepans mellan känslighetskartan och genomförda undersökningar ska den verkliga jordlagerföljden nyttjas för att vidta rätt nivå på riskreducerande åtgärder. Det innebär att de områden

där nya sonderingar visat sig motsvara t.ex. hög riskzon men känslighetskartan visar låg riskzon ska betraktas och hanteras som hög riskzon.

Uppsala kommun: Kommunen har behandlat känslighetskartan, inte utefter den presenterade felaktiga bedömningen i känslighetskartan, utan utefter den korrekta bedömningen. Det vill säga, östra sidan Fyrisån har behandlats som den höga riskzon det faktiskt är.

Efter att det framkommit att den presenterade bedömningen varit felaktig har kommunen fortsatt arbetet utifrån den korrekta bedömningen. Kommunen har även säkerställts att utredningsarbetet som kommunen utfört fram tills dess att det framkom att den presenterade bedömningen var felaktig inte strider mot den korrekta bedömningen.

4.1. Ledningar

Ett antal ledningar ska läggas under grundvattnets trycknivå på västra sidan om Fyrisån och det anges i underlaget till ansökan att detta inte kommer innebära vattenverksamhet. Komplettering av genomförd geoteknik till den ursprungliga ansökningshandlingen har medfört förändrade grundläggningsnivåer för brostöden för att undvika bottenuppträckning. Med tanke på det bör geoteknik för dessa ledningssträckningar redovisas tillsammans med grundläggningsnivåer som visar hur projektet ska undvika bottenuppträckning och undvika att nya transportvägar mellan ytvatten och grundvatten i åsen skapas.

Uppsala kommun: Då Uppsala Vatten, ledningsägaren med projekteringsansvar för ledningsomläggningen, inte har beslutat om ett schaktdjup eller sträckning för ledningen kan Uppsala kommun i detta läge inte redovisa de geotekniska förutsättningarna som Uppsala Vatten efterfrågar.

Det förutsätts att Uppsala Vatten vid projektering följer alla de riktlinjer som ställs vid schaktarbete i hög- och extremkänslig zon och i vattenskyddsområde. Vidare förutsätts att projekteringen tar hänsyn till de villkor och förutsättningar som tillkommer som resultat av denna ansökan.

5. Petra Sundkvist, ägare till fastigheten Nántuna 6:67, aktbilagorna 112 och 120

Fastighetsägaren anför: Uppsala kommun anför att hon som fastighetsägare inte är berörd av tillståndssökta verksamheter då hennes fastighet är belägen långt utanför bedömt påverkansområde. Hon anser att alla kommunens invånare är berörda av detta jätteprojekt eftersom den pålning som kommer att krävas för bron innebär en risk för Uppsalas vattenförsörjning. Pålningen kommer att perforera Uppsalaåsen. Det finns ingen metod som kan garantera att inte dricksvattnet påverkas. Med tanke på det krig som pågår i vår omvärld och då sabotage av vattenförsörjning har pekats ut som ett potentiellt säkerhetshot är det av yttersta vikt att Sverige värnar om det dricksvatten vi har och inte själv orsakar att det förorenas. Hennes förhoppning är därför att det inte ges tillstånd för byggande av bro.

Den nya bron kommer att vara gigantisk i förhållande till befintliga broar i Uppsala. I nedanstående jämförelse har de två största nuvarande broarna tagits med:

	Längd (m)	segelfri höjd (m)
Nya bron	850	12,0
Kungsängsbron	300	4,8
Flottsundsbron	70	3,8

Uppgiften om segelfri höjd på befintliga broar är enligt Sjöfartsverket, uppgift om längd på Flottsundsbron är enligt Uppsala Kommun och uppgift om längd på Kungsängsbron är hämtad från Svenska Teknikingenjörer då hon inte hittade information på Uppsala kommuns sida.

Med tanke på det spända omvärldsläge vi befinner oss i finns det ökad risk för sabotage av vattenförsörjning. Hon anser det därför olämpligt att bygga en bro som är uppenbart mycket större än befintliga broar. Den kommer att dra blickarna till sig och peka ut ett känsligt område.

Kommunen yrkar att domstolen ska medge strandskyddsdispens p.g.a. att anläggande av spår- väg utgör ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. Kommunen yrkar också på artsskyddsdispens och motiverar det med att det inte finns någon annan lösning än bro. Hon håller inte med om något av detta. Kollektivtrafiken kan tillgodoses genom bussar och att utnyttja befintliga broar. Uppsala behöver inte bygga ett litet Sundsvall just i utkanten av naturreservatet vid Lunsen. Byggnationen kan spridas i Uppsala samt i krans- orterna, där det redan finns järnväg. De flesta medborgare i Uppsala är inte engagerade i spår- vagnsfrågan (förutom hon och övriga som bor där den nya staden ska byggas). Hon tycker inte kommunen har motiverat varifrån det angelägna allmänna intresset kommer från. Det som människor är angelägna om är att även framöver ha tillgång till dricksvatten och att Uppsala även i framtiden har råd med sjukvård, skola och omsorg.

Uppsala kommun: 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 1 900 meter. Det är således uteslutet att fastighetsägaren är berörd av tillståndssökta verksamheter. Vad gäller det som framförts i sak anser kommunen att riskerna redovisas och omhändertas på sätt som framgår i ansökan med tillhörande bilagor, kommunens yttrande den 14 februari 2025, aktbilagorna 83 – 96, och förevarande yttrande. Kommunen anser att med stöd av ansökan och yttranden i målet framgår att rättsliga förutsättningar föreligger för meddelande av sökta tillstånd och dispenser. Kommunen får även hänvisa till länsstyrelsens tillstyrkande av sökta tillstånd och dispenser, se avsnitt II.1 ovan.

6. Akademiska Hus, ägare till fastigheten Ultuna 2:23, aktbilaga 121

Akademiska Hus, Sveriges lantbruksuniversitet och Uppsala kommun har, såsom Uppsala kommun angivit i aktbilaga 83, ingått avtal om omgivningspåverkan. Genom omgivningspåverkansavtalet har de synpunkter som Akademiska Hus framfört i yttrandet i aktbilaga 67 gällande vibrationer och buller tillgodosetts. Mot bakgrund av ovan har Akademiska Hus inga synpunkter på kommunens tillståndsansökan. För det fall ny information tillkommer i målet som kan påverka Akademiska Hus fastighet, byggnader, hyresgästernas verksamhet eller i övrigt på ett sätt som inte regleras i ovan nämnda omgivningspåverkansavtal förbehåller sig Akademiska Hus rätten att återkomma med synpunkter.

Uppsala kommun: Kommunen noterar Akademiska Hus inställning.

7. Föreningen Vårda Uppsala (FVU), aktbilaga 127

FVU anför följande.

1) Tillstånd kan inte meddelas då det saknas lagakraftvunnen detaljplan

Uppsala kommun menar att tillstånd för den nu sökta vattenverksamheten kan ges utan att det finns en lagakraftvunnen detaljplan. Alternativt att om området hade varit planlagt och den gällande detaljplanen inte medgav här sökt vattenverksamhet men att den kommande detaljplanen skulle medge sökt vattenverksamhet hade rättslig prövning och meddelande av tillstånd kunnat ske även i det fallet. I sådant fall hade mark- och miljödomstolen kunnat bestämma ett villkor om att tillståndsdomen inte skulle få tas i anspråk förrän den nya detaljplanen vunnit laga kraft.)

FVU vill återigen framhålla att det sökta tillståndet avser en verksamhet som ingår som en väsentlig del i anläggande av spårväg, vilket upprepade gånger framgår av själva ansökningshandlingen, daterad den 8 maj 2024. Det är FVU:s mening att vad som sägs lag (1995:1649) om byggande av järnväg är entydigt. För att anlägga spårväg krävs antingen en lagakraftvunnen järnvägsplan eller en lagakraftvunnen detaljplan. Uppsala kommun har valt bort en prövning genom en järnvägsplan och prövar i stället lokaliseringen, lämpligheten och utformningen av en spårväg genom att upprätta en detaljplan (kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D). Denna plan är antagen men överklagad och har alltså ännu inte vunnit laga kraft.

Miljöbalken och plan- och bygglagen gäller parallellt. Enligt 2 kap. 6 § miljöbalken får inte tillstånd ges i strid med detaljplan. Uppsala kommun menar att det är möjligt för domstolen att ange ett villkor om att en tillståndsdom inte skulle få tas i anspråk förrän den nya detaljplanen vunnit laga kraft. Det är FVU:s mening att domstolen inte kan utgå från att en kommande detaljplan kommer att vinna laga kraft, eller om en sådan gör det, att densamma då i alla delar ger stöd för vad den aktuella ansökan innehåller och omfattar. Den slutliga prövningen av det nu sökta tillståndet ska därför avvakta en lagakraftvunnen detaljplan.

Uppsala kommun: 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 lagkraftvunnen detaljplan. Det FVU anfört innebär inget skäl till att avvakta målets handläggning.

2) Länsstyrelsens uttalande i dispensärendet kan inte anföras som stöd för att hävda att bygandet av bron går före andra intressen

Uppsala kommun menar att man har åberopat egna utredningar till stöd för att kraven i miljöbalken är uppfyllda och att det således finns rättsliga förutsättningar för mark- och miljödomstolen att meddela sökt tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken och dispens enligt vattenskyddsföreskrifterna. Av länsstyrelsen redovisad bedömd betydelse av spårvägen ingår i prövningskraven vad gäller bland annat biotopskydd och strandskydd. Sådan bedömning medför ingen lindring vad gäller andra relevanta prövningskrav i övriga prövningar.

FVU kan inte finna att det i ansökan finns någon hänvisning till några av kommunen utförda utredningar avseende allmänintresset. Det som finns (s. 45) är hänvisningar till fyrspårsavtalet och till länsstyrelsens beslut i ett dispensärende (biotopskydd). Länsstyrelsen hänvisar i sin tur sitt beslut till fyrspårsavtalet (Uppsalapaketet).

Det är fortsatt FVU:s mening att ett avtal inte kan föregripa eller slå undan någon del av de prövningar som ska ske enligt miljöbalken och plan- och bygglagen. Först vid en prövning enligt dessa lagar vägs de allmänna intressena sinsemellan och de allmänna intressena mot de enskilda intressen som kan finnas i det aktuella området. Såväl kommunen som länsstyrelsen har föregripit utfallet av dessa prövningar.

Uppsala kommun: 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.

3) Ingreppen i områden med strand- och landskapsbildskydd står i uppenbar strid med syftena bakom skydden

Uppsala kommun framför i sitt yttrande att man anser att det föreligger rättsliga förutsättningar för meddelande av tillstånd från landskapsbildskyddet och noterar att länsstyrelsen

tillstyrker att sådant tillstånd meddelas. Kommunen anser även att det föreligger rättsliga förutsättningar för meddelande av strandskyddsdispens.

Enligt kommunens redovisning är länsstyrelsens bedömning att de anpassningarna som vidtagits och de skyddsåtgärder som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen tillräckliga för att säkerställa att bron inte anses innebära en sådan påverkan på landskapsbilden att det finns skäl att neka tillstånd från landskapsbildskyddet. FVU finner att detta är ett ytterst anmärkningsvärt ställningstagande, då det i förordnandet av landskapsbildskyddet så tydligt redovisas vilka åtgärder som skulle innebära att landskapsbilden förvanskas; anläggande eller väsentlig ombyggnad av vägar och broar, dragning av luftledningar och uppförande av belysningsstolpar, schaktning och annan mekanisk markbearbetning utöver normal brukning. Nu är det fråga om alla dessa åtgärder och detta samtidigt.

I praktiken skulle länsstyrelsens ställningstagande, om det bekräftas av domstolen, innebära att förordnandet är en nullitet.

Uppsala kommun: Kommunen tillbakavisar framförd kritik och framförd bedömning om nullitet. Det förhållande att FVU inte ansluter sig till kommunens och länsstyrelsens bedömningar innebär inte att förordnandet skulle vara en nullitet.

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

Uppsala kommun framför att vad gäller avgränsning i miljökonsekvensbeskrivningen så framför FVU oberättigad kritik. I miljökonsekvensbeskrivningen förklaras att och varför miljöbedömningar sker i förhållande till redovisade intressen och varför andra intressen inte bedöms just i den här prövningen. Det innebär inte att sistnämnda intressen lämnas obeaktade eftersom de provas och bedöms i detaljplaneprovningen.

FVU noterar att av kommunens ansökan framgår att den verksamhet för vilken tillstånd söks kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det innebär att kommunen måste göra en specifik miljöbedömning enligt 6 kap. 20 § p. 2 miljöbalken och redovisa slutsatserna och förslag på åtgärder i en miljökonsekvensbeskrivning i enlighet med 6 kap. 35 § miljöbalken. Vare sig i själva ansökan eller i den till ansökan hörande miljökonsekvensbeskrivningen redovisas omfattningen av den betydande miljöpåverkan. Det görs däremot i andra sammanhang avseende spårvagnsprojektet där det övergripande anges beröra miljöaspekterna vattenkvalitet, kulturmiljö och landskapsbild, buller och vibrationer, klimatpåverkan och naturmiljö.

Bestämmelser om miljökonsekvensbeskrivningen i en specifik miljöbedömning finns i 6 kap. 35 § miljöbalken. Enligt denna paragraf ska en miljökonsekvensbeskrivning innehålla:

4. en identifiering, beskrivning och bedömning av de miljöeffekter som verksamheten eller åtgärden kan antas medföra i sig eller till följd av yttre händelser,

I 6 kap. 37 § miljöbalken föreskrivs att de uppgifter som ska finnas med i miljökonsekvensbeskrivningen enligt 35 § ... ska ha den omfattning och detaljeringsgrad som:

2. behövs för att en samlad bedömning ska kunna göras av de väsentliga miljöeffekter som verksamheten eller åtgärden kan antas medföra.

Det är FVU:s mening att ett tillstånd för den sökta verksamheten kommer att få långtgående påverkan och konsekvenser på miljön inte bara under anläggningstiden utan även under kommande driftskede. För att kunna göra en samlad bedömning av konsekvenserna av de sökta åtgärderna måste den specifika miljöbedömningen ge en samlad bild av spårvägsprojektets påverkan på miljön i sin helhet. Det innebär även påverkan på kulturmiljö, friluftsliv och naturreservat från såväl anläggnings- som driftskedet. Denna prövning kan inte avgränsas bort och lämnas åt den strategiska bedömningen i ett pågående planärende. Även frågan om artskydd kräver en närmare analys och beskrivning, inte minst avseende rödlistade fågelarter.

FVU vill här särskilt uppmärksamma frågan om vibrationer och dessas långsiktiga effekter, vilken vi har beskrivit utförligare i föreningens överklagande av detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D (FVU 2025-02-27).

Brostöden för den nu planerade spårvägsbron ska grundläggas via pålning genom lerskikten invid Fyrisån. Det rör sig, enligt planhandlingarna, om 48 pålar per brostöd, mångdubbelt fler per brofäste. FVU menar att Uppsala kommun vare sig i sin tillståndsansökan eller i detaljplanearbetet har visat eller garanterat att det i anslutning till de planerade brostöden inte kommer att läcka avsevärda mängder grundvatten. FVU är oroad över att det, med den konstruktion som föreslås, finns en uppenbar risk för såväl momentant läckage av grundvatten vid anläggandet som ett, under driftskedet, kontinuerligt pågående läckage genom de i dag skyddande lerskikten. Riksintresset Uppsalaåsens dricksvatten kan för framtiden inte tillåtas att ha ett sådant ständigt läckage av grundvatten till Fyrisån.

Vare sig i den i rubricerat mål aktuella ansökan eller i detaljplanehandlingarna för delsträcka D redovisas de risker som på sikt kan uppstå i avsnittet genom Årike Fyris i samband med vibrationer från den kommande trafiken, tyngden av bron och spårvagnars påverkan genom bropelarna på de underliggande yt- och grundvattenlagren. Enligt ansökan om tillstånd för vattenverksamhet ska konsekvenserna från driftskedet av spårvägen beskrivas i den till detaljplanen hörande miljökonsekvensbeskrivningen. FVU konstaterar att det i densamma endast beskrivs frågan om vibrationer relativt människors hälsa samt vibrationernas påverkan på byggnader. Det saknas en analys av vilka effekter som på sikt kan uppstå av de vibrationer som orsakas av 144 spårvagnspassager per dygn över spårvägsbron (antalet passager är hämtat från den till detaljplanen för delsträcka D hörande bullerutredningen). Erfarenheterna från Göteborg med den tidigare Göta älvbron och den nuvarande Hisingsbron visar att vibrationerna från spårvagnstrafik på stålbroar är betydande.

Frågan om eventuella risker och påverkan på grundvattentäkten Uppsalaåsen är av särskild betydelse eftersom Uppsala saknar en reservvattentäkt. Det innebär att värdet av Uppsalaåsens grundvatten och vattentäkt är extra högt. Vattentäkten har även angetts ha ett stort nationellt värde och Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) rankar täkten som en av de tio viktigaste grundvattentäkterna i landet.

Det är inte enkelt att hitta uppgifter om exakt antal invånare som är beroende av dricksvattenförsörjningen från åsen. Men uppgifter kopplade till ett projekt benämnt Vatten 2050 redovisar att Uppsala kommun beräknas växa från 240 000 invånare till 325 000 invånare år 2050. För att säkra tillgången av dricksvatten till denna befolkning har man initierat det projekt som går under namnet Vatten 2050. Vidare framgår att vattnet från Uppsalaåsen används för att försörja Uppsala tätort, Gunsta, Länna, Löfstalöt, Bälänge, Björklänge, Läby och Skuttunge.

Mark- och miljööverdomstolen har i tidigare mål bedömt att vattentäkter för ett stort antal människor där reservvattentäkt saknas ska skyddas (M 11540–14). Även om domstolen i det målet 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. På samma sätt skulle läckage i eller föroreningar av nu aktuell grundvattentäkt kunna få mycket stora negativa konsekvenser. FVU:s bedömning kvarstår; med hänsyn till de risker som redovisats i det nu aktuella målet bör försiktighetsprincipen tillämpas. De riskreducerande åtgärder som kommunen föreslår vid planerad pålning och spontning, visar inte att man i framtiden med säkerhet kan undvika ett kontinuerligt läckage av grundvatten från riksintresset Uppsalaåsens grundvattentäkt. Inte heller att inte föroreningar kan komma att ske. Den planerade bron över Fyrisån kan därför inte anses tillåtlig.

FVU konstaterar att frågan om kvicklera och stabilitet i området fortsatt inte är klarlagd. I planbeskrivningen i detaljplanen för delsträcka D sägs (s. 91): ”De stabilitetsberäkningar som har utförts i området för den nya bron visar att stabiliteten inom området är tillräckligt god för de befintliga förhållandena. Senast i projekteringsskedet behöver undersökningen av lerans egenskaper och utbredning fördjupas, liksom risken för vibrationer med anledning av eventuell förekomst av kvicklera. En kontroll av stabiliteten under byggskedet bör utföras samtidigt.” Inför ansökan om vattenverksamhet har alltså inte dessa frågor klarlagts. Det innebär att det inte går att med säkerhet avgöra om föreslagna konstruktioner och arbetssätt är godtagbara.

Uppsala kommun: FVU utgår felaktigt från att det skulle finnas prövningsplikt 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 detaljplaneprövningen. 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 frågorna 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.

Kommunen får i övrigt bemöta vad FVU anför.

Gällande riskerna för ständigt läckage av grundvatten till Fyrisån: Kommunen har genomgående valt anläggningsteknik för att minimera den inverkan som pålarna har på de naturliga flödesmönstrena till och från grundvattentäkten. Det har lagts mycket fokus på att minimera risken för att kontaktvägar bildas längs pålarna. Detta trots att det vid broläget noterats att flödesvägar mellan friktionsjorden och markytan har självförslutits på kort tid under pågående artesiskt läckage, vilket redovisas i bilaga 3 – PM Brostöd till kommunens yttrande den 14 februari 2025, aktbilaga 85. De i bilaga 1 – Redovisning av kompletterade utredningar till samma yttrande, aktbilaga 84, presenterade åtgärderna vid noterat läckage längs pålar har använts i flertalet andra projekt, däribland i projekt i Uppsala. Kommunen har även åtagit sig i villkorsförslag 23 att vidareutveckla beredskapen i en beredskapsplan. Beredskapsplanen kommer att framarbetas i samverkan mellan kommunen, entreprenören och tillsynsmyndigheten.

Kommunen bedömer att med valda anläggningstekniker, de presenterade skyddsåtgärderna och den kommande beredskapsplanen så har de av FVU påtalade och påstådda riskerna för momentana läckage av grundvatten under byggskedet och kontinuerliga läckage av grundvatten under driftskedet minimerats.

Gällande föroreningsspridning till grundvattentäkten åtar sig kommunen, förutom de skyddsåtgärder som beskrivits i föregående stycken för att förhindra nya spridningsvägar, alla de villkor och föreskrifter som ställs vid arbete inom vattenskyddsområde och i hög-extremkänslig zon. Kommunen anser att detta tillsammans med kommunens accepterade av länsstyrelsens tillkommande villkor i frågan så föreligger det ingen risk för att grundvattentäkten förorenas.

Det av FVU åberopade avgörandet (Mark- och miljööverdomstolens avgörande i ml nr M 11540–14) saknar relevans för förevarande prövning. Det beror på att det i det fallet var

frågan om tillståndsansökan gällande utökning av impregneringsverksamhet. Mark- och miljööverdomstolen anförde: ”Den ansökta impregneringsverksamheten utgör en industriutsläppsverksamhet enligt industriutsläppsförordningen”. Domstolen skriver vidare att ”en helt ny etablering av det sökta slaget hade inte kunnat komma till stånd, redan på grund av bestämmelserna i vattenskyddsföreskrifterna”. Kommunen får framhålla att i förevarande fall har länsstyrelsen i aktbilaga 135, medgivit att ”dispens från vattenskyddsföreskrifterna medges under förutsättning att de synpunkter som anges i yttrandet tillgodoses och att de villkor som Länsstyrelsen föreslår föreskrivs”, vilket kommunen åtagit sig att göra. Härtill kommer att den av kommunen tillståndssökta verksamheten (vattenverksamhet) och de mycket begränsade föroreningsrisker som den medför inte på något sätt kan likställas med den i det nämnda avgörandet ansökta miljöfarliga verksamhet (impregneringsverksamhet), vilken verksamhet innebär ett kontinuerligt arbete med flytande kemikalier.

Att Uppsalaåsens grundvatten har högt värde är kommunen väl medvetna om och många åtgärder kommer att vidtas för att skydda åsen. Länsstyrelsen skriver även i sitt yttrande daterat 2025-04-02 att de inte bedömer att miljö kvalitetsnormerna för grundvatten, det vill säga grundvattenförekomstens kvalitet och kvantitet, riskeras under förutsättning att de skydds- och riskreducerande åtgärder som föreslås av kommunen och länsstyrelsen genomförs.

Gällande kvicklera: Skrivelsen som citeras innebär 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. Förekomst av kvicklera innebär att man i stabilitetsberäkningar behöver använda sig av större säkerhetsfaktorer och detta är också viktigt att nämna inför kommande skeden. Detta är standardutförandet vid hantering av stabilitetsfrågor i den här typen av projekt.

Gällande påståendet om risker som på sikt kan uppstå i avsnittet genom Årike Fyris i samband med vibrationer från den kommande trafiken, tyngden av bron och spårvagnars påverkan genom bropelarna på de underliggande yt- och grundvattenlagren: Inför detaljplanens första samråd gjordes en vibrationsutredning (Vibrationsutredning, Sweco, 2020-10-02). I utredningen är området för bron över Fyrisån identifierat som ett område som inte har risk för höga markvibrationer. I utredningen var bron placerad i ett läge längre norrut. Markbeskaffenhetsen är dock likvärdig med nuvarande broläge och kommunen bedömer därför att markvibrationerna är likvärdiga och att slutsatserna av resultatet därmed inte påverkas. I miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande detaljplanen bedöms inte vibrationer i mark, och i sin tur påverkan på grundvatten, vara en fråga som innebär betydande miljöpåverkan. Frågan om vilken påverkan som vibrationer från bron under driftskedet kan ha på yt- och grundvattnet har därför inte studerats vidare inom ramen för detaljplanen. Det finns heller inga konkreta riktvärden för vibrationspåverkan på grundvatten och det har inte identifierats några risker för att spårvägstrafiken under driftskedet påverkar grundvattnet negativt genom vibrationer. Det är dock något som kommer att tas med i vidare utredning under detaljprojekteringen av anläggningen. Stålbroad är lättare än betongbroad och om det visar sig att det finns risk för att vibra-

tioner från spårvagnstrafiken sätter pålarna i rörelse under driftskedet, kommer detta att beaktas i utformning och konstruktion av bron. Det kan exempelvis handla om att utreda tjocklek på betongkakan som bron ska försees med eller andra möjliga vibrationsdämpande produkter i räl. Detta förfarande är i enlighet med detaljprojektering av hela spårvägsprojektet, där varje sträcka där det kan finnas risk för vibrationer kommer att utredas i detalj för att fastställa eventuellt behov och omfattning av vibrationsdämpande åtgärder i anläggningen.

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

Uppsala kommun hänvisar i denna fråga till den utredning i frågan som framgår i detaljplaneprövningen. Där har, enligt kommunens uppfattning, erforderliga kumulativa bedömningar gällande kulturmiljö gjorts på sådant sätt att bron över Fyrisån, bron över Hemslöjdsvägen och depån bedöms tillsammans. Kommunen menar att föreningens egen tolkning således inte är korrekt. Vidare framhåller kommunen att de kumulativa effekter som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen i förevarande prövning är de som uppkommer i förbindelse med vattenverksamheten eller andra närliggande vattenverksamheter. För anläggandet av spårvagnsdepån krävs ingen vattenverksamhet, det finns inga andra planerade vattenverksamheter att ta hänsyn till i närområdet som skulle kunna leda till kumulativa effekter.

FVU menar att kommunens syn på kumulativa effekter är för snäv och till delar motsägelsefull. Även om ansökan avser tillstånd för vattenverksamhet måste konsekvenserna av de åtgärder som vidtas vid en sådan verksamhet (anläggningsarbete) bedömas med de övriga effekter som uppstår när spårvägsanläggningen genomförs i sin helhet. De negativa effekterna på riksintressena från anläggningsarbetena kan inte ses isolerat från de långsiktiga negativa effekterna när anläggningen är färdigställd och i drift. Den sökta verksamheten är endast en del av ett betydligt större projekt som innebär ett oåterkalleligt ingrepp i Ultuna och Årike Fyris, ett område med känslig natur och av högsta kultur- och rikshistoriska värde.

De slutsatser som dras i den kulturmiljöbedömning som kommunen hänvisar till är för snäva och för spårvägsprojektet snarast att betrakta som tendentiösa. Det ska jämföras med att av planbeskrivningen för kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D, framgår att utformningen av de föreslagna dagvattendammarna intill Hemslöjdsvägen ”är avgörande för att de inte ska innebära påtaglig skada på kulturmiljön” (s. 67). Då ska dessa dammar dessutom ses tillsammans med den föreslagna dagvattendammen intill depån något högre upp i området. På samma sätt framgår av nyss nämnda planbeskrivning att för spårvägsbron och -rampen i passagen av Hemslöjdsvägen gäller att ”planteringar är ... nödvändiga för att undvika påtaglig skada på kulturmiljön” (s. 154).

Att dagvattendammarna och anläggningen vid passagen av Hemslöjdsvägen var för sig riskerar att påtagligt skada riksintresset indikerar, på ett tydligt sätt, att den samlade effekten av spårvägsbron, ramperna, de nyss nämnda anläggningarna tillsammans med de åtta meter höga stödmurarna för depån kommer att medföra en påtaglig skada på riksintresset för kultur

miljö, en skada som inte låter sig läkas av planteringar. (FVU:s överklagande av detaljplanerna för spårvagnsdepån respektive delsträcka D bifogas föreliggande yttrande)

Uppsala kommun: 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.

Kommunen får i övrigt bemöta vad FVU anför.

De kumulativa effekterna av spårvägsbron med tillhörande anläggningar och av depån med tillhörande anläggningar bedöms i den kulturmiljöutredning som är framtagen för detaljplanen för depån (Norconsult, den 21 mars 2023) och i kulturmiljöutredningen som är framtagen för detaljplanen för spårvägens delsträcka D (White, den 13 februari 2023, rev. den 7 augusti 2024). Av planbeskrivningen och kulturmiljöutredningen för detaljplanen avseende depån framgår att depåanläggningen inte kommer att medföra någon påtaglig visuell påverkan på vyer som är av betydelse för riksintresset. Depån kommer till största del att döljas bakom skogen. Detta säkerställs i detaljplanen genom att reglera marknivåns höjd samt höjden på byggnader. Färgsättningen bestäms i bygglovet och kan påverka synligheten i viss mån. Det regleras dock i detaljplanen att färgsättningen ska vara anpassad till bruksbyggnader i det omgivande landskapet. Dagvattendammen för depån är placerad utanför riksintresset och är inte en påtagligt synlig anläggning. Depån med tillhörande anläggningar, inklusive dagvattendammen, bedöms därför ha små negativa effekter på riksintresset för kulturmiljön. Spårvägsbron, bron över Hemslöjdsvägen, brobankarna och dagvattendammarna i årummet (dagvattendammen för depån och en mindre dagvattendammen under bron) kommer däremot att skada riksintresset, men inte på ett påtagligt sätt. Det beror på att skadan begränsas genom de åtgärder som enligt detaljplanen och enligt avtal mellan kommunen och Sveriges lantbruksuniversitet, SLU, ska genomföras, se nedan.

Åtgärderna öster om Fyrisån består av

- 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. Detta regleras på plankartan.
- Söder om bron ska markanvändningen övergå från odlingsmark till betesmark så att brons sträckning och landskapets delar bättre följer varandra. Detta regleras i avtal med SLU.

- Mindre dungar eller åkerholmar ska anläggas norr om bron. Detta redovisas på plankartan och regleras i avtal med SLU. Dungarna ska placeras så att siktlinjerna in mot staden inte störs.
- Brons höjd medför att siktlinjerna kan bevaras under bron.
- Dagvattendammen och tillhörande angöringsvägar som ska anläggas vid brons östra fäste ska få en naturnära utformning och inte upplevas som en teknisk anläggning. Det regleras på plankartan.
- Bron ska ha en hög arkitektonisk kvalitet i förhållande till landskapets höga kulturhistoriska värde. Det regleras på plankartan.
- Inhemska växter med anknytning med Linnéanska värden ska användas på platsen. Detta beskrivs i planbeskrivningen. Kommunen ansvarar för växtval kring och på bro-banken och vid dagvattendammen.

Slutsatsen är att bedömningen av de kumulativa effekterna av spårvägens anläggningar, tillsammans med depåns, inte blir en annan än den för endast spårvägsbron. I både den kultur- miljöutredning som tagits fram för detaljplanen för depån (Norconsult, den 21 mars 2023) och i den kulturmiljöutredning som tagits fram för spårvägens delsträcka D (White, den 12 februari 2023, rev. den 7 augusti 2024) dras slutsatsen att ”de planerade åtgärderna bedöms reducera områdets historiska läsbarhet och projekten bedöms sammantaget medföra måttliga negativa kumulativa effekter för riksintresset”.

Länsstyrelsen har i samrådet för spårvägens delsträcka D bedömt att planförslaget inte innebär påtaglig skada på riksintresse Uppsala stad. Under granskningen av samma plan kompletterade länsstyrelsen bedömningen med att inte heller dagvattenanläggningen i årummet innebär risk för påtaglig skada på riksintresset. Länsstyrelsen har inte heller under planprocessen för depån bedömt att anläggningen riskerar att påtagligt skada riksintresset.

6) En stadsutveckling utan ingrepp i den värdefulla miljö som Årike Fyris utgör har inte be- lysts

Uppsala kommun menar att det i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande tillståndsansökan finns de miljöaspekter som är kopplade till just vattenverksamheten beskrivna. Andra aspekter finns beskrivna i miljökonsekvensbeskrivningen som ingår i detaljplanprövningen avseende detaljplan för delsträcka D. I den miljökonsekvensbeskrivningen finns även en bilaga, där samtliga utredda alternativ ingår. I bilagan framgår även varför alternativen förkastas och varför ytterligare utredningar har genomförts. Konsekvenser kopplade till alternativa lokaliseringar, påverkan på klimat och brons inverkan på naturmiljö hanteras även i detaljplanen, vilket omfattas av 6 kap. 3 § miljöbalken. Påstådda brister i förevarande prövning föreligger således inte.

FVU vill peka på det faktum att när ansökan om vattenverksamhet gjordes den 8 maj 2024 fanns ingen antagen detaljplan för det område som berörs av ansökan. Det fanns därvid ingen strategisk miljöbedömning redovisad som styrkte det läge inom vilket den ansökta verksam-

heten är avsedd. Den specifika miljöbedömningen som åtföljde ansökan om vattenverksamhet är därvid för begränsad till sin omfattning och innehåll. I avsnitt 1) ovan har FVU också utvecklat grunderna varför inte en prövning av vattenverksamheten kan fullföljas förrän en lagakraftvunnen detaljplan föreligger.

FVU har i överklagandet av detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D, se aktbilaga 129, utvecklat FVU:s syn på vad som bör gälla avseende prövningen av spårvägsprojektet i de delar som berör Ultuna, Årike Fyris och norra Lunsen.

Vid en strategisk miljöbedömning ska, enligt 6 kap. 11 § 2. MB, en miljökonsekvensbeskrivning innehålla en ”identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd”. I grunden handlar det nu aktuella spårvägsprojektet om vilken transportinfrastruktur som behövs för att Uppsala ska kunna fortsätta utvecklas på ett gynnsamt sätt under beaktande av alla de starka allmänna intressen som ryms inom Uppsala stad och i dess närhet. Det innebär att kraven på och omfattningen av en miljökonsekvensbeskrivning måste anses vara högre och mer omfattande än för en detaljplan avseende ett till omfattning och innehåll mer begränsat projekt. För att kunna göra en rättvisande bedömning torde det i föreliggande fall krävas en analys av alternativa stadsstrukturer och dessas samlade effekter på miljön.

Grundfrågan i den nu aktuella detaljplanen för spårvägens delsträcka D, med de stora värden som framför allt Ultuna och Årike Fyris innefattar och de många och betydande risker som en spårvagnsanläggning innebär, är om en sådan anläggning över huvud taget kan medges. För att förstå och kunna redovisa konsekvenserna av ett sådant ställningstagande måste den nu presenterade spårvagnssträckningen ställas mot alternativ där stadsutvecklingen i stället baseras på andra utgångspunkter än de som nu varit för handen. Någon sådan analys har inte redovisats inför den nu aktuella ansökan, i detaljplanen för delsträcka D, inte heller i de översiktsplanarbeten som föregått den mer detaljerade planeringen.

De redovisningar som ges i plan- respektive miljökonsekvensbeskrivningen för delsträcka D är endast alternativ i delfrågor såsom broläge över Fyrisån och passage förbi Stordammen. De större och avgörande frågorna för Uppsalas framtida utveckling med hänsyn till natur- och kulturvärden, vattenförsörjning, biotop- och artskydd mm har därmed inte fått en fullödlig belysning. Vad som sägs i 6 kap. 11 § p. 2 miljöbalken om geografisk räckvidd måste, enligt FVU:s mening, ses som att redovisningen av alternativ måste omfatta ett större sammanhang än vad som har presenterats i de aktuella planhandlingarna.

Vid tillståndsprövningen av en vattenverksamhet ska en specifik miljöbedömning göras och en miljökonsekvensbeskrivning upprättas i enlighet med kraven i 6 kap. 35 § miljöbalken. Där framgår att miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla:

1. uppgifter om verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, utformning, omfattning och andra egenskaper som kan ha betydelse för miljöbedömningen,
2. uppgifter om alternativa lösningar för verksamheten eller åtgärden, ...

FVU pekade i yttrandet den 27 september 2024, aktbilaga 64, på de uppenbara bristerna i den redovisning som gjorts relativt p. 1 och 2 i nyssnämnda paragraf. FVU:s bedömning relativt redovisningarna i de ursprungliga och nu kompletterade ansökningshandlingarna kvarstår.

I ansökan redovisas summariskt ett antal alternativa brolägen över Fyrisån. Redovisningen ger i första hand en kortfattad historieskrivning över hur arbetet har bedrivits och det saknas en samlad utvärdering av de studerade alternativen. Kommunen har inte visat att det nu valda läget för bron är det mest lämpade. Det saknas beskrivningar av alternativ utformning och alternativ teknik/konstruktion för den i ansökan redovisade bron. Vidare ges en ytterst summarisk beskrivning av det man kallar för ett nollalternativ. Den slutsats man redovisar är att biltrafiken förväntas komma att öka. Sammantaget är det alltså en ytterst bristfällig redovisning gentemot kraven i ovan nämnda lagrum.

Miljökonsekvenserna för spårvägsprojektet i det i föreliggande fall berörda avsnittet av delsträcka D kan inte anses vara tillfyllest belysta och beskrivna (den strategiska miljöbedömningen). Inte heller miljökonsekvenserna för den verksamhet som ansökan avser kan anses vara belysta på det sätt som miljöbalken föreskriver (den specifika miljöbedömningen). Det stärker slutsatsen att kommunen i sin planering och sin ansökan inte har visat att förutsättningar föreligger för att medge den sökta verksamheten.

Avslutningsvis vill FVU framhålla att de synpunkter och förslag som FVU har framfört i de skrivelser som bifogas detta yttrande (se nedan) i samband med avgränsningssamråd och avseende överklaganden av detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D, Uppsala kommun, KSN-2024-03069 och detaljplan för Uppsala spårvagnsdepå, KSN-2024-01568, ska ses som en integrerad del av föreliggande yttrande till mark- och miljödomstolen i nu aktuellt ärende.

Uppsala kommun: FVU framför kritik och synpunkter mot spårvägsprojektet som sådant, d.v.s. förhållanden och sakfrågor som behandlas och provas 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 detaljplaneprövningen, se även kommunens bemötande under FVU:s avsnitt 4) ovan. Överväganden gällande brons lokalisering redovisas i avsnitt 7 i miljökonsekvensbeskrivningen, se bilaga 6 till ansökan, aktbilaga 1. 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.

Kommunen får i övrigt bemöta vad FVU anført.

Till miljökonsekvensbeskrivningen för detaljplanen för delsträcka D hör en alternativbeskrivning, bilaga 1 – Beskrivning av studerade alternativ. I den beskrivs under rubriken Bakgrund, 1.1 Lagstiftningens krav på alternativbeskrivning att:

”Innehållet i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) regleras i 6 kap. miljöbalken samt i miljöbedömningsförordningen (2017:966). I det fall en strategisk MKB till en plan eller ett program tas fram gäller att rimliga alternativ, med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd, ska identifieras, beskrivas och bedömas (6 kap. miljöbalken 11 §). Även motivering till varför olika alternativ har valts eller valts bort under processen ska redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen (6 kap. miljöbalken 11 § punkt 6). Den föreslagna detaljplanen ska också jämföra planen med ett nollalternativ. Nollalternativet är ett alternativ som ska visa hur området utvecklas utan att planförslaget genomförs.

Eftersom planen föreslås omfatta verksamhet enligt 4 kap. 34 § PBL, spårväg, måste även kraven för en specifik miljöbedömning uppfyllas (6 kap. 35 §, 37 § och 43 § miljöbalken samt 10–13 §§ miljöbedömningsförordningen). För en specifik miljöbedömning ska alternativ redovisas i enlighet med 6 kap. 35 § p. 2, vilket innebär att uppgifter om alternativa lösningar för verksamheten eller åtgärden ska redovisas.”

Vidare, under rubriken 1.2 Behov av utvecklad kollektivtrafik i Uppsala, står att:

”Enligt prop. 2003/04:116 s. 64 bör utgångspunkten för vilka alternativ som beskrivs i MKB vara vad som är rimligt utifrån planens eller programmets syfte. Med rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets geografiska räckvidd, avses olika alternativa sätt att uppnå målen med planen eller programmet.”

I alternativredovisningen redogörs för Uppsala kommuns och Region Uppsalas gemensamma arbete med att röra sig inom kommunen och staden. Valet av spårväg framför snabbuss beskrivs och de båda alternativen jämförs. Vidare redogörs för Fyrspårväget samt beslut gällande Uppsalas långsiktiga stadsutveckling. Det stämmer därmed inte, som FVU anger, att alternativredovisningen endast redovisar olika placeringar av bron samt sträckningar norr om Stordammen. De olika alternativ för bron som studerats under planarbetets gång, och som redovisas i bilagan till miljökonsekvensbeskrivningen, är framtagna för att hitta den bästa placeringen för bron utifrån den ungefärliga sträckning som redan var redovisad i översiktsplanen. I miljökonsekvensbeskrivningen för detaljplanen redovisas ett nollalternativ som använd som jämförelse med den möjliga utvecklingen enligt detaljplanen.

Kommunen menar att det inte avses i 6 kap. miljöbalken 11 § att kommunen i en detaljplan ska redogöra för alla möjliga alternativa stadsutvecklingar och konsekvenserna för dessa avseende natur- och kulturvärden, vattenförsörjning, biotop- och artskydd med mera. Kommunen menar tvärt om att den alternativbeskrivning som gjorts är tillräcklig men att den ska läsas tillsammans med de dokument som den hänvisar till för att ge en mer heltäckande bild.

8. Eva Jonsson och Rolf Andersson, ägare till fastigheten Nántuna 16:1, aktbilaga 132

Fastighetsägarna anför: Tidigare framförda synpunkter kvarstår även i detta yttrande tillsammans med nya synpunkter. Kommunen påstår att fastigheten är belägen utanför bedömt påverkansområde. Deras fastighet är ansluten till kommunalt vatten från åsen och därmed påverkas de. De kommer att påverkas av buller under byggnationen inte bara av bron, utan även av depån, spårvägen och bostäderna eftersom allt ska byggas samtidigt. Det buller som tillkommer från spårvagnar och motorfordon på bron kommer radikalt att påverka djurlivet och de boende i området.

Uppsala kommun: 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 600 meter. Det är således uteslutet att fastighetsägarna är berörda av tillståndssökta verksamheter. Vad gäller det som framförts i sak anser kommunen att riskerna redovisas och omhändertas på sätt som framgår i ansökan med tillhörande bilagor, kommunens yttrande den 14 februari 2025 (aktbilagorna 83 – 96) och förevarande yttrande. Kommunen anser att med stöd av ansökan och yttranden i målet framgår att rättsliga förutsättningar föreligger för meddelande av sökta tillstånd och dispenser. Kommunen får även hänvisa till länsstyrelsens tillstyrkande av sökta tillstånd och dispenser, se avsnitt II.1 ovan.

9. Allan Hallgren, ägare till fastigheten Nántuna 31:2, aktbilaga 133

Fastighetsägaren anför: ”Anläggning” torde här avse en stor bro för spårväg och diverse arrangemang runt denna bro. Bron kommer att mycket tydligt påverka miljö och landskap i området. I hans tidigare yttrande, aktbilaga 57, har han framfört bl.a. framfört att denna påverkan på landskap och miljö är förödande. Således påverkas han, och väldigt många andra, som ofta vistas i denna miljö och fortfarande har förmånen att finna välbefinnande i detta landskap, ett landskap som till yttermera visso har status av naturskyddsområde. Goda skäl för inrättandet av naturskyddsområdet var naturligtvis för handen när det inrättades. Ett smalt område mellan naturreservatets norra och södra delar undantogs tyvärr, men det är ändå förödande för landskapsbild och miljö att anlägga en massiv bro genom området.

Uppsala kommun anger absurt nog att han inte är berörd av tillståndssökta verksamheter eftersom hans fastighet är belägen utanför bedömt påverkansområde för den tillfälliga grundvattenbortledningen. Kommunen verkar ha läst dåligt, han har inte haft synpunkter på denna

bortledning av grundvatten utan på ”... uppförande av anläggning”. Synpunkter på den permanenta anläggningen och dess påverkan på miljö och landskapsbild bör således vara relevanta för ansökan och påverkar naturligtvis särskilt boende i ett betydligt större område än det som kommunen kallar ”bedömt påverkansområde”.

Att hans synpunkt är relevant styrks av att flera andra yttranden framför likartade synpunkter samt i synnerhet att länsstyrelsen tar upp landskapsbilden i sitt yttrande. De har visserligen en annan bedömning än den han har kommit fram till men att de tar upp denna aspekt visar att den är relevant. Att länsstyrelsen har kommit till slutsatsen att bron trots avsevärd påverkan kan uppföras är märkligt, länsstyrelsen verkar ha tagit intryck av ett ibland framfört argument att inga alternativa lösningar finns, vilket inte stämmer, det finns andra möjliga lösningar som har diskuterats och som säkert kommer att tas fram om domstolen avslår ansökan. Det torde finnas taktiska skäl till att kommunen inte vill föra fram alternativa möjligheter. Även några av de större partiernas företrädare som studerat frågan anser att rimliga alternativ finns för kollektivtrafik, även med spårvagn, i Uppsala.

Han hävdar därför att hans tidigare framförda synpunkter inte har bemötts på ett adekvat sätt och fortsatt är relevanta.

Han är även starkt oroad av riskerna för grundvattnet men anser att andra kan detta område bättre än honom, varför han förlitat sig på att i området kunnigare personer skulle uttala sig om detta. Detta ser också ut att vara fallet. Han kan dock konstatera att beskrivningen av de geologiska förhållandena har ändrats efter att ansökan skrevs, efter förnyade undersökningar. Ansökan har alltså utgått från en felaktig beskrivning, vilket inte inger förtroende för att riskerna för kommunens dricksvatten skulle vara helt försumbara. Experter kan naturligtvis bedöma detta bättre än honom, men nog tyder det på att det finns risker. Även om det är bättre att korrigera en felaktig beskrivning än att bortse från fakta.

Till sist vill han påpeka att logiken brister i avsnittet om ”Grumling” och som beskriver risker för Uppsala kommuns vattentäkter. Där står att ”Projektet bör trots det inkludera tät mätning av bland annat turbiditet på ett antal platser nedströms arbetsområdet. På så sätt säkerställs att anläggningsarbetet inte medför någon i vattenkvalitén som kan påverka Uppsala Vattens uttagsbrunnar negativt.” Mätningarna torde i sig inte medföra att brunnarna inte påverkas, rimligen måste någon åtgärd vidtas för den händelse att t.ex. turbiditeten förändras. Det framgår inte vilken åtgärd som man då avser att vidta. Avbryts broprojektet och allt återställs? Här finns en miss i beskrivningen.

Uppsala kommun: 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 800 meter. Det är således uteslutet att fastighetsägaren är berörd av tillståndssökta verksamheter. Vad gäller det som framförts i sak anser kommunen att riskerna redovisas och omhän-

dertas på sätt som framgår i ansökan med tillhörande bilagor, kommunens yttrande den 14 februari 2025 (aktbilagorna 83 – 96) och förevarande yttrande. Kommunen anser att med stöd av ansökan och yttranden i målet framgår att rättsliga förutsättningar föreligger för meddelande av sökta tillstånd och dispenser. Kommunen får även hänvisa till länsstyrelsens tillstyrkande av sökta tillstånd och dispenser, se avsnitt II.1 ovan.

10. Kristian Zeman, boende på Norra Rudbecksgatan 9, aktbilaga 134

Den boende hemställer om att få partsställning i målet och lämnar redovisning till stöd för det.

Uppsala kommun: 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 4 400 meter. Det är således uteslutet att fastighetsägaren är berörd av tillståndssökta verksamheter. Kommunen anser att med stöd av ansökan och yttranden i målet framgår att rättsliga förutsättningar föreligger för meddelande av sökta tillstånd och dispenser. Kommunen får även hänvisa till länsstyrelsens tillstyrkande av sökta tillstånd och dispenser, se avsnitt II.1 ovan.

11. Inger Hallqvist Lindvall, ägare till fastigheten Eriksberg 18:3, aktbilaga 136

Fastighetsägaren lämnar redovisning till stöd för sin klagorätt, liksom lämnar hon kritik mot kommunens ansökan och underlag. Hon lämnar även kritik mot kommunens yttrande den 14 februari 2025 med tillhörande bilagor, aktbilagorna 83 – 96. Hon vidhåller tidigare lämnad kritik om att kommunens underlag är ofullständigt.

Uppsala kommun: 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 4 300 meter. Det är således uteslutet att fastighetsägaren är berörd av tillståndssökta verksamheter. Vad gäller det som framförts i sak anser kommunen att riskerna redovisas och omhändertas på sätt som framgår i ansökan med tillhörande bilagor, kommunens yttrande den 14 februari 2025 (aktbilagorna 83 – 96) och förevarande yttrande. Kommunen anser att med stöd av ansökan och yttranden i målet framgår att rättsliga förutsättningar föreligger för meddelande av sökta tillstånd och dispenser. Kommunen får även hänvisa till länsstyrelsens tillstyrkande av sökta tillstånd och dispenser, se avsnitt II.1 ovan.

12. Föreningen Sydöstra Uppsala (FSU), aktbilaga 137

FSU anför följande.

FSU yrkar att en byggnation av den planerade bron inte tillåts då domstolen har som ansvar att ta hänsyn till den samlade bilden av påverkan på området som framgår av de punkter i

FSU:s yttrande den 30 september 2024, aktbilaga 70, och där FSU:s synpunkter kvarstår:

1) Landskapsbilden. Det är utom allt tvivel att en bro motsvarande 200 meter längre än Tjörnbron, m.a.o. 850 m, med en segelfri höjd på 12 meter radikalt påverkar landskapsbilden över Fyrisåns utlopp från Uppsala stad. Man ska betänka att en sådan byggnation innebär även anläggande av ytterligare; a) vägar, b) dragning av luftledning, c) belysningsstolpar, d) schaktning av mark och e) ökat buller etc. Betänk att marken runt den planerade bron är ett öppet landskap där självklart den fria sikten radikalt kommer att brytas vid brobygge av den planerade dimensionen.

2) Kulturlandskapet. Carl von Linnés liv och gärningar är känt över hela världen och är därmed av riksintresse. Strax norr om den planerade bron löper en av Linnés botaniska stigar där han undervisade sina studenter. Marken öster om bron ägdes dessutom bl.a. av Linné. Brons placering och storlek kommer att för alltid radera denna kulturplats.

3) Det buller som uppstår är inte enbart under själva byggnationen av bron utan ljud och ljus kommer för all framtid att påverka djur och människor negativt i området. Förutom bron så byggs det även en depå, spårväg och bostäder samtidigt i området.

Uppsala kommun: Kommunen får hänvisa till sitt bemötande av FSU:s yttrande i avsnitt II.26. i aktbilaga 83. Länsstyrelsen har tillstyrkt kommunens tillstånds- och dispensyrkanden. Kommunen anser att med stöd av ansökan och yttranden i målet framgår att rättsliga förutsättningar föreligger för meddelande av sökta tillstånd och dispenser. Kommunen får även hänvisa till länsstyrelsens tillstyrkande av sökta tillstånd och dispenser, se avsnitt II.1 ovan.

13. Roland Westman, ägare till fastigheten Nåntuna 3:3, aktbilaga 138

Fastighetsägaren anför:

Han vill härvid framhålla att han i motsats till kommunens svar i högsta grad berörs av miljöeffekter av bron i form av buller, landskapets utseende, möjligen påverkan av den egna brunnen, djurliv m.m.

Det framkommer här att det är kommunen som försöker styra vad som är relevant i detta ärende. Det tänker han är domstolens sak att avgöra. Frågan om hur processen gått till sen

avtalet med staten slöts, 2017, vill man skjuta på framtiden; då är den förmodligen inte aktuell och är då överspelad. Vidare vill han peka på brons plats i det större sammanhanget.

Han tänkte här förtydliga och trycka på synpunkter från hans förra yttrande. Och även peka på brons plats i den övergripande planen.

Han tror att det viktigt att se historien bakom projektet och att bron är en del av ett större projekt kallat Uppsalapaketet eller Fyrspårsavtalet (2017), där staten i ett avtal förbinder sig att bygga ett fyrspår mellan Uppsala och Stockholm om Uppsala bygger 33 000 nya bostäder. Därvid planer kommunen att lägga 21000 bostäder (kallat sydöstra staden) utmed den planerade sträckningen av spårvägen (delsträcka D mellan Gottsunda och Bergsbrunna). Detta avtal är i sig ganska märkligt då fyrspår borde vara en riksangelägenhet och inte en kommunal fråga.

Trots att Fyrspårsavtalet med största sannolikhet inte blir verklighet i dess ursprungliga utformning, bl.a. p.g.a. vikande befolkningsutveckling, har man fortsatt med spårvagnsprojektet som om Fyrspårsavtalet i fortfarande gällde trots att förutsättningarna har förändrats.

Nu är det inte mycket som tyder på att det är aktuellt med så mycket koncentrerat byggande och att sydöstra staden blir verklighet enligt den ursprungliga planen med över 300 höghus på en relativt liten yta; vilket då riskerar för lite ljusinsläpp i särskilt de lägre våningar på grund av alltför tätt mellan husen. För övrigt visade sig i en folkomröstning att Uppsalaborna hellre vill se ökat byggande i närorterna till Uppsala istället.

Detta leder till att man borde förhandla fram ett nytt avtal med staten (vilket är helt möjligt) och vänta med att planera nya stora infrastrukturprojekt med utgångspunkt från ett nytt avtal.

Man kan konstatera att kommunen i sin ansökan delar upp projektet i mindre delar och därvid undviker att se Uppsalapaketet som helhet där varje del påverkar andra delar och där bron över Fyrisån är en del och hur detta projekt påverkar kommunens ekonomi och utformning som helhet.

Flera frågor uppstår när man läser kommunens texter: Man menar att bron (följaktligen delsträcka D) utgör ett angeläget allmänt intresse. Viket intresse? Här behöver man förklara sig bättre. Den största ökningen av arbetstillfällen sker i Fyrislund och Boländerna. Det finns även utvecklingspotential i Librobäck. Till dessa platser når man inte med spårvägen.

Uppsala kommun har med stöd av sakkunniga inom kulturmiljö gjort bedömningen att bron och spårvägen medför påverkan på kulturmiljö som inte står i strid med 3 kap. 6 § miljöbalken. Fastighetsägaren skulle härvid vilja veta hur man resonerat när man gjort denna bedömningen.

I 1 kap 4:e punkten miljöbalken läser man: *mark, vatten och fysisk miljö används så att en från ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas*. Man har inte lyckats visa att många kan väntas behöva färdas över bron; hur kan det då bli god samhällsekonomi? Bron beräknas kosta 3,1 miljarder. En stor riskfaktor är att man bygger bron på lerbotten och att det kan leda till oförberedda extrakostnader. Det är mer regel än undantag att sådana beräkningar avsevärt överskrids. Ett exempel på hur Uppsalas ekonomi påverkas av delsträcka D. Regionen har godkänt en dryg miljard till uppförande av spårvägsdepå utmed delsträcka D. Samtidigt planerar regionen minska Akademiska sjukhusets budget med 700 miljoner trots att man redan har stora problem i verksamheten. Man ser här att dessa kostnader för bron och delsträcka D står i bjärt motsats till vad som anvisas i miljölagen. Det blir också uppenbart hur det påverkar Uppsalas hela ekonomi. Fallet med Akademiska sjukhuset är förmodligen bara början av de negativa ekonomiska konsekvenserna för kommunen om broprojektet blir verklighet.

Boende i närområdet kommer att utsättas för buller från den tilltänkta spårvägen större delen av dygnet och avsevärt försämla boendemiljön. Även han och övriga som bor en liten bit ifrån kommer att påverkas eftersom ljud färdas långt över vatten i Fyrisåden.

Över huvud taget leder spårvägsprojektet till att man binder upp byggande runt delsträcka D (Gottsunda-Bergsbrunna) i Lunsenområdet. Det finns gott platser där koncentrerad höghusbebyggelse passar bättre än ute i skogen i Lunsen-Sävja. Här skulle det passa bättre med mindre tätt byggande liknande det som finns i Sävja, med enstaka 5-våningshus, 2-våningshus och radhus. Detta skulle leda mindre behov av spårväg. Höghus, kanske åtta våningar, passar bättre närmare centrum. Dom som ska bo där behöver inte spårvägen.

Uppsala kommun skriver: "Frågan om alternativa trafiklösningar sker inom ramen för politiska beslut och utgör inte en fråga som omfattas av förehavande prövning." Han menar att detta är ett felaktigt påstående och att man undviker att behandla denna fråga viktiga fråga i sammanhanget. Om det då vid närmare undersökning, vilket i stort sett saknas, en annan lösning visar sig bättre och mer kostnadseffektivt än bron över Fyrisån på vald plats och att bron då inte skulle behövas och därför inte beviljas bygglov.

Spårvägen löser inte problem med överbelastningen av biltrafik över Kungsängsbron under rusningstid; varför en breddning här med ökad busstrafik, kanske elbussar, och bättre framkomlighet för biltrafik skulle lösa Uppsalas trafikproblem bättre.

Vidare har kommunen självsvåldigt satt igång med förberedelser för spårvägssträcka D utan bygglov för bron och delsträckan. Man har sågat ner träd sprängt och grävt djupt i marken. Han tror det vore fel att kröna sådant agerande med framgång. Det skulle sända vidare signaler att om man bara pressar på så får man sin vilja igenom oavsett.

För övrigt innehåller kommuns bygglovsansökan för mycket icke motiverade, svepande och oprecisa texter såsom: allmänintresse, rådfrågat sakkunskap, medföra måttliga kumulativa effekter, platsen för bron är den mest lämpade mm. Sådana diffusa utsagor övertygar inte. Slutsatsen måste bli att samhällsnyttan, eller som kommunen uttrycker det allmänt intresse, inte alls står i proportion till de stora kostnader och den omfattande miljöpåverkan som broprojektet medför. Och även den negativa påverkan på Uppsalas övriga ekonomi bör i hösta grad beaktas. Projektet står därför i strid med miljöbalken om god hushållning, 1 kap. 4:e punkten miljöbalken. Varför bygglov för broprojektet inte bör beviljas.

Uppsala kommun: 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 lämnar, förutom frågan om buller som är en störning som han inte be-
rörs av, inga synpunkter på sökt verksamhet men i frågor som inte omfattas av förevarande prövning utan som prövas inom ramen för detaljplanen.

14. Uppsala Marinbotaniska Medelhavsexpedition AB, aktbilaga 144

Bolaget anför:

Bolaget anser att domstolen bör avslå ansökan, alternativt begära in ytterligare konsekvensbeskrivning vad gäller konsekvenser för Kulturmiljöerna Fyrisån och Uppsala hamn samt Uppsala hamn som samhällsviktig infrastruktur av följande skäl:

Kommunen försöker i sitt yttrande från den 14 februari 2025, dribbla bort domstolen i frågan om den segelfria höjden under bron, både i relation till Sjöfartsverkets kommentarer och till de som inkommit från bolaget. Kommunen anser att bolaget inte har talan då bolaget inte är fastighetsägare och till Sjöfartsverket svarar man att brohöjden inte bör beaktas i detta mål som rör tillstånd för vattenverksamhet.

Varken kommunen eller länsstyrelsen har i sin beskrivning av konsekvenserna på kulturmiljöer med ett ord beskrivit konsekvenserna för farleden Fyrisån eller för kulturmiljön Uppsala hamn, mer än att man skriver att "vissa båtar" inte kommer att kunna passera utan att precisera eller beskriva konsekvenserna. I de utredningar man presenterat för domstolen beskriver man den sedan länge ofarbara långhundraleden och man tar upp ett fornlämningsområde "Ultuna hamn". Att Uppsala hamn är historiens Östra Aros, hamnen vid Fyrisåns mynning, dit sedermera Uppsala kom att flyttas, nämns inte med ett ord. Inte heller att Fyrisån är en vattenväg som haft enorm betydelse för regionens och stadens utveckling sedan urminnes tid och för den sjöfart som vi representerar. Man nämner inte heller med ett ord, vare sig från kommunens eller länsstyrelsens sida att hamnar är samhällsviktig infrastruktur, vars betydelse för försörjningsberedskap och totalförsvar aktualiserats med det försämrade säkerhetsläget. Och därmed förs inte heller något resonemang om hur hamnens möjligheter att ta emot fartyg med nyttolast, såsom livsmedel eller arbetsfartyg (t.ex. sjömätningfartyg, pon-

tonkranar etc.) påverkas av en i sammanhanget extremt låg segelfri höjd. Varken länsstyrelsen eller kommunen har alltså gjort sitt jobb.

Som bolaget beskriver i sitt tidigare yttrande, aktbilaga 19, utestänger den planerade bron i princip alla skutor och segelfartyg, inklusive det fartyg som bolaget driver, Sunbeam. Dessutom utesluts en majoritet av de segelbåtar som kan tänkas besöka gästhamnen i Uppsala hamn, utom en del mindre båtar från 60-70 talet. Så små båtar drivs ofta med en utombordsmotor och syns sällan i gästhamnar nuförtiden. Att hamnen i dag är tom beror mycket på att hamnen inte förmått hålla obehöriga tjuvar och vandaler borta från båtar och fartyg, men med den nya bron kommer en mycket stor del av tänkbara besökare att utestängas för all framtid, vilket gör att hamnens framtid som levande kulturmiljö kommer att skadas allvarligt och permanent. Lastfartyg och arbetsfartyg har ofta kranar och master som är nödvändiga för lossning av last och säker navigation. Hamnen i Uppsala saknar idag fasta kranar, varför ett lastfartyg sannolikt behöver ha egna kranar för lossning av last. Vilken segelfri höjd som krävs för att säkra Uppsala hamns funktion som samhällsviktig infrastruktur kan inte bolaget bedöma, utan bör utredas av sakkunniga innan domstolen ger tillstånd för en vattenverksamhet som kraftigt begränsar sjöfart på Fyrisån och tillgången till länets enda hamn av betydelse på Mälarsidan. Inget i den sökandes inlagor eller yttranden från länsstyrelsen tyder på att man ens funderat på detta. Ansvarig myndighet för civilförsvaret i länet är länsstyrelsen, men eftersom länsstyrelsen uppenbarligen inte förstått detta bör domstolen berätta det för länsstyrelsen. Sjöfartsverket yttrande kan tjäna som indikation på vilken segelfri höjd som är acceptabel för en fast bro över en farled.

Uppsala kommun: Bolaget äger ingen fastighet som berörs av sökta verksamhet. I förevarande prövning prövas inte brohöjden. Den frågan hanteras inom ramen för pågående detaljplanearbete.

Som ovan



Karin Hernvall



Emma Söderlind

Bilagor:

- Bilaga 1** Uppdaterade villkorsförslag.
- Bilaga 2** Kommunens skyddsåtgärder för naturmiljö jämte kommunens övriga åtaganden.
- Bilaga 3** Område längs med Fyrisån.