

Stadsbyggnadsförvaltningen
Samrådsredogörelse

Datum:
2024-04-22

Diarienummer:
KSN-2023-02640-3

Handläggare:
Joel Karlsson, Carl-Henrik Barnekow

Ver 0.1

Bro över Fyrisån – Uppsala spårvägar

Tillståndsprövning av vattenverksamhet



Samrådsredogörelse

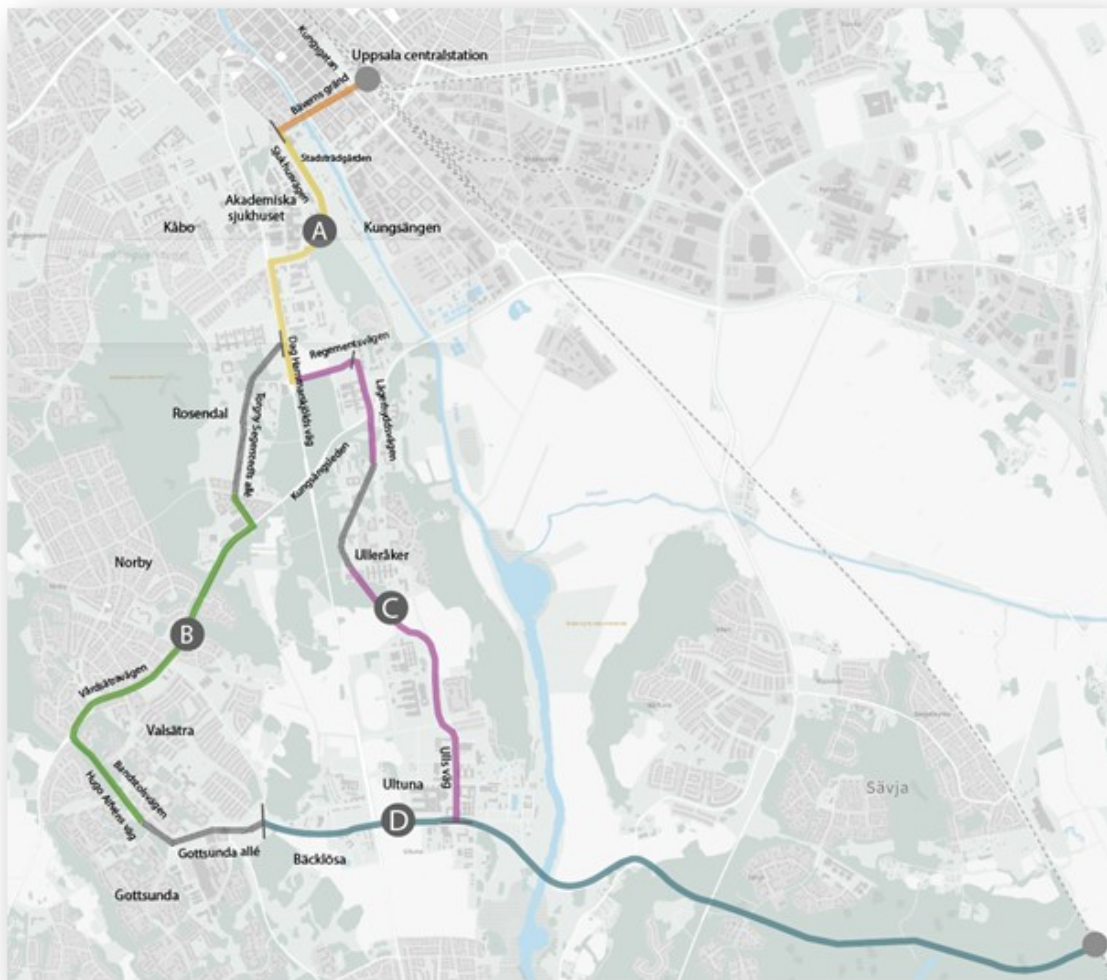
Innehåll

Innehåll	2
1. Bakgrund	3
2. Administrativa uppgifter	4
3. Samrådets genomförande	5
3.1 Samråd med länsstyrelsen, Uppsala vatten och Uppsala kommuns miljöförvaltning	5
3.2 Samråd med särskilt berörda	5
3.3 Samråd med myndigheter och organisationer	5
3.4 Samråd med allmänheten	5
4. Inkomna synpunkter och bemötande av dessa	6
4.1 Synpunkter från myndigheter	6
4.2 Kommunala nämnder, förvaltningar med flera	15
4.3 Synpunkter från särskilt berörda	19
4.4 Synpunkter från intresseföreningar och sammanslutningar	28
4.5 Synpunkter från allmänheten.....	39
6. Översikt över inkomna yttranden	52
7. Bilagor.....	54
Bilaga 1 – Utskick till sakägare.....	55
Bilaga 2 – Kompletterande utskick till sakägare.....	57
Bilaga 3 – Publicering av samrådshandlingar och formulär på kommunens hemsida	59
Bilaga 4 – Kungörelse i UNT.....	60
Bilaga 5 – Minnesanteckningar avgränsningssamråd 24-01-24.....	60
Bilaga 6 – Samrådsunderlag.....	60

1. Bakgrund

Uppsala kommun planlägger ett nytt kollektivtrafikstråk som möjliggör spårväg från Uppsala centralstation till nytt stationsläge i Bergsbrunna. Sträckan är cirka 17 km lång och sträcker sig från Uppsala centralstation, och förgrenar sig söderut i en östlig respektive en västlig sträckning. Den västra sträckningen löper via Rosendal och Gottsunda, och den östra sträckningen löper via Ulleråker och Ultuna, för att sedan sammanlänkas och gå vidare österut. Mellan Ultuna och den planerade Sydöstra stadsdelen behövs en ny bro över Fyrisån och en bro över Hemslöjdsvägen. Öster om broarna fortsätter kollektivtrafikstråket vidare i riktning mot Sävja och Bergsbrunna, för att sedan avslutas i den nya knutpunkten järnvägsstationen i Bergsbrunna, som förbinder det nya kollektivtrafikstråket med järnvägen.

Detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik har delats upp i flera detaljplaner; en detaljplan för kollektivtrafiksträckningen Uppsala C – Munkgatan; en detaljplan för kollektivtrafiksträckningen delsträcka A-B (Sjukhusvägen-Gottsunda); en detaljplan för kollektivtrafiksträckningen delsträcka C (Ångström – Ultuna) och en detaljplan för kollektivtrafiksträckningen delsträcka D (Bäcklösa-Bergsbrunna). För spårvagnsdepån arbetas det också fram en detaljplan. De nya broarna över Fyrisån och Hemslöjdsvägen ingår i detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D, Figur 1.



2. Administrativa uppgifter

Huvudman	Uppsala kommun, Stadsbyggnadsförvaltningen SBF
Organisationsnummer	212 000-3005
Kontaktperson	Sofia Gröhn och Felicia Johnson
Postadress	Uppsala kommun Stadsbyggnadsförvaltningen, SBF 753 75 UPPSALA
Telefon	018-727 00 00 (växel)
E-post	sparvag@ uppsala.se
Verksamhetsutövare	Uppsala kommun, Stadsbyggnadsförvaltningen SBF
Prövningsmyndighet	Nacka tingsrätt. mark- och miljödomstolen
Tillsynsmyndighet	Länsstyrelsen i Uppsala län

3. Samrådets genomförande

Samråd har genomförts som ett avgränsningssamråd i enlighet med 6 kap. miljöbalken för att bland annat få in synpunkter på projektet och information om närområdet. Ett samrådsunderlag som uppfyller kraven för avgränsningssamråd har tagits fram, se vidare nedan.

3.1 Samråd med länsstyrelsen, Uppsala vatten och Uppsala kommuns miljöförvaltning

Ett samrådsunderlag (bilaga 6) upprättades och översändes 2023-12-08 till länsstyrelsen, Uppsala vatten och Uppsala kommuns miljöförvaltning. Kallelse till samrådsmöte den 2024-01-24 skickades också.

3.2 Samråd med särskilt berörda

Samråd med enskilda som särskilt berörs av vattenverksamheten (bland annat ägare till fastigheter inom ett bedömt utredningsområde i anledning av grundvattenbortledningen och bullerpåverkan) genomfördes under perioden 2023-12-09 till 2024-01-09. Utskick gjordes till de enskilda som särskilt berörs av vattenverksamheten. Efter inkommen begäran förlängdes samrådstiden till 2024-01-31.

Eventuella synpunkter skulle vara kommunen tillhanda senast 2024-01-31. Ett fåtal yttranden har inkommit efter sluttiden, även dessa redovisas i samrådsredogörelsen.

3.3 Samråd med myndigheter och organisationer

Samråd med övriga myndigheter och organisationer genomfördes som ett skriftligt samråd under perioden 2023-12-09 till 2024-01-09. Efter inkommen begäran förlängdes samrådstiden till 2024-01-31.

Eventuella synpunkter skulle vara kommunen tillhanda senast 2024-01-31. Samrådet annonserades även via lokalpress samt kommunens hemsida, se nedan.

3.4 Samråd med allmänheten

Samråd med allmänheten genomfördes under perioden 2023-12-09 till 2024-01-09. Efter inkommen begäran förlängdes samrådstiden till 2024-01-31. Annons med information om projektet var införd i Uppsala Nya Tidning 2023-12-09 (bilaga 4). Information om samrådet annonserades också via kommunens hemsida med start 2023-12-07 (bilaga 3). Samrådsunderlaget hölls tillgängligt under samrådsperioden på internet www.uppsala.se. Eventuella synpunkter skulle vara kommunen tillhanda senast 2024-01-31.

Under samrådet har tre fysiska samrådsträffar tagit plats vid datumen 23-12-11, 23-12-14 och 24-01-09, i form av ”öppet hus” i Uppsalarummet, Stadshuset. Vid dessa tillfällen har allmänheten haft möjligheten att träffa sakkunniga experter från projektet samt ta del av en utställning gällande tillståndsprövningen av vattenverksamhet för de planerade spårvägsbroarna över Fyrisån.

4. Inkomna synpunkter och bemötande av dessa

4.1 Synpunkter från myndigheter

Havs- och vattenmyndigheten, Statens geologiska undersökning, Försvarsmakten och Naturvårdsverket avstår från att yttra sig eller hade inget att erinra i ärendet. Samtliga inkomna yttranden återges i sin helhet.

Länsstyrelsen i Uppsala län

Geohydrologi och vattenskydd

Som framgår i samrådshandlingarna och i de handlingar och utredningar som tagits fram kopplat till detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik har området där bro över Fyrisån planeras en komplex geologi och känslig hydrogeologi med källmiljöer, artesiskt grundvatten, risk för bottenuppträckning samt att det ligger inom ett område med extrem/hög känslighet enligt den riskanalys för grundvatten som kommunen tagit fram.

Det är viktigt att kommunen i kommande ansökan och miljökonsekvensbeskrivning kan visa att lokaliseringen för bron och brostöden är lämplig utifrån påverkan och risk för påverkan på grundvattnet. Kommunen behöver redogöra för och motivera valda arbetsmetoder. Skyddsåtgärder och kontroller som kommunen kommer att vidta i syfte att minimera risken för förändrade grundvattenströmningar samt risk för att potentiella föroreningar sprids behöver visas på ett tydligt och transparent sätt. Till exempel behöver byggtekniska åtgärder för att undvika flödesvägar ner till grundvattnet i samband med pålning redovisas genom dels vald arbetsmetod, dels typ av pålar (betongpålar, ihåliga stålpålar osv.). Pålning kan t.ex. öka genomsläppligheten i mark om de slås inom områden utan skyddande lerlager, förändra strömningsförhållanden m.m. Påverkan på grundvatten av planerade arbeten behöver belysas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Uppsala- Vattholmaåsarna utgör riksintresse för dricksvattenanläggningar. Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för vattenförsörjningen skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Kommunen behöver utreda risker för grundvattnet och vattenförsörjningen. Det behöver till exempel belysas om nyttjande av dricksvattenanläggningarna kan komma att påverkas om det sker en ofrivillig grundvattenbortledning genom att brostöd hamnar på platser där det är artesiskt grundvatten. Riskreducerande åtgärder behöver tas fram och säkras i kommande ansökan.

Etableringsytor och upplag

Miljökonsekvensbeskrivningen behöver redovisa de etableringsytor och byggvägar som planeras. Etableringsytor kan utgöra en risk för grundvatten beroende på utformning och placering vid t.ex. kraftigt regn eller olycka. Det är därför viktigt att utforma etableringsytor och byggvägar med lämpligt tätskikt och uppsamling av vatten för att skydda mark, ytvatten och grundvatten. Detsamma gäller för upplag av eventuellt förorenade massor.

Grundvattenbortledning under byggskedet och vid drift

Enligt samrådshandlingen kan det bli aktuellt med en tillfällig grundvattenbortledning vid anläggande av brostöd men det kan också visa sig att en permanent grundvattenbortledning behöver ske för anläggande av bro vid Hemslöjdsvägen. Vid behov kan skyddsinfiltation krävas.

Om skyddsinfiltation blir aktuell behöver ansökan innehålla villkor för när skyddsinfiltation ska påbörjas samt var brunnar för skyddsinfiltation är belägna. Dessa brunnar ska anläggas innan grundvattenbortledningen påbörjas.

Miljökonsekvensbeskrivningen behöver redovisa kumulativa effekter av grundvattenbortledningen och hur den kan påverka grundvattenstatus och grundvattenströmmar m.m.

Kontrollprogram och beredskapsplan

Enligt samrådshandlingen anläggs bron inom ett område med extrem/hög känslighet på den västra sidan av Fyrisån. Där kommer ingen grundvattenbortledning att ske.

Kommunen behöver utforma sitt kontrollprogram så att de kan följa upp och tidigt detektera om det trots försiktighetsåtgärder och anpassningar under arbetet uppstår en förändring eller påverkan på grundvattenförekomsten eller naturområden som är grundvattenberoende. I miljökonsekvensbeskrivningen bör det finnas en beskrivning för hur kontroll för att säkerställa att de bedömningar och antaganden som kommunen gjort kan följas upp. Kommunen ska ta fram en riskbedömning. Den riskbedömningen behöver innehålla en beredskapsplan för hantering av påverkan på t.ex. Ultuna källa och grundvattenförekomsten, men även för hantering av t.ex. olyckor, höga flöden och skyfall samt situationer som kan uppstå om utfallet inte blir som förutsetts.

Kontrollprogrammet behöver också ha en masshanteringsplan och plan för kontinuerlig provtagning av mark och massor under fortlöpande arbete.

Markavvattningsföretag

Enligt samrådshandlingen kommer ett brofäste att anläggas i vallen tillhörande markavvattningsföretaget Ultuna invallningsföretag, id nr CK 0916. Det pågår utredningar om hur företaget ska hanteras. För det fall invallningen fortsatt kommer att vara kvar med bibehållet syfte är det viktigt att de planerade åtgärderna inte skadar vallen och orsakar instabilitet som innebär att den inte kan bibehålla sin funktion.

Föroreningar och förorenade områden

I kommande ansökan och miljökonsekvensbeskrivning ska det framgå att exploateringsområdet riskerar att påverka både misstänkta och konstaterade förorenade områden. Avgränsningen för de misstänkta och konstaterade förorenade områdena behöver säkerställas. Inför planerade markarbeten för brofästena och brostöden ska provtagning ske. Provtagningen ska anpassas efter eventuell tidigare verksamhetens verksamhetsområde, branschklass eller utifrån bred riskanalys. Underlaget tillsammans med anpassningar och skyddsåtgärder ska redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

I ansökningshandlingarna behöver det framgå att deponin med laboratorieavfall (EBH-ID 149362) innebär en PFAS-risk. PFAS behöver därmed ingå i bedömningen. Den nedlagda deponin på Ultuna (EBH-ID 148375) är inventerad och har riskklass 3 vilket inte framgår av samrådshandlingarna. Deponin bedöms innehålla bygg- och rivningsavfall och spridningsförutsättningarna riskerar att vara stora. Likaså gäller detta den nedlagda deponin Sävja-Gökarbotippen (EBH-ID 148374) som är inventerad och har riskklass 2, vilket inte framgår av samrådshandlingarna. PFAS har uppmätts och bör därmed ingå i bedömningen.

Deponierna har ett utbredningsområde som bör beaktas.

Länshållningsvatten

Planerad vattenverksamhet sker i ytvattenförekomsten Fyrisån Ekoln - Sävjaån (WA67670465). De anläggningsarbeten som planeras kan innebära en risk för att branschtypiska föroreningar såsom PFAS når ytvattenförekomsten från de misstänkta och konstaterade förorenade områdena. Fyrisåns vattenförbund och SLU har ny PFAS-data som visar på halter kring 15–22 ng/l PFOS i Fyrisån Ekoln - Sävjaån vilket styrker att PFAS-situationen är sämre än vad som framgår i VISS.

Det länsvatten och dagvatten som uppkommer vid markarbete ska renas innan utsläpp sker till recipient eller dagvattennät.

Länsstyrelsen vill upplysa om rapporten Göteborg stads riktvärden (R2020:13) för utsläpp av förorenat vatten till dagvattennät och recipient samt hänvisa till vägledning för länsvattenhantering vid

markarbeten i förorenade områden 2021:21, framtagen av Länsstyrelsen i Västra Götaland i ett projekt finansierat av Naturvårdsverket.

Kommunen behöver i kommande ansökan och miljökonsekvensbeskrivning redogöra för hur länshållningsvatten kommer att hanteras samt säkerställa att tillräcklig plats finns för att rena och omhänderta förorenat länshållningsvatten.

Buller och vibrationer

Kommunen behöver beakta och föreslå villkor som följer Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser, NFS 2004:15. I ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen ska det framgå en redogörelse för bulleralstrande arbeten, vilken omfattning och vilka konsekvenser som buller och vibrationer får samt förekomst av buller och vibrationskänslig verksamhet och bebyggelse. Planerade arbeten kommer att pågå under en lång tid i en annars tyst miljö. Kommunen behöver föreslå lämpliga skyddsåtgärder för att begränsa påverkan av buller och vibrationer.

Naturmiljö

Ianspråktagande av naturmark ska föregås av övergripande naturvärdesinventering (NVI), samt vid behov fördjupade riktade inventeringar.

I kommande ansökan och miljökonsekvensbeskrivning ska det framgå vilka inventeringar som genomförts och vilka underlag som ligger till grund för bedömningar och ställningstaganden. Inventeringar/utredningar ska bifogas miljökonsekvensbeskrivningen det ska även framgå vilka naturvärden, skyddade områden och arter som berörs av anläggningsarbetet.

Särskilt skyddsvärda träd och hålträd är inventerade längs broarna men inte sammanställt och utrett. Resultatet behöver redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Länsstyrelsen anser att följande ska framgå av kommande ansökan och miljökonsekvensbeskrivning:

- Beskrivning av och konsekvenser för naturmiljö på land och i vatten, vilka skyddsåtgärder som kommer att vidtas samt kvarstående skada. Temporära ianspråktaganden av naturmark ska ingå i beskrivningen samt hur tillfälliga ytor i naturmiljö återställs.
- Eventuella barriäreffekter för djurlivet och behov av faunapassager.
- Skyddsåtgärder för att undvika påverkan på fisklek och fiskvandring.

Förenlighet med 7 kap. miljöbalken

Förekommande biotopskyddsobjekt, Natura 2000-områden och naturreservat ska redovisas, liksom konsekvenser och behov av skyddsåtgärder. I konsekvensbedömningen ska, utöver direkt påverkan, ingå påverkansområde av grundvattensänkning och buller.

Av avgränsningssamrådet framgår att det inte finns biotoper med biotopskydd som påverkas av anläggandet av broarna. Länsstyrelsen noterar att det finns en åkerholme inom östra etableringsområdet samt att en allé gränsar till arbetsområdet vid västra brofästet. Påverkan och hur eventuell dispensprövning hanteras ska framgå av ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen.

Broförbindelsen över Fyrisån berör det generella strandskyddet som omfattar 100 meter på västra sidan samt ett utvidgat strandskyddsområde om 300 meter på åns östra sida. Kommunen avser hantera detta i separat process. Utfallet av prövningen behöver framgå av miljökonsekvensbeskrivningen.

Förenlighet med 8 kap. miljöbalken

I området där bron kommer att anläggas beskrivs förekomst av flera fridlysta arter. Vad gäller fåglar, uter och fladdermöss bedöms dessa enligt samrådsunderlaget inte påverkas på ett förbjudet sätt om lämpliga försiktighetsåtgärder vidtas. Av kommande ansökan och miljökonsekvensbeskrivning ska det framgå vilka inventeringar som genomförts och hur bedömningarna gjorts för berörda arter.

Flertalet groddjur har påträffats i området. Samtliga groddjur är fridlysta enligt 4 a § eller 6 § artskyddsförordningen. Anläggningsarbete kommer att ske i våtmarksområde inom markavvattningsföretaget Ultuna invallningsföretag id nr CK 0916 väster om Fyrisån. Brostöd 6

anläggs i eller nära befintligt dike som därför måste ledas om. I samrådsunderlaget anges att våtmarkens främsta värde är att den utgör en bra vattenmiljö för bl.a. groddjur och har stort värde av att bevaras. Samtidigt anges att ingen risk för påverkan på grod- och kräldjur föreligger enligt artskyddsutredningen. Konsekvenserna för groddjur behöver klargöras och det behöver göras en groddjursinventering i våtmarken och diket med efterföljande bedömning av den ansökta verksamhetens förenlighet med fridlysningsbestämmelserna. Eventuella fortplantningsområden behöver identifieras. Om fortplantningsområden eller viloplats för arter fridlysta enligt 4 a § artskyddsförordningen skadas eller förstörs är åtgärden förbjuden.

Utter är fridlyst enligt 4 a § artskyddsförordningen. Kommunen behöver visa att det inte uppstår störning eller skada i aktiva gryt eller på utterns möjlighet att passera längs ån.

Samtliga förekommande fladdermusarter är fridlysta enligt 4 a § artskyddsförordningen. För fladdermöss gäller att det inte är förenligt med fridlysningsbestämmelserna att avverka träd som utgör fortplantningsområden eller viloplats. Eftersom fladdermöss vanligen återkommer till samma plats år efter år är dessa skyddade även då fladdermössen inte nyttjar platsen.

Samtliga vilda fåglar är fridlysta enligt 4 § artskyddsförordningen. Konsekvenser och skyddsåtgärder ska redovisas för förekommande arter. Tidrestriktioner för tyngre entreprenad vid ån kommer enligt underlaget att vidtas för att undvika påverkan på häckande och rastande fåglar. Betydande störning kan dock uppstå till följd av buller, hög mänsklig aktivitet eller förstörelse av aktiva häckningsplatser även på andra platser än vid ån. Häckningsplatser kan förekomma i samtliga berörda livsmiljöer såsom träd, våtmark, strandmiljön och på jordbruksmarken. Länsstyrelsen anser att konsekvenser och skyddsåtgärder behöver beskrivas tydligt, både vad gäller vilka områden, åtgärder och tidsperiod som avses.

Fynd av cinnoberbagge har gjorts vid västra landfästet för bron över Fyrisån. Artskyddsdispens för cinnoberbaggen längs hela sträcka D, resten av sträckan och depån kommer att hanteras i en separat dispensansökan till länsstyrelsen. Påverkan och dispensutfall behöver framgå av miljökonsekvensbeskrivningen.

Förekommande fridlysta växter behöver redovisas vad gäller konsekvenser och behov av skyddsåtgärder.

Världsarvsansökan

Årike Fyris är tänkt att ingå i en kommande nominering till Unescos världsarvslista, tack vare bevarade kulturhistoriska värden efter Carl von Linnés arbete som systematiker. En del av de världsunika värdena i reservatet är populationer av växter som finns kvar på ungefär samma platser som på Linnés tid. De kulturhistoriska och vetenskapliga värdena finns här oavsett om området senare kommer att ingå i ett världsarv eller inte. För att minska risken för påverkan på de linneanska värdena, är det viktigt dels att bevara de specifika växtlokaler som har extra intressanta linneanska arter, dels att inte införa växtmaterial av främmande ursprung.

De intressanta linneanska växtlokaler som närmast berörs av planerna på bro över Fyrisån är torrbackarna söder om Tyskbacken och Ultuna källa.

I hela området gäller att eventuell massinförsel av växtmaterial av linneanska arter, men av icke-lokalt ursprung, kan påverka den genetiska autenticiteten i linneanska populationer. Kommunen behöver i kommande ansökan och miljökonsekvensbeskrivning redogöra för hur landskapet ska gestaltas och marktytor ska återställas efter byggnationen. Ur linneansk synpunkt är det viktigt att det växtmaterial som sås eller planteras är av lokalt ursprung, åtminstone om det är samma arter som finns i Uppsala sedan Linnés tid.

I ”Broar Ultuna Hemslöjdsvägen - Underlag till detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D” står en del om landskapsgestaltning, världsarvsnomineringen och värdet av att använda lokalt växtmaterial. Mer läsning finns i Manktelow och Rautenberg. Hotet mot Linnés vilda växter. Svensk botanisk tidskrift 115:1 (2021). <https://svenskbotanik.se/wp-content/uploads/2021/02/1449->

manktelow.pdf. Som bilaga till denna artikel finns även en aktuell artlista (kunskapsläge 2020) över linneanska växter i Uppsala.

Riksintresse för naturvård, Ultuna källa

I yttrande över detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D har länsstyrelsen bedömt att det finns risk för påtaglig skada på riksintresset för naturvård Ultuna källa. Det anges i detaljplanen att anläggandet av brostöden riskerar att påverka hydrologin genom förändrade flödesvägar för grundvattnet och eventuell påverkan på grundvattenflöden behöver därför utredas närmare.

Kommunen behöver i sin ansökan och miljökonsekvensbeskrivning visa att planerade arbeten är förenliga med riksintresse för naturvård enligt 3 kap. miljöbalken för Ultuna källa. Det behöver framgå hur tillflödet till Ultuna källa beaktats, skyddsåtgärder och vilken uppföljning och kontroll som sker. Det underlag som använts för bedömning och utredningarna ska bifogas ansökan.

Återställning och masshantering

Miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla en redogörelse för de återställningsarbeten som planeras. Det behöver framgå hur återställning kommer att ske och vilka miljöer som kommunen planerar att skapa efter utförda arbeten.

Vid masshantering, återställande och kompensationsåtgärder är det viktigt att inte använda material som kan bidra till spridning av invasiva arter. Länsstyrelsen anser att inhemska växter av så lokalt ursprung som möjligt ska användas liksom att det ska anpassas till den pågående världsarvsansökan, se även rubrik världsarvsansökan.

Kompensationsåtgärder

Anläggandet av bron innebär förlust av naturvärden. Mark kommer att behöva tas i anspråk vilket kan innebära att livsmiljöer påverkas negativt eller riskerar att försvinna. Länsstyrelsen anser att ekologisk kompensation är motiverat och att förslag på detta ska redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen konstaterar att en arkeologisk utredning steg 1 har utförts. Kommunen avser att skicka in en begäran om arkeologisk utredning steg 2 i början av 2024. Efter genomförd arkeologisk utredning steg 2 är det möjligt att bedöma vilka fornlämningar som berörs och var en tillståndsprövning enligt kulturmiljölagens kan krävas. En arkeologisk förundersökning och arkeologisk undersökning måste vara slutförda innan arbetet kan påbörjas. Det gäller även för etableringsytor, arbetsvägar m.m.

Miljökvalitetsnormerna för vatten

Ytvatten

I kommande ansökan och miljökonsekvensbeskrivning ska det framgå hur sökande kommer att omhänderta eventuella föroreningar och sediment som riskerar att uppstå under byggtiden. Det ska även finnas en beskrivning av vilka åtgärder som vidtas för att inte riskera att äventyra miljökvalitetsnormen för ytvatten.

Grundvatten

Miljökonsekvensbeskrivningen behöver innehålla en analys av påverkan på miljökvalitetsnormerna för grundvatten, se resonemang i länsstyrelsens yttrande i detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D.

Kommunen behöver även resonera kring kumulativa effekter kopplat till grundvattenuttag som redan sker och relatera den eventuella permanenta grundvattenbortledningen till övriga uttag.

Samordnad prövning och parallella processer

Länsstyrelsen har den 12 september 2023 (dnr 402-4266-2023) yttrat sig över detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D. Länsstyrelsen har i yttrandet framfört synpunkter på

riksintresse för naturvård Ultuna källa samt miljökvalitetsnormer för grundvatten i samband med bron över Fyrisån. Kommunen behöver beakta vad som framgår i yttrandet gällande detaljplanen.

Länsstyrelsen är positiv till en samlad och samordnad prövning av de frågor som kan tas i ett sammanhang, t.ex. vattenskyddet, vattenverksamheten eventuella biotop och artskyddsfrågor.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Geohydrologi och vattenskydd

Val av lokaliseringen av bron grundar sig i det omfattande arbete som kommunen genomfört inom ramen för framtagandet av detaljplanen. Varför den valda platsen har valts för lokalisering av bron framgår av den framtagna miljökonsekvensbeskrivning som tillhör ansökan. Vid val av korridor att korsa Fyrisån har ett flertal faktorer inkluderats för det sammanvägda valet av plats, däribland risk för påverkan på grundvattnet. Det kommer att redovisas i den miljökonsekvensbeskrivning som tillhör den kommande ansökan om tillstånd till vattenverksamhet.

I ansökan kommer att redovisas bland annat valda arbetsmetoder och motiven av dem, skyddsåtgärder och kontroller för att minska risken för förändrade grundvattenströmningar samt risk för potentiella föroreningar som sprids. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas bland annat påverkan på grundvatten av planerade arbeten.

Kommunen har undersökt risken för påverkan på grundvattnet och grundvattenförsörjningen. De utredningarna är en del av underlaget för så väl ansökan som miljökonsekvensbeskrivningen.

Avseende etableringsytor och upplag redovisas dessa i miljökonsekvensbeskrivningen samt hur de avses utformas med skydd. Intention är att alla massor som behöver tas bort från området kommer att fraktas bort omgående och inte mellanlagras. Om de behöver mellanlagras kommer det att ske inom de redovisade etableringsytorna där skydd för grundvattnet anläggs.

Gällande grundvattenbortledning har justeringar skett utifrån mer detaljerade undersökningar vilket har minskat omfattningen av bedömt påverkansområde. Ingen grundvattenbortledning sker vid sänkning av Hemsjösvägen. Grundvattenbortledning sker temporärt (under del av byggskedet) och endast på den östra sidan av Fyrisån i samband med anläggande av brostöd 12-15 (inklusive östra landfästet vid brostöd 15). Grundvattenbortledningen sker cirka 6 veckor per brostöd 12-15 och 10 veckor för brostöd 15 inklusive det östra landfästet. Totalt sker bortledningen under cirka 28 veckor för hela området. Bedömningen är att ingen skyddsinfiltration kommer att behövas.

Avseende kumulativa effekter i anledning av den temporära grundvattenbortledningen kommer det att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Avseende kontrollprogram och beredskapsplan delar kommunen länsstyrelsens bedömning. Kommunen avser på sedvanligt vis att inkomma till länsstyrelse med utkast till kontrollprogram efter meddelad tillståndsdöm och innan vattenverksamheten påbörjas.

Utredning har visat att markavvattningsföretaget ej existerar och redogörelse för detta sker i ansökan. Kommunen avser att genomföra anläggandet av bron så att den gemensamhetsanläggning som däremot finns kan fortsätta sin funktion och att planerade åtgärder inte ska skada dess funktion.

Gällande föroreningar och förorenade områden framgår det av ansökan och den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen hur identifierade förorenade områden förhåller sig till det område som spårvägen och etableringsytor behöver och som tillståndsansökan omfattar. Provtagning har skett på flera punkter vilket redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Undersökningen omfattar bland annat markmiljö-provtagning, PFAS-provtagning av ytligt grundvattnet och sedimentprovtagning i ån. I ansökningshandlingarna kommer att förtydligas riskklassen för den nedlagda deponin väster om ån vid

Ultuna samt den gamla Sävja-Gökarbotippen. Deponiernas utbredningsområde har beaktats och enbart en mindre del av den norra deponin öster om Fyrisån bedöms beröras i mindre omfattning vid temporära grundvattenbortledningen.

Nyare utredningar som efter samrådet utförts att djupare grundvatten visar att PFAS-halterna är högre än riktvärdet för utsläppande till Fyrisån. Det länshållningsvatten som uppstår kommer därför att vid behov renas med särskilt reningssteg anpassat för PFAS-rening innan det släpps ut och ytbehovet finns säkerställt inom de föreslagna etableringsytorna.

Avseende buller redogör ansökan för de krav m.m. som följer av Naturvårdsverkets allmänna råd för buller vid byggplatser. Ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen redogör för bulleralstrande arbeten under byggskedet medan det ej redovisar bullersituationen när anläggningen är i drift eftersom byggandet då är avslutat. Bullersituationen när anläggningen är i drift hanteras däremot i arbetet med detaljplanen. Kommunen kommer i ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen för bron bland annat att beakta djurlivet på platsen för att begränsa mellan vilka tider som bullerstörningar inte får ske. Vid pål- och spontslagning ska bland annat en ljuddämpare användas för att minska buller vid källan. Vad gäller vibrationer kommer kommunen inför byggstart att arbeta fram en mer detaljerad riskanalys för att tydliggöra situationen med avseende på känsliga anläggningar i närområdet.

Avseende naturmiljö kommer det förtydligas i miljökonsekvensbeskrivningen vilka inventeringar som har genomförts. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att kompletteras med material avseende särskilt skyddsvärda träd och hålträd. Ansökan och miljökonsekvensbeskrivning kommer att förtydligas avseende beskrivning av och konsekvenser för naturmiljö på land och i vatten, bland annat avseende påverkan på fisklek och fiskvandring. Arbetet avses genomföras så att det vid arbete med brostöd kan behövas avspärningar, men hela området på respektive sida av ån kommer inte att spärras av under byggnationen. När arbetet vid två brostöd är färdigt kan området mellan dem öppnas upp för att möjliggöra passage för djurlivet.

Ansökan och miljökonsekvensbeskrivning innehåller redovisning avseende förkommande biotopskyddsobjekt, och naturreservat samt konsekvenser och behov av skyddsåtgärder. Natura 2000-områden är inte inkluderade då det inte finns något sådant i närområdet av det aktuella området som ansökan avser. Påverkansområdet för grundvattensänkning och buller redovisas. Åkerholmen i östra etableringsområdet kommer att skyddas och ej påverkas. Påverkan för allén vid västra brofästet kommer att förtydligas.

Strandskyddet hanteras dels genom att kommunen hos länsstyrelsen kommer att ansöka om upphävande, dels inom ramen för den kommande vattenrättsliga prövningen. I övriga fall och vid behov kommer kommunen att separat söka strandskyddsdispens.

Avseende groddjur kommer ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen att förtydligas för att klargöra konsekvenserna.

Gällande utter bedöms det att inga boplatser finns observerade inom arbetsområdet för bron. Fri passage kommer att finnas i ån eller på endera sida av strandkanten för att säkerställa att utter kan passera. För fåglar redovisar materialet hur arbetet anpassats för att minska risken för störningar på fågellivet. Redovisning kommer att ske i ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen.

Påverkan på bland annat cinnoberbagge redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. För spårvägen avser kommunen att söka dispens från artskyddsförordningen i separat ordning, det redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att innehålla redovisning avseende skyddade arter. Inga strikt skyddade arter har identifierats inom området för där bron ska anläggas. En art (backsippa) har inrapporterats på respektive sida av ån, men fynden är inrapporterade med låg noggrannhet (+/- 500 m). Inga lämpliga växtplatser har identifierats inom området för bron vilket gör att det inte är troligt att arten finns inom arbetsområdet för bron.

Ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen kommer att innehålla redovisning avseende hur landskapet ska gestaltas och markytor återställas så att linneanska värden i områden i anslutning till de Linné-stigar som finns kan säkerställas.

Avseende Ultuna källa kommer ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen att innehålla redovisning avseende eventuell påverkan på olika riksintressen. Bland annat kommer pålar att slås ner väster om Fyrisån för att säkerställa att grundvattenläckage ej ska ske, vilket är mer troligt vid borrning. Två av brostäden på den västra sidan ån kommer även att grundläggas högre upp för att minska schaktdjupet och undvika risk för bottenuppträckning. Den temporära grundvattenbortledningen öster om Fyrisån och borrningen av brostöden öster om ån bedöms inte påverka Ultuna källa.

Den tekniska beskrivningen kommer att innehålla redovisning på vilket sätt arbetet kommer att ske med återställning som planeras och masshanteringen i enlighet med länsstyrelsens yttrande.

Kommunen överväger behovet av kompensationsåtgärder för förlust av naturvärden men bedömer att återställandet kommer kunna ske på så sätt att några åtgärder därutöver inte ska behövas. Bland annat kommer planteringar ske på slänterna vid brofästena och jordbruksmark som nyttjas under etableringen att återställas.

Avseende kulturmiljö och fornlämningar har det inom ramen för arbetet med detaljplanen skickats in en ansökan för arkeologisk utredning steg 2. Ansökan omfattar så väl området för detaljplanen samt vid tillfället kända etableringsytor och arbetsvägar. Kommunen är medveten om att utredningen behöver vara slutförd innan arbete kan påbörjas.

Avseende miljö kvalitetsnormer för vatten kommer miljökonsekvensbeskrivningen att innehålla redovisning avseende hantering och åtgärder för att säkerställa ytvattnet under byggtiden. För grundvatten kommer miljökonsekvensbeskrivningen också att förtydligas.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har tagit del av rubricerad samrådshandling gällande anläggande av bro över Fyrisån och noterar att segelfri höjd för den nya bron ej är fastställd, och vill därför informera om att segelfri höjd för farled 921 är 17,1m vid Stäketbron, och inte 16,0 meter (se sjökortsbild). En högbro med segelfri höjd på 16,0 meter är därför att anse som en försämring jämfört med nuläget, och Sjöfartsverket hoppas att den nya högbron byggs med 17,1 meters segelfri höjd för att inte försämrade fritidsbåtars möjlighet att besöka Uppsala.

Sjöfartsverket har tidigare kommenterat planerna på en ny broförbindelse över Fyrisån och vidhåller att det är av yttersta vikt att den nya broförbindelsen över allmän farled 921 dimensioneras på sådant sätt att farledsbredd och segelfri höjd inte inskränks eller begränsar tillgängligheten för sjötrafiken mer än andra broar över Fyrisån.

Sjöfartsverket noterar att det kan bli aktuellt med viss avlysning av farleden under byggnationen, och ser positivt på planerna att eventuella avlysningar förläggs till vinterhalvåret då den negativa påverkan för sjötrafiken är som minst.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Höjden för bron, bredden på farleden och segelfri höjd hanteras inom arbetet med att ta fram detaljplanen. Tillståndsprövningen av vattenverksamheten reglerar inte dessa frågor. Synpunkterna har förts vidare till arbetsgruppen för detaljplanen. Kommunen tackar för synpunkterna avseende avlysning av farleden och att det bör ske under vinterhalvåret.

SMHI

Parallellt med arbetet att minska klimatpåverkan måste samhället anpassas till nuvarande och framtida klimat. Klimatanpassningsåtgärder kompletterar insatser för minskad klimatpåverkan. Dessa båda insatsområden är beroende av varandra och bör samordnas i så hög utsträckning som möjligt för att bidra till en hållbar utveckling för alla. Hänsyn behöver tas till såväl långsamma klimatförlopp som stigande havsnivå och förändringar i årstidernas längd som till ändring i enskilda väderhändelser som värmeböljor och skyfall. Klimatpåverkan är transnationell – det som händer i andra delar av världen påverkar Sverige, och tvärtom.

Vid bedömning av framtida klimatförändringar, riskvärdering och planering av anpassningsåtgärder bör det framtida klimatet analyseras utifrån flera olika utsläppsscenarioer och flera möjliga utfall utifrån dessa bör beaktas.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Synpunkterna noteras. Projektet har höjdsatts och utformats för att säkerställa en långsiktig hållbar utformning och lösning för att möjliggöra ett mer hållbart resande. Detta regleras inom arbetet med detaljplanen. Tillståndsprovningen av vattenverksamheten reglerar inte de delarna.

Statens geotekniska institut (SGI)

I samrådshandlingen anges att det har utförts provtagning av jord och grundvatten. SGI saknar uppgifter om var proverna är tagna, på vilka djup som proverna är tagna och vilka analyser som är utförda. Vi saknar också en beskrivning av hur massorna ska hanteras. Det framgår inte om sedimentprover är tagna och vilka eventuella analyser som är utförda. Vi saknar en beskrivning av sedimentens föroreningsgrad, hur sedimenten ska hanteras och vilka skyddsåtgärder mot grumling som är tillämpliga. Det anges att flera PFAS-ämnen förekommer i grundvattnet. Vi saknar en beskrivning av hur grundvattnet ska hanteras och om det finns risk för förorenings-spridning under grundvattenbortledningen. Kommande ansökan bör kompletteras med redovisning av utförda geotekniska undersökningar och sättningsberäkningar. Vi föreslår att kommande MKB redovisar om det förekommer en stabilitetsproblematik intill Fyrisån under arbetsskedet, som kräver skyddsåtgärder, avseende tillfälliga arbetsvägar, uppställningsplatser och upplag.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Materialet kommer att innehålla redovisning av var provtagning har skett, vilket djup och vilka analyser som är utförda och hanteringen av massor. En sedimentprovtagning har utförts och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen till ansökan. Hur grundvattenbortledningen kommer att ske förtydligas i miljökonsekvensbeskrivningen. Geotekniska utredningarna för Fyrisån har tagits fram för bron och biläggs som en bilaga till den Tekniska beskrivningen till ansökan. Kompletterande geotekniska undersökningar kommer även att utföras under våren/sommaren 2024. Spontning kommer att ske vid ån för att säkerställa ett möjligt genomförande och anläggande av arbetsvägar och brostöd närmast ån.

4.2 Kommunala nämnder, förvaltningar med flera

Uppsala vatten och avfall AB

Det framgår av underlaget att brostöden kommer anläggas på slagna pålar och flera stöd planeras att byggas inom spont för att minimera påverkan på befintlig mark där grundvatten kan tränga in i schaktbotten. UVAB önskar en riskbeskrivning för en eventuell permanent kontakt mellan ett undre- och övre magasin/ytvatten samt vilka konsekvenser en sådan kontakt skulle kunna medföra, i ett driftskede, för det undre magasinet.

Det framgår inte av samrådsunderlaget hur många pålar som slås per brostöd och hur djupt de planeras att slås ner i isälvmaterialet. UVAB önskar att risken för påverkan på grundvattenströmningen i magasinet beskrivs som en följd av själva pålarna och pålningsarbetet. Även risken för grumling i samband med pålning och eventuell påverkan på UVABs uttagsbrunnar nedströms bör beskrivas i ansökningshandlingarna.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Stadsbyggnadsförvaltningen kommer att förtydliga materialet i enlighet med Uppsala vatten och avfalls yttrande, bland annat för att klargöra situationen kring eventuell permanent kontakt mellan undre- och övre magasin/ytvatten, samt vad konsekvenserna skulle kunna medföra för det undre magasinet. Materialet kommer att förtydligas avseende antalet pålar per brostöd och dess djup. Risken för grumling i vattentäkten vid pålning beskrivs bland annat i den hydrogeologiska utredningen som bifogas ansökan.

Miljöförvaltningen, Uppsala kommun

Nämnden framför att avseende intrång i naturreservatet Årike Fyris finns ett undantag i föreskrifterna som möjliggör en trafikförbindelse över Fyrisån inom den zon som markeras med anläggningsyta i reservatsbeslutet. Undantaget gäller om intrång och barriäreffekter i natur- och kulturmiljön minimeras. Nämnden har därför inga synpunkter angående de åtgärder som planeras i ansökan om vattenverksamhet utifrån naturreservatet Årike Fyris, men vill påtala att åtgärder som inte har direkt koppling till trafikförbindelsen, så som dagvattendammar, planteringar och anläggande av åkerholmar kan behöva prövas mot reservatsföreskrifterna.

Då strandskyddet avses hanteras av länsstyrelsen genom en ansökan från kommunen har nämnden inga synpunkter.

Gällande buller framför nämnden att då byggnationen kommer att pågå under cirka tre år är det viktigt att buller från byggverksamheten inte stör omgivningen. Riktvärden finns i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15). För natur- och friluftsområden samt naturreservat saknas specifika riktlinjer för byggbuller. Samrådsunderlaget nämner att underlag kommer att tas fram för att belysa vibrationer och påverkan på naturmiljön och djurlivet. Nämnden bedömer att samrådsunderlaget tydligt redogör för de potentiella risker som kan uppstå till följd av buller och vibrationer. Om klagomål trots det skulle inkomma till miljöförvaltningen under byggskedet, kan miljö- och hälsoskyddsnämnden behöva överväga om ytterligare åtgärder behövs för att minska störningarna, eller om det är nödvändigt med eventuella tidsbegränsningar för viss verksamhet.

Avseende markföreningar lyfter nämnden fram att de nämnda markundersökningarna inte har meddelats miljöförvaltningen i enlighet med 10 kap. Miljöbalken. Nämnden framför att kompletterande provtagning kan behöva genomföras då vissa områden kan ha förhöjda risker för föreningar inom det utpekade arbetsområdet. Nämnden framför att det beskrivna kontrollprogrammet även inkluderar kontroll av massor som kommer schaktas. Med tanke på mängden massor som schaktas bort och att det i möjligaste mån ska återanvändas bedömer nämnden att återanvändning av schaktmassor kan vara anmälningspliktig. Det gäller i synnerhet för massor med föroreningshalter över mindre än ringa risk (MRR).

Nämnden vill påminna om att ifall förorenad mark påträffas ska det genast anmälas till miljöförvaltningen enligt 10 kap. miljöbalken. Efterbehandling av förorenade områden ska anmälas till miljöförvaltningen innan åtgärden påbörjas, enligt 28 § i förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

Nämnden framför också att hantering av petroleumprodukter och andra kemikalier ska ske så att hela volymen vid läckage förhindras att tränga ned i marken. Spill ska omhändertas omedelbart. Uppställning av arbetsfordon och maskiner ska göras så att eventuellt läckage av petroleumprodukter med mera förhindras nå grund- eller ytvatten. Läns- och byggvatten får inte släppas till dagvattennät eller infiltreras i mark innan kontroll av föroreningsinnehåll. Påträffas föroreningar ska miljöförvaltningen underrättas omgående. Uppsala Vatten och Avfall AB ska kontaktas innan vattnet släpps till dagvattennätet. Miljöförvaltningen tillämpar Göteborgs Riktlinjer och riktvärden för utsläpp av förorenat vatten till dagvattennät och recipient (R2020:13). På grund av närheten till de beskrivna EBH-objekt kan det finnas risk för förhöjda halter föroreningar i länsvattnet. Analysomfånget bör ta hänsyn till de potentiella riskerna kopplat till EBH-objekten.

Nämnden framför att vid arbete inom vattenskyddsområdet ska vattenskyddsföreskrifterna följas. Rekommenderade riskminimerande åtgärder ska beaktas. Lämpliga skyddsåtgärder bör redovisas i enlighet med den framtagna riskanalysen.

Nämnden vill uppmärksamma att även Fyrisån Vattenvårdsförbund kan vara lämplig remissinstans.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Synpunkterna angående naturreservatet Årike Fyris och det undantag som finns för en trafikförbindelse noteras. Även synpunkterna om hanteringen av strandskyddet och buller noteras. Projektet kommer att säkerställa att föroreningar som identifieras rapporteras in till miljöförvaltningen. Det kontrollprogram som kommer att framarbetas i samråd med tillsynsmyndigheten kommer att beakta det nämnden anfört. En dialog kommer att föras med miljöförvaltningen avseende hanteringen av massor och återanvändning av dessa och om anmälan behövs kommer det att ske. Synpunkter avseende hantering av petroleumprodukter och kemikalier noteras. Kommunen anser att de framtagna försiktighetsåtgärder och kontrollprogram som finns inom projektet svarar upp på hur detta ska hanteras på ett säkert sätt. Länshållningsvattnet kommer att renas innan det släpps ut med tanke på att bland annat PFAS har identifierats. Materialet kommer att förtydligas så att skyddsåtgärder för att trygga grundvattnet redovisas tydligare.

Statens lantbruksuniversitet (SLU)

I anslutning till brofästena på den östra sidan av Fyrisån bedriver SLU olika typer av jordbruksverksamhet. Det rör sig både om odling och betesdrift inom ramen för en ren jordbruksverksamhet men kan även bestå av odling i forsknings- och utbildningssyfte. Om schaktning och byggnation av brofästena påverkar grundvattentillförseln kan detta även få påverkan på den av SLU bedrivna verksamheten.

Byggnation och grundvattenpåverkan kan påverka produktionen av grödor. Påverkan kan inte fastställas på förhand. Byggtiden sträcker sig över flera år. Om nederbörden mellan maj till mitten av juli är normal eller under det normala kan grundvattenbortledningen få en negativ påverkan på produktionen med tillhörande ekonomiska konsekvenser. Byggnationen kan också påverka möjligheten till betesdrift direkt söder om bron på östra sidan om ån. Exempelvis kan pålning störa mycket. Påverkan på grundvattennivån kan få konsekvenser på betesavkastningen under flera år.

Om det är ordinarie jordbruk, odling och djurhållning som bedrivs på de aktuella arealerna måste den ekonomiska skadan ersättas eller minimeras. Det går att minimera skadan genom att tillämpa en kompensatorisk bevattning av den påverkade arealen. Andra faktorer som kan begränsa skada är till exempel genom att undvika körskador i växande gröda och pålning under betesperioden.

I de fall det är fältförsök inom forskningen som påverkas av bortledningen anser SLU att ekonomisk kompensation inte kan vara det enda alternativet utan vid dessa odlingar måste miljökonsekvensbeskrivningen ange att dessa även ska skyddas från påverkan genom obligatorisk kompensatorisk bevattning. Dessa försök utgör forskningsinfrastruktur för SLU på samma sätt som laboratorier placerade i byggnader. Det sker en rotation mellan odling för forskning och det är inte möjligt att peka ut exakt vilka arealer som behövs för forskningsverksamhet. SLU framför att kommunen och verksamhetsutövare måste planera för att kunna genomföra kompensatorisk bevattning inom hela den yta som ägs av SLU och som kan påverkas av bortledning av grundvatten.

Om det blir en långvarig sänkning av grundvattenytan kan det medföra långsiktiga negativa effekter för växtodling. En sådan konsekvens behöver undvikas. En undersökning av nuläget kommer att behöva liksom ett övervakningsprogram som styr insatser med kompensatorisk bevattning för att hantera en sådan risk.

SLU är också oroliga för pålning vid brofäste som kan leda till omfattande uppträngning av grundvatten och översvämning eller försumpning av områden i anslutning till dessa arbeten och inom områden som ingår i markavvattningsföretaget/Ultuna invallningsföretag. SLU anser att markavvattningsföretaget är aktivt. Hela företagets utbredning och funktion måste utredas på ett tydligare sätt i miljökonsekvensbeskrivningen för att denna ska anses ha den omfattning och detaljeringsgrad som behövs för ett korrekt tillståndsbeslut. Eventuell påverkan på markavvattningsföretaget måste beskrivas tydligare. En fortsatt utredning borde även inkludera en analys om den dagvattenlösning som är under framtagande för Södra staden och Campusområdet på något sätt påverkas av arbeten med brofästena över Fyrisån eller om den tänkta dagvattenlösningen genom brofästernas placering kommer att kunna påverka markavvattningsföretaget.

SLU har tidigare yttrat sig inom kommunens arbete med detaljplanerna delsträcka A-C och D avseende buller och vibrationer. I underlaget framgår att kommunen ska följa Naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller under byggskedet. Med tanke på att en stor del av SLU:s arbete med djur i området är inriktat på forskning och behandling av levande djur kan de som gör fortsatta utredningar inte utgå från Naturvårdsverkets riktlinjer. De gränsvärden och riktlinjer som tas fram i detta arbete måste istället vara anpassat till den av SLU bedrivna verksamheterna inom campusområdet. Avseende vibrationer behöver även känslig utrustning och inte enbart byggnader besiktas. Det är viktigt med god kännedom om SLU:s verksamhet. Vid Universitetsdjursjukhuset bedrivs avancerad djursjukvård som använder utrustning som är av högsta nivå i fråga om teknik och utveckling. Utrustningen är känslig för störningar, precis som djuren.

Det är viktigt att en förändrad markanvändning inom parken mot Fyrisån inte hindrar att campusparken även i fortsättningen kan vara tillgänglig för universitets personal och studenter. Vart

fjärde år arrangeras en större landskap mellan studenter och idrottsområdet är av stor vikt och påverkan av en bro måste i möjligaste mån minimeras.

Det västra brofästet kommer att skära rakt igenom ett av SLU:s så kallade rektorsminnen. Det aktuella rektorsminnet utgörs av en tallskog planterad i början av 1980-talet till minne av SLU:s första rektor. SLU inser att det kan vara omöjligt att flytta brobanken på grund av detta då bör miljökonsekvensbeskrivningen ändå ta hänsyn till och förelägga utvecklaren att tillse att ett nytt värdigt rektorsminne etableras som ersättning.

Fortsatt jordbruk på östra sidan är en avgörande aktivitet för att säkerställa kulturmiljön i området. Det är därför av största vikt att planerade åtgärder säkerställer långsiktig rationell hävd av betesmarker (söder) och fortsatt växtodling norr om bron. SLU ifrågasätter anläggning av kompensatoriska artificiella åkerholmar i odlingslandskapet när de nya strukturerna, tex banken till brofästena, kan utvecklas för att bidra både till biologisk mångfald och kulturmiljö. Jordbruksmark är generellt skyddad enligt miljöbalken och att exploatera jordbruksmark enbart för att skapa rent visuella element i landskapsbilden är inte i linje med miljöbalken. Det kommer att ta cirka 10-20 år att etablera sådan vegetation på de tänkta åkerholmarna att dessa i någon mätbar omfattning uppnår önskad effekt. Detta bör också belysas i kommande utredningar och miljökonsekvensbeskrivning.

Ett område i anslutning till Hemsjösvägen har angivits som uppställningsyta under byggtiden. Det ska i detta sammanhang påpekas att även om ianspråktagandet av mark endast sker för tillfälligt nyttjande under byggtid så medför detta att den forskning som bedrivs på marken och de vetenskapliga resultat som kan erhållas från denna forskning går förlorad. Värdet på marken som går förlorad kan inte heller värderas utifrån sedvanliga värderingsregler utan mark inom vilken SLU bedrivit forskningsverksamhet måste värderas utifrån de forskningsresultat som därvid går om intet. Såväl permanenta som tillfälliga markanspråk måste vägas mot den olägenhet som intrånget innebär. När det gäller tillfälligt nyttjande av mark under byggtid för upplag och vägar bör sådana, även om det kan medföra längre transportsträckor, förläggas på mark som inte ingår i den av SLU bedrivna forskningsverksamheten.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

I ansökan och PM Hydrogeologi kommer redovisning lämnas gällande bl.a. bedömd påverkan på jordbruksmarken i anledning av grundvattenbortledningen. Bland annat redovisas temporär grundvattensänkning och dess påverkan på skördar. Kommunen är positiv till fortsatt dialog med SLU i de frågor som tas upp i yttrandet. Ambitionen är att intrånget i jordbruksmark för etableringsytor ska vara så litet som möjligt och att marken ska återställas efter det att bron anlagts.

Frågor gällande invallningsföretaget har utretts och redovisas i ansökan med underlagshandlingar. Eventuell framtida dagvattenhantering för södra staden eller campusområdet kommer inte att hanteras inom ramen för en sådan utredning. Synpunkterna gällande befarad påverkan har skickats vidare inom kommunen för hantering i rätt ärende.

Gällande vibrationer kommer kommunen att tillsammans med SLU bättre inventera verksamheter, deras känslighet och de geotekniska förutsättningarna i området för att säkerställa en så god miljö som möjligt för pågående verksamheter. En riskanalys för vibrationer kommer att tas fram. Riktvärden för vibrationer kommer därefter att tas fram och anpassas efter varje enskild byggnads och verksamhets känslighet för vibrationer. En besiktning sker före byggstart och dialog kring skydd av känslig utrustning och försöksdjur. Brofästet väster om Fyrisån kommer att göra ett intrång i idrottsområdet. Då landskampen arrangeras vart fjärde år, och nästa tillfälle är september 2024, är det kommunens bedömning att byggnationen inte ska påverka arrangemanget under 2024 och att förhoppningen är att den delen av bron ska vara färdigbyggd till 2028. Dock är det inte möjligt att garantera det varför det kan finnas behov av att i tidig dialog säkerställa en alternativ plats för genomförande av idrottsevenemanget om byggnation fortfarande pågår 2028 på platsen.

Kommunen kommer att i dialog med SLU finna en lämplig plats och utformning för att ersätta det rektorsminne som behöver tas bort.

Betesmarkerna söder om bron på östra sidan kommer att fortsätta kunna nyttjas som betesmark efter bronns uppförande. Kommunen ser utifrån de framtagna utredningarna ett behov av att av kulturmiljöskäl anlägga åkerholmar norr om bron på östra sidan av Fyrisån. Kommunen bedömer att detta går att göras på ett sätt så att jordbruk kan fortsätta drivas på omkringliggande jordbruksmark.

Frågan om åkerholmarna hanteras inom ramen för detaljplanen delsträcka D och är inte en del av tillståndsansökan för vattenverksamhet. Avseende marken som tillfälligt ska nyttjas vid Hemslöjdsvägen är kommunen medveten om de värden som marken kan ha för den pågående verksamheten. Stora delar av marken den tänkta marken öster om Hemslöjdsvägen nyttjas för hästthagar varför kompletterande uppgifter från SLU kan behövas avseende vad det är för forskning som pågår inom ytan för att bättre kunna förstå hur det kan kompenseras. Gällande tillfälligt nyttjande av mark är det kommunens ambition att störa nyttja så lite mark som möjligt utanför detaljplanens avgränsning.

4.3 Synpunkter från särskilt berörda

Akademiska hus

Akademiska hus framför att de inom sin fastighet Ultuna 2:23 har flera hyresgäster i sina byggnader. Hyresgästerna har flera viktiga anläggningar inom fastigheten som Akademiska hus lyfter fram, bland annat forskning och tillverkning. Djur hanteras inom flera delar av fastigheten.

Miljöeffekter som väntas uppkomma till följd av vattenverksamheten (exempelvis buller och vibrationer) ska enligt samrådsunderlaget beskrivas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Akademiska Hus vill som underlag till denna MKB särskilt betona att det i Campus Ultuna bedrivs verksamheter som är känsliga för störningar och/eller som utförs med utrustningar som är känsliga för störningar. På området finns också ett stort antal djurarter i hägn och i laboratoriemiljöer. Många djur är känsligare för störningar i form av exempelvis ljud och vibrationer än vi människor. Akademiska Hus menar att känsligheten hos verksamheterna i området kan innebära att influensområdet för olika typer av störningar kan vara mer omfattande än vad som är vanligt förekommande.

Det anges exempelvis i samrådsunderlaget att Naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller ska gälla under byggskedet. Akademiska Hus anser att de nivåer för buller som Naturvårdsverket anger inte är tillämpliga för de typer av verksamheter som bedrivs inom nämnda fastighet och att gränsvärden anpassade till aktuella verksamheter måste tas fram.

Risk för sättningsskador

Akademiska Hus bedömer att det finns risk att sättningsskador uppstår på byggnader inom den egna fastigheten till följd av anläggningsarbetet. Detta gäller särskilt den äldre bebyggelsen i området nära bron över Fyrisån. I samrådsunderlaget nämns att kontrollprogram ska tas fram i samråd med länsstyrelsen. Akademiska Hus vill ta del av detta kontrollprogram och ges möjlighet att påverka exempelvis hur och var sättningsmätningar ska genomföras före, under och efter byggskedet. Detta gäller även besiktning av vibrationskänsliga byggnader.

Ultuna invallningsföretag

Ett antal av brostöden (2-8) samt det västra brofästet ser enligt samrådsunderlaget (Figur 3) ut att ligga inom markavvattningsföretaget Ultuna invallningsföretags verksamhetsområde. Förutsättningarna

kring detta markavvattningsföretag är i dagsläget till stor del oklara, men Akademiska Hus menar i likhet med SLU att företaget är aktivt. För att klargöra hur invallningsföretaget påverkas behöver dess funktion, utbredning och fortsatta drift utredas vidare. Den fortsatta utredningen bör även inkludera en analys om hur den dagvattenlösning som är under framtagande för södra staden och campusområdet eventuellt påverkas eller påverkar anläggningsarbetet och invallningsföretaget.

Övrigt

Akademiska Hus har tagit del av SLU:s synpunkter rörande samrådsunderlaget och ansluter sig i allt väsentligt till dessa.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Kommunen är införstådd med de verksamheter som finns inom fastigheten men behöver ytterligare information för att få en bättre förståelse för inom vilka delar av fastigheten som känslig utrustning och djur finns samt var forskning bedrivs. Kommunen kommer därför att verka för en fortsatt dialog med fastighetsägaren. Kommunen kommer att eftersträva att buller och vibrationer ska störa så lite som möjligt, men kommunen kan inte garantera att ingen störning kan uppstå. En riskanalys för vibrationer kommer att tas fram där byggnader och dess verksamheter inventeras. Riktvärden för vibrationer kommer därefter att tas fram och anpassas efter varje enskild byggnads och verksamhets känslighet för vibrationer. En besiktning sker före byggstart och dialog kring skydd av känslig utrustning och försöksdjur.

Som verksamhetsutövare har kommunen ett ansvar för de skador som uppstår på byggnader i anledning av vattenverksamheten. Kommunen ser gärna en tät dialog med fastighetsägaren för att säkerställa att mätningar genomförs på rätt plats och att byggnader dokumenteras väl inför det att arbetet i enlighet med tillståndsansökan ska genomföras.

Frågor gällande invallningsföretaget har utretts och redovisas i ansökan med underlagshandlingar.

Privatperson 1

Hej ! Jag skriver pga störningar på grundvattnet och hur stor påverkan det kommer bli. De två fastigheterna jag uppgivet här ovanför tar vatten från egen borrhälsbrunn. Nu är frågan om våran vattentillgång kommer beröras av de tilltänkta arbetena ni kommer göra och vad ni tänker er göra och erbjuda oss om vårt vatten försvinner? Vi förutsätter att inte vi ska behöva stå för kostnader om vårt vatten plötsligt är borta eller blir otjänligt pga byggen som inte vi kan påverka. Det gäller en borrhälsbrunn med ett djup om ca 45 m som gjordes i början på 1950 talet.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Bedömningen är att inga kända brunnar vare sig inom eller utanför påverkansområdet för grundvatten kommer att påverkas negativt av den grundvattenbortledning som erfordras för byggandet av bron, varken gällande tillgång eller kvalitet. Det går att läsa mer om de hydrogeologiska förhållanden och brunnar i området i PM Hydrogeologi, som utgör en bilaga till ansökan. Vid uppkomna skador på grund av vattenverksamheten är det kommunen i egenskap av verksamhetsutövare som är ansvarig.

Privatperson 2

Vill höra om alla borringar intill våran gemensamma djupborrade vattenbrunnar. Vill även veta om ni har flyttat fram spårvägen från hästhagen som var ursprungligen och närmare våra tomter. Hur blir det med våra utfarter? och buller nu när den kommer närmare våra fastigheter? Vill även ha blanketter om skadestånd.

Har fortfarande inte fått något svar från er.

Vill yrka om skadestånd, då vår fastighet kommer att utsättas för buller och dåligt vatten i vår djupborrade brunn. Från början skulle bron gå över ån till hästhagen. Men nu ska ni köpa in fastigheten bredvid oss och ändra spårvägen närmare vår nybyggda villa. En fastighet som gått i arv från generation till generation.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Bedömningen är att inga kända brunnar vare sig inom eller utanför påverkansområdet för grundvatten kommer att påverkas negativt av den grundvattenbortledning som behövs för byggandet av bron. I PM Hydrogeologi, som utgör en bilaga till ansökan, presenteras de hydrogeologiska förhållanden som finns i området inklusive förväntad påverkan på brunnar.

Under projektets gång har flera olika brolägen utretts varav flertalet som gick längre norrut över de öppna fälten. Med hänsyn till riksintresset för kulturmiljö har man valt att gå vidare med broalternativet längre söderut, som går i en böjd bana längs med trädridån. Tillståndsansökan för vattenverksamhet reglerar inte brons dragning utan det sker inom arbetet med den detaljplan som är under framtagande.

Om det trots utredningar visar sig att det blir försämring i er brunn på grund av grundvattenbortledningen åligger det kommunen i egenskap av verksamhetsutövare att ersätta den.

Privatperson 3

Jag är totalt emot byggandet av bron. Jag har betalat mycket pengar för att jag och min familj ska bo i ett lugnt område och det var detta som tilltalade mig att betala dyrt för bostaden. En bro innebär buller och mer trafik i ett naturområde nära min bostad. Dessutom har jag bergvärme som kan komma att påverkas. Jag kommer inte heller att ha någon nytta av bron. Alltså jag är helt emot byggandet av bron!

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Stadsbyggnadsförvaltningen har noterat synpunkten.

Privatperson 4

Vi har vid ett antal tillfällen försökt att få klarhet i vem som kommer bära ansvar för skador på vår fastighet när, grundvattnet sänks, pålning mm, utförs vid anläggningen av bron över Fyrisån och Hemslojdsvägen. Som framgår av senaste dokumentet är det klarlagt att skador kommer uppkomma. Uppsala kommun saknar kompetens inom ett viktigt område, varför projektet måste stoppas. Dokumentet som finns att tillgå har rena faktafel när det gäller historiken kring Nántuna By och dess byggnader. Att lämna in ansökan för miljöprovning som innehåller faktafel visar på inkompetens eller

så vill kommunen inte redovisa korrekt fakta. Vi är övertygade att kommunen på flera punkter inte har redovisat rätt fakta och risker för projektet. Vi anser därför att projektet inte skall genomföras.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Bedömningen är att inga fastigheter förväntas ta skada till följd av brobygget. I PM Hydrogeologi som utgör en bilaga till ansökan, redovisas den inventering som utförts av sättningskänsliga byggnader. En riskanalys för vibrationer kommer även att ta fram under detaljprojekteringen av bron där alla byggnader och dess verksamheter inom ett visst avstånd från bron inventeras. Riktvärden för vibrationer kommer därefter att tas fram och anpassas efter varje enskild byggnads känslighet för vibrationsskador. En besiktning sker sen före byggstart. Vid uppkomna skador är det kommunen i egenskap av verksamhetsutövare som är ansvarig. Kommunen kommer att med stöd av utredningar lämna in en genomarbetad ansökan till mark- och miljödomstolen. Ansökan kommer att prövas av domstolen. Domstolen kommer vid meddelande av tillstånd att bestämma erforderliga villkor.

Stadsbyggnadsförvaltningen har noterat synpunkten om att projektet inte borde genomföras.

Privatperson 5 och 6

Absolut nej till spårväg och bro i årike fyris och genom Nåntuna, Sävja för att till sist sluta vid ett berg i Bergsbrunna. Allmänt: Den politiska ledning som driver på om detta gör det enbart av egen agenda, för att lämna ett monument över sig själva och bortser från de människor som bor i region och kommun. De så kallade experter de anlitar är anlidade och avlönade av just det: kommunen och dess ledning. Man förminskar risker för att kontaminera och förstöra allas vårt grundvatten genom att ej ha tillräcklig teknik eller kunskap för att påla för en bro över fyrisån. Kommunstyrelsen tar inte hänsyn till boendes klagomål och har under hela processen gett sken av en dialog som är en monolog. Man förbereder och gör åtgärder fortlöpande i området och leker med skattebetalarnas pengar. Konjunktur och ekonomi: De styrande i kommunen tar inget beaktande att vi befinner oss i en djup lågkonjunktur där låneräntor och kostnader gör deras befintliga glädjekalkyl närmast löjeväckande. De skuldsätter varje invånare och våra barn får en stor låneskuld för att göra detta otidsenliga och extremt riskabla monument över sig själva. Världsarv och kulturhistorisk mark: De struntar i att vi har en världskänd person som bott och verkat i området. Carl Von Linné. Uppsala riskerar att vi ej får hans stigar och område att bli klassat som världsarv. Selektiv information: Uppsala kommuns ledning har en av Sveriges största staber av kommunikatörer och ändå försöker de tysta ner denna gigantiska sak som berör hela kommunen och regionen. Vem skall åka från Gottsunda till berget i Bergsbrunna? Vem har gjort en realistisk och korrekt bedömning utan att vara anlidad av kommunen eller personer som har intresse i detta? De siffror som kastats fram är ju rena fantasier. Hur många Gottsundabor vill åka till Sävja eller Bergsbrunna? Det finns absolut inget behov av denna spårväg men pengarna behövs till annat viktigare. Placering av spårvagnsdepå: De har planerat en depå för spårvagnar öster om ån även fast de ej har tillstånd att bygga en bro eller kan garantera att det idag finns en lösning hur det skall ske utan några risker. Hur löser de vagnsflyttningarna om de endast får göra en västlig linje? Flyga dit vagnarna med helikopter? Ansvar: Vem kan hållas ansvarig om detta fortgår och grundvatten, kostnader skenar, buller blir outhärdligt i många år framåt för de boende och i viss mån för all framtid? Att närliggande befintliga fastigheter sjunker i värde och inte ökar som nuvarande ledning påstår? Vem betalar ut mellanskillnaden? Kommunledningen personligen eller kommunen?

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Projektet drivs på uppdrag av politiken, således hänvisar Stadsbyggnadsförvaltningen alla politiska frågor till de förtroendevalda i kommunen. Kommunen kommer att med stöd av utredningar lämna in en genomarbetad ansökan till mark- och miljödomstolen. Ansökan kommer att prövas av domstolen. Domstolen kommer vid meddelande av tillstånd att bestämma erforderliga villkor. Tillståndsprövning av den vattenverksamhet som krävs för anläggande av bron sker parallellt med detaljplanearbetet för bron och sträcka D.

Kommunen har följt de lagar och regler som finns gällande kommunikation och samråd i samband med tillståndsansökan för vattenverksamhet. De som ansetts vara särskilt berörda har kontaktats direkt med brev vid två tillfällen (se bilaga 1 och 2), information har publicerats på kommunens hemsida (se bilaga 3), en kungörelse har gjorts i lokaltidningen (se bilaga 4). Samrådstiden har följt regelverket och har dessutom förlängts med hänsyn till jul och nyår, kommunen har haft ett öppet hus i Uppsalarummet vid tre tillfällen och alla som har velat har kunnat lämna ett yttrande under samrådstiden.

Vem som ska åka från Gottsunda till Bergsbrunna hanteras inte inom ramen för tillståndsansökan.

Tillståndsansökan för vattenverksamhet avser att lyfta fram de krav som kommer att ställas på ett genomförande av den del som påverkar yt- och grundvatten och som påverkas av byggbuller. Kommunen kommer att vara tvungna att följa de villkor som anges i miljödomen. Kommunen kommer att efter meddelat tillstånd och innan vattenverksamheten påbörjas i samråd med tillsynsmyndigheten arbeta fram ett kontrollprogram. I kontrollprogrammet kommer bland annat att framgå hur arbetet ska följas upp och rapporteras till tillsynsmyndigheterna.

Avseende möjligheten för världsarv så har länsstyrelsen i sitt yttrande framfört aspekter som kommunen behöver beakta avseende flora och fauna vid ianspråktagande av områden som berörs av Linné-stigar. Kommunen har själv föreslagit liknande rekommendationer och kommer att följa det som länsstyrelsen framför. Det är kommunens bedömning att ett tillstånd i enlighet med ansökan inte innebär ett omöjliggörande av ett framtida världsarv till Linnés minne. Det är även viktigt att förtydliga att de område som diskuteras avseende ansökan om världsarv avser de tio linnestigar som finns och inte själva naturreservatet Årike Fyris. Denna fråga hanteras dock inte i tillståndsansökan för vattenverksamhet utan omhändertas i detaljplaneprocessen för delsträcka D.

Privatperson 7 och 8

Vi vill här uppmärksamma följande konsekvenser av Uppsala kommuns samrådsunderlag för tillståndsprövning av vattenverksamhet m.m. enligt miljöbalken.

På grund av att analyser av kumulativa effekter av planerade infrastrukturåtgärder saknas och deras långsiktiga påverkan på Uppsalas vattenförsörjning samt riksintressen för både kultur och miljö, vill vi här visa på de kumulativa konsekvenser som borde ha uppmärksammats och ingått i samrådsunderlaget. Kommunen borde också redogöra för de planerade infrastrukturåtgärdernas gemensamma effekter.

Bro:

Alternativa lägen för bro över Fyrisån behandlas inte. Det finns inte heller alternativet att inte bygga en bro, eller att utöka en befintlig bro. Att endast studera ett broalternativ blir beslutsunderlaget i det avseendet ensidigt och manipulerat snarare än allsidigt. Det saknas hänsyn till Miljöbalkens 3 kapitel som skyddar bland annat allmänintressen, kulturmiljö, landskapsbild, bebyggd miljö och riksintressen. Framförallt kan brobygget påtagligt skada de utpekade intressena så som vår dricksvattentäkt i

Uppsalaåsen som går genom Åriket med hög och extremt känslig zon där den planerade bron ska anläggas. Platsen är med hänvisning till Miljöbalken därmed inte lämplig för ett brobygge. Bara för att man har gjort ett undantag i naturreservatet för att bygga en bro medför inte att skadorna på natur och miljö blir mindre.

Dessutom ingår bron i ett större projekt, dvs Uppsalapaketet, som avser utbyggnaden av bostäder, arbetsplatser, station mm i södra och sydöstra Uppsala, dvs kommunen planerar Nordens befolkningstätaste förort i anslutning till naturskyddsområde och viktigt kulturområde. Underlaget till Mark- och miljödomstolen måste ses i ljuset av de andra delarna i projektet eftersom de tillsammans påverkar.

Grundvatten:

Det behöver klarläggas hur risker för negativ påverkan på dricksvattenförsörjningen kommer att kunna hanteras med utgångspunkt från den föreslagna expansionen. Det finns en risk för att grundvattenförekomstens status försämras och motverkar arbetet med att nå god grundvattenstatus i Uppsalaåsen. Kommunen måste kunna visa att miljökonsekvensnormer kan följas vid genomförandet av den planerade bron.

Pelarna som planeras vid brobygget kommer att slå ner istället för att borrar för att vattenläckaget ska minskas. Inom flera områden är leran tunn mot underliggande grundvatten och grundvattnets trycknivå är hög. Det finns uppenbart hög risk för grundvattenläckage och föroreningar under såväl byggnadsskedet som efter byggnadsskedet.

Teknik och tätningsmaterial för ett permanent skydd av dricksvattnet saknas. Enligt kommunen kommer de att kunna lösa vattenskyddsfrågorna med tätningsteknik och permanent tätningsmaterial inom kort. Att använda sig av metoder som inte är uppfunna kan inte ligga till grund för en miljöprövning.

Fyrisåns vatten och sediment innehåller höga halter av kemikalier så som PFAS och läkemedelsrester. Följden av att börja röra i sedimenten kommer att öka utförseln av läkemedel än mer i nedströmsliggande vatten inklusive Ekoln, vilket kan medföra bland annat grumlighet och algblomning. Påverkandet av sedimenten behöver utredas.

Det saknas ytterligare kartläggning för utbredning av kvickleran, rasrisk och misstänka markföroreningar. Det måste alltid enligt SIG utföras en bedömning för risk för ras, skred och erosion i enlighet med PBL. Markens lämplighet för brobygget och förväntade effekter av ett framtida klimat måste beaktas.

Hemslöjdsvägen:

Nedsänkningen av körbanan vid bron över Hemslöjdsvägen har en långsiktig påverkan under drifttiden på yt- och grundvatten i samband med återkommande översvämning, vibrationer och sättningar. Våtmarker riskerar avvattnas då Hemslöjdsvägen ska sänkas. Risken för att grundvattnet förorenas vid exploatering av infiltrationsytor är inte utredda. Hydrogeologisk påverkan är komplicerad att förutse och den försäkringsmässiga sidan är viktig att klargöra.

Infrastrukturbygget av en bro över Fyrisån (och Hemslöjdsvägen) är också en mellankommunalfråga. Det saknas ett resonemang för hur nya stationer, vägar, järnvägar påverkar grannkommunerna och regionen.

Buller:

Eftersom slagna pålar låter mer än borrarade pålar blir bullret och vibrationerna högre. Tillsammans med byggnation av spårvagnsdepå, 850 bostäder per år, ökande av byggetrafik under många år i området leder detta till att buller och vibrationsnivån kommer att vara mycket högre än vad som framgår av underlaget. Ljudmiljön kommer att ändras från ett tyst område till buller, vibrationer och gnissel från spårvagnarna inte bara under byggprocessen utan för all framtid. Utryckningsfordon planeras också kunna trafikera bron vilket innebär andra frekventa ljudstörningar.

Brons höga läge utan ljudbarriär medför att ljudstörningarna kommer att höras långväga omkring. Dessutom saknas information om hur buller kommer att påverka flora och fauna. Fåglar blir störda och kan inte använda åriket för häckning och som rastplats. Fladdermöss påverkas av både ljus och ljud och de uppgifter som finns om dem i området verkar rudimentära. En nödvändig kompletterande undersökning behöver genomföras.

Ökad befolkningsmängd:

Ökad bebyggelse med ett stort ökat antal invånare (90 000) kommer att få möjlighet att utnyttja åstranden och friluftsleder. Den kumulativa effekten blir att naturvärden och djurlivet påverkas, ökad slitage på jord och mark kommer att försvåra ytvattenuptagningen till grundvattnet.

Planförslaget innebär ett kraftigt utnyttjande av området närmast Fyrisån. Det medför risk för att miljö kvalitetsnormen god ekologisk status inte kan nås med avseende på hydromorfologiska kvalitetsfaktorer. Det saknas miljökonsekvensen för vattendraget vid en ökad fysisk exploatering i och längs med ån.

Natur- och kultur:

Kommunen har angivit fyra syften med naturreservatet i området (DNR PBN- 2018-0001). Tre av dessa är bland annat att bevara områdets vattenmiljöer, bevara och utveckla biotoper för ett rikt fågelliv samt bevara och utveckla ett kulturpräglat landskap. Syftet ska nås genom ”att inte tillåta exploaterande verksamhet”.

Bron möjliggör den tilltänkta bebyggelsen på 21 500 bostäder. Det kommer att förändra förutsättningarna för att upprätthålla ett naturreservat.

Bron över Årike Fyris kommer att stöpa om hela södra och sydöstra Uppsalas värdefulla miljöer som har ett av de högsta natur-, kultur-, landskaps- och friluftsvärdena för Uppsala. Denna höga och långa bro kommer för alltid att förstöra landskapsbilden vid Årike Fyris värdefulla dalgång. En bro kommer även att äventyra världsarvsnomineringsen ”The Rise of Systematic Biology” (Linnéminnen) till Unesco. Underlaget saknar ett helhetsperspektiv som behandlar de kumulativa effekterna avseende negativ påverkan på riksintresset natur- och kulturarv.

Demokratiska processen:

Vi invånare i Uppsala Kommun och boende i området har inte fått vara delaktig i det avtal som slutits med kommun, region och stat gällande Uppsalapaketet där 21 500 bostäder samt bron över Årike Fyris och tågstation i Bergsbrunna. Det finns en stark opinion mot detta intentionsavtal vilket bland annat valresultatet påvisade. Den extrema utbyggnaden i kommunens södra delar är fortfarande under debatt och en ”omförhandling” med staten gällande antal bostäder ska genomföras. Om denna utbyggnad i sydöstra Uppsala stoppas så blir broprojektet mindre meningsfullt. Ensidigheten eller enkelspåriheten kan ses som ett uttryck för bristande demokrati. Man anar uppspaltningen i delprojekt som ett taktiskt försök att tona ner det uppenbart omfattande miljöeffekterna.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Stadsbyggnadsförvaltningen fokuserar i detta bemötande på delar av det inkomna yttrandet som berör den vattenverksamhet som redovisas i samrådsunderlaget och som efter ansökan till mark- och miljödomstolen kommer att prövas av nämnda domstol. Flera delar av yttrandet berör delar som hanteras inom ramen för arbetet med framtagande av detaljplan för delsträcka D.

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar de inkomna synpunkterna.

I ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen kommer redovisning att lämnas gällande påverkan från den grundvattenbortledning som erfordras.

Ansökan kommer att avse yrkande om tillstånd till den vattenverksamhet som erfordras för att anlägga bron över Fyrisån och yrkande om dispens från en bestämmelse i vattenskyddsföreskrifterna. Frågor om möjlig framtida bebyggelseexpansion kommer inte att prövas av mark- och miljödomstolen.

Olika tekniker kommer att användas för att föra ner pålarna. Vissa kommer att slås och vissa kommer att borrar. Detta kommer att förtydligas i ansökningshandlingarna. Erforderlig rening av länshållningsvatten kommer att ske innan utsläppande sker till Fyrisån. Geotekniska förhållanden är utredda och kommer att utredas vidare.

Den utredning som skett efter samrådskedet visar att grundvattenbortledning för arbetena vid Hemsjösvägen inte erfordras. Kommande ansökan kommer således att avse den vattenverksamhet som erfordras för anläggandet av bron över Fyrisån.

Kommunen delar inte föreningens åsikt om att anläggandet av bron över Fyrisån är en mellankommunal fråga.

För byggbuller gäller Naturvårdsverkets allmänna råd NFS 2004:15. Ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen kommer att innehålla redovisning om bedömt byggbuller.

Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB har elnätanläggningar inom område och inom närområde *för* tillståndsprövning av vattenverksamhet, broar över Fyrisån. Enligt handlingen framgår att broarna placeras över befintliga elnätanläggningar. Vänligen markera de elnätanläggningar som kommer i konflikt i samband med detta projekt. De elnätanläggningar som kommer i konflikt behöver flyttas för att kunna möjliggöra byggnationen, mer information om ledningsflyttar framgår nedan. Det framgår även att det finns risk för sättningar vid bortledning av grundvattnet, Vattenfall Eldistribution AB önskar därmed att elnätanläggningar tas till hänsyn vid kommande arbete.

Om Vattenfall Eldistributions nätstation, markkabel eller luftledning skadas vid grävarbete är den som utför grävarbetet (entreprenören eller entreprenörens uppdragsgivare) skyldig att ersätta Vattenfall Eldistribution för de kostnader som uppstår i samband med reparation av skadan. Även kostnader som tredje man drabbats av på grund av att markkabel eller luftledning skadas kan bli aktuella.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Stadsbyggnadsförvaltningen har noterat synpunkter och uppgifter och kommer att beakta dem, samt föra dessa vidare till kommande projektering och entreprenör.

Primlight AB

Primlight AB har fiberledning som behöver tas hänsyn till genom skydd eller flytt vid brobygget men detta är känt av broprojektet och jag ser inte att det skall vara någon påverkan för tillståndsprövningen av betydelse för eller orsakad av oss.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Stadsbyggnadsförvaltningen har noterat synpunkten.

4.4 Synpunkter från intresseföreningar och sammanslutningar

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen föreslår att annat broläge utreds, och att markreservatet för tung trafik genom naturreservatet Årike Fyris tas bort under åberopande av 3 kap. 6 § miljöbalken. Det finns alternativ, till exempel Flottsund, som skulle kunna utredas mera noggrant. Bron i det föreslagna läget berör områden med extremt hög och hög risk för grundvattenmagasinet. Området har i orört skick kvaliteter som motiverar världsarvsstatus som både natur- och kulturarv och är uppsatt på Unescos tentativa lista.

Vidare framför föreningen att det saknas skyddsåtgärder för vatten och att bland annat kvicklera inte är utrett ordentligt. Föreningen hänvisar till en framtagna utredning avseende geoteknik och de förutsätter att länsstyrelsen SGI/SGU kommer att påtala stabilitetsfrågorna så att de blir hanterade med den noggrannhet som krävs om kommunen väljer att gå vidare med sin ansökan.

Föreningen framför också att Årike Fyris är en unik världsarvskandidat av globalt intresse och att riskerna med brobygget kan störa området. Föreningen framför att flera riksintressen äventyras och området är unikt utifrån det arbete som pågår avseende att peka ut delar av området som världsarv. Föreningen anser att världsarvsfrågan behöver ingå i den kommande miljöprövningen och de anser att yttranden från Unescorådet, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet och övriga intressenter kan inhämtas av mark- och miljödomstolen.

Föreningen framför även att artskyddsfrågor behöver hanteras i miljöprövningen. Flera skyddade och/eller rödlistade arter finns inom området och bron passerar en åsbarrskog med högt naturvärde. Bland annat lyfter föreningen i sitt yttrande fram cinnoberbaggen som är starkt hotad. Föreningen framför även att det finns inga beprövade tekniska möjligheter för skydd av grundvattenmagasinet för dricksvatten vid intrång. Föreningen anser att ekologisk kompensation av Årike Fyris på annan plats, så som föreslås i detaljplaneärendet (men som inte avses ingå i avgränsningen inför miljöprövningen) är en utopi.

Föreningen anser att uppdelningen mellan detaljplanens avgränsning och miljöprövningen genom tillståndet för vattenverksamhet är uppdelningen konstlad och helhetssynen går förlorad. Flera Natura 2000-områden finns i spårvägsbrons närhet säger föreningen. Bland annat framför föreningen att länsstyrelsen i sitt yttrande på samrådshandlingarna för detaljplanen delsträcka D framfört att passagen vid Natura 2000-området Bäcklösa kan påverka detta på betydande sätt och behöver föregås av tillståndsprövning enligt 7 kap 28 a § miljöbalken.

Vidare framför föreningen att Uppsalaåsen är ett viktigt grundvattenmagasin och riksintresse med hänvisning till den tidigare av kommunen framtagna fördjupningen av översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna. Bland annat hänvisar föreningen dels till 3 kap. 8 § miljöbalken samt vissa stycken ur hållbarhetsbedömningen som nämner grundvattenmagasinet och att en kollektivtrafikförbindelse kommer att passera genom vattentäkten vilket innebär en ökad risk för att föroreningar når grundvattnet både under byggtiden och i driftskedet och därför behövs skyddsåtgärder.

Naturskyddsföreningen konstaterar i sitt yttrande att de anser att beprövade vattenskyddsåtgärder saknas. Föreningen ifrågasätter kommunens val av teknik att föra ner pålar genom lera och den risk det kan innebära för läckage och förorening. Föreningen trycker på att kvicklera identifierats i området. Vidare framför de att metoder som inte är dokumenterade inte kan användas som grund för en miljöprövning. Föreningen framför att bron vid Hemslöjdsvägen kommer att innebära avledning av grundvatten både under bygg- och driftsfas. Som exempel nämner föreningen arbetet med Hallandsåsen och Stenungsund.

Föreningen kräver att en annan sträckning för bron utreds. Om annat läge också är olämpligt krävs ett omtag i kommunens översiktsplanering. Föreningen hänvisar till sitt yttrande för detaljplanen för

delsträcka D. Föreningen anser att de kumulativa effekterna av Uppsalas nuvarande expansionsplaner behöver även de analyseras inom ramen för en miljöprövning.

Föreningen anser att det material som presenterats visar att kunskapskravet inte är uppfyllt för att en prövningsmyndighet ska kunna göra en samlad bedömning. En placering av en bro för tung trafik vid Ultuna är den sämsta placeringen ur flertalet aspekter säger föreningen.

Föreningen framför att de anser att den framtagna miljökonsekvensbeskrivningen behöver omfatta fler frågor som påverkas av exploateringen och inte avgränsas till vattenverksamhet och buller. Naturskyddsföreningen vill i sammanhanget påpeka att det i MÖD 2007:50 och MÖD 2010:9 framhålls att det inte föreligger något formellt hinder vid en prövning av vattenverksamhet att även beakta och föreskriva villkor för annan miljöpåverkan. Föreningen framför att många skyddade arter kommer att påverkas av exploateringen på grund av buller och vibrationer. Av samma skäl kommer brons påverkan på världsarvsnomineringen av Årike Fyris belysas liksom risken för rasrisk till följd av kvicklera.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Ansökan med tillhörande underlagsmaterial kommer att svara mot de krav som framgår av lag och praxis. Villkorsförslag kommer att redovisas och avse de frågor som ska prövas av mark- och miljödomstolen. Miljöbalkens krav på redovisning avseende lokalisering, utformning och nollalternativ kommer att efterlevas. I dessa frågor kommer redovisning att innehålla de överväganden som skett inom ramen för detaljplanearbetet. En tillståndsansökan för vattenverksamhet kan inte ändra föreskrifterna för ett naturreservat. Kommunen delar föreningens synpunkter om att området där bron föreslås har höga natur- och kulturvärden.

Efter det att samrådet påbörjades har arbetet fortsatt med att undersöka området. Bland annat har det tagits fram mer detaljerade studier av hur exempelvis pålning kan ske och hur eventuell påverkan på grundvattenmagasinen då blir. Olika tekniker för att föra ner pålarna kommer att användas på grund av att området har olika förutsättningar. Markföreningar har identifierats och kommer hanteras enligt de lagar och föreskrifter som finns. Länsstyrelsen och SGI har yttrat sig under samrådet för tillståndsansökan och deras yttrande finns sammanfattade i detta dokument med stadsbyggnadsförvaltningens bemötande.

Avseende möjligheten för världsarv så har länsstyrelsen i sitt yttrande framfört aspekter som kommunen behöver beakta avseende flora och fauna vid ianspråktagande av områden som berörs av linnéstigar. Kommunen har själv föreslagit liknande rekommendationer och kommer att följa det som länsstyrelsen framför. Det är kommunens bedömning att ett tillstånd i enlighet med ansökan inte innebär ett omöjliggörande av ett framtida världsarv till Linnés minne. Det är även viktigt att förtydliga att de område som diskuteras avseende ansökan om världsarv avser de tio linnéstigar som finns och inte själva naturreservatet Årike Fyris.

Artskyddsfrågor som är av relevans för vattenverksamheten kommer att redovisas i ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen. Vidare utredningar har skett avseende hur grundläggning av brostöden kan ske på ett säkert sätt för grundvattenmagasinet.

Det stämmer att detaljplanen för delsträcka D går i anslutning till flera Natura 2000-områden. Dock gäller inte det området för vattenverksamhet varför frågan om Natura 2000-områden saknar aktualitet för den vattenrättsliga prövningen. Synpunkterna har skickats vidare till de som arbetar med detaljplanen för delsträcka D.

Kommunen delar Naturskyddsföreningens synpunkt om att Uppsalaåsen är ett viktigt grundvattenmagasin. Samtidigt vill kommunen framföra att de skyddsåtgärder som föreningen omnämner i sitt yttrande från den fördjupade översiktsplanen bland annat innebär att ett miljötillstånd för vattenverksamhet behövs för att kunna gå vidare med ett genomförande. Exempelvis så visar ansökan om vattenverksamhet hur kommunen som verksamhetsutövare avser att erfordra rening

sker av länshållningsvattnet innan det släpps ut, hur buller ska dämpas för att minska störningarna för djurlivet och så vidare. Om mark- och miljödomstolen inte beviljar tillstånd kommer inte kommunen att kunna genomföra projektet.

Det stämmer att lera med en så kallad sensitivitetsskvot mellan 59-117 har uppmätts i en punkt nära ån och den leran definieras då som kvicklera. Kvickleran kommer att undersökas vidare och avgränsas i kommande geotekniska fältundersökning som utförs under våren/sommaren. Förekomst av kvicklera innebär att vid projektering av planerad bro med tillhörande konstruktioner och kringarbeten så gäller säkerhetsklass 3, dvs en högre säkerhetsklass. Vibrationskänslighet vid kvickleran ska även utredas vidare.

I ansökan med underlagshandlingar kommer framgå erforderlig redovisning gällande den grundvattenbortledning som behövs och påverkan från sådan grundvattenbortledning.

Kommunen delar inte föreningens syn om att underlaget för tillståndsansökan inte kommer att vara tillräckligt för att mark- och miljödomstolen ska kunna göra en prövning. Kommunens ambition är att framarbete och inge ansökan och underlagshandlingar med erforderlig kvalitet.

Det finns en separat miljökonsekvensbeskrivningen för detaljplanen som berör de frågor som hanteras där. En prövning av världsarv regleras inte genom en tillståndsansökan av mark- och miljödomstolen utan hanteras av UNESCO:s avdelning för världsarv.

Föreningen Vårda Uppsala

Uppsala kommun har upprättat ett samrådsunderlag för rubricerat avgränsningssamråd. Kommunen har, enligt vad som sägs i underlaget, bedömt att vattenverksamheten, som är en följd av ett brobygge, kan antas medför en betydande miljöpåverkan. Man har därvid dragit slutsatsen att något undersökningssamråd inte behöver genomföras utan att man i stället kan gå direkt vidare med det nu aktuella avgränsningssamrådet.

Enligt samrådsunderlaget så utgör detsamma delvis en upprepning av det som tidigare redovisats i förslag till detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D men nu med fokus på de delar som rör den tillståndspliktiga vattenverksamheten.

Föreningen Vårda Uppsala (FVU) har tagit del av samrådsunderlaget och menar att projektet som helhet medför en betydande miljöpåverkan, dvs. även avseende natur- och kulturmiljö, upplevd landskapskaraktär, rekreationsintressen, artskydd mm. Sammantaget blir de negativa effekterna för den känsliga miljön oacceptabla. Arbetet med en spårvägsbro genom Årike Fyris bör därför avbrytas.

FVU har tidigare yttrat sig över bland annat planerna avseende kapacitetsstark kollektivtrafik (samrådsskedet 2021-05-20, granskningsskedet 2023-08-10), fördjupad översiktsplan för sydöstra staden (2021-03-23) och Gottsunda stadsstråk (2018-06-04 och 2022-09-19). Det följande är en kortfattad sammanfattning av vad vi därvid har framfört.

De senare årens planering har visat att det så kallade fyrspårsavtalet, såsom det hitintills har tolkats av kommunen, har medfört att en rad hänsynstaganden till viktiga aspekter har åsidosatts, däribland de höga miljövärden som inryms i naturreservatet Årike Fyris och dess närområden. Planeringen bedrivs mer utifrån vad som skrivits i avtalet än vad som är lämpligt utifrån de faktiska förhållandena i de berörda områdena, detta oavsett om det gäller natur- och kulturmiljö, riskfrågor eller hänsyn till de lokala perspektiv som har lyfts fram från de i närområdet boende. Genom fyrspårsavtalet har prövningarna enligt plan- och bygglagen och miljöbalken kommit att föregripas på ett ytterst olyckligt sätt.

FVU har redan i samband med planeringen av den sydöstra staden avstyrkt förslaget om en bro genom Årike Fyris. Den sträckan innebär ett betydande intrång i en natur- och kulturmiljö som har sådana

kvaliteter att den kan komma att klassas som ett världsarv. Den innebär också en betydande risk för Uppsalaåsen som grundvattentäkt. Det är FVU:s mening att denna sträcka inte behövs för att få en välfungerande stad. De sydöstra stadsdelarna behöver i första hand goda samband med Uppsala centrum samt arbets- och serviceområdena Fyrislund, Boländerna och Gränby.

Vi har tidigare föreslagit ett sydligare läge för järnvägsstationen i Bergsbrunna och en minskad exploatering av den sydöstra staden med en utformning i huvudsak i form av en trädgårdsstad (se yttrande daterat 2021-03-23). Vårt förslag medför såväl större hänsyn till miljön som betydande besparingar och bör övervägas av kommunen innan planeringen av dessa delar av kommunen förs vidare.

FVU avser att noga följa planeringen av såväl de södra och sydöstra stadsdelarna som frågan om kapacitetsstark kollektivtrafik och kommer, enligt den bedömning föreningen gör utifrån idag kända fakta, fortsatt verka för att Årike Fyris med närområden ska lämnas oexploaterade.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Stadsbyggnadsförvaltningen fokuserar i detta bemötande på delar av det inkomna yttrandet som berör den vattenverksamhet som redovisas i samrådsunderlaget och som efter ansökan till mark- och miljödomstolen kommer att prövas av nämnda domstol. Flera delar av yttrandet berör delar som hanteras inom ramen för arbetet med framtagande av detaljplan för delsträcka D. Stadsbyggnadsförvaltningen noterar de inkomna synpunkterna.

Ansökan med tillhörande underlagsmaterial kommer att redovisa den vattenverksamhet som erfordras för anläggandet av bron. Kommunen kommer att förslå villkor för verksamheten. Kommunen avser genomföra projektet så att negativa konsekvenser för grund- och ytvatten inte uppkommer.

Föreningen Sydöstra Uppsala

Föreningen Sydöstra Uppsala vill här uppmärksamma följande konsekvenser av Uppsala kommuns samrådsunderlag för tillståndsprövning av vattenverksamhet m.m. enligt miljöbalken.

På grund av att analyser av kumulativa effekter av planerade infrastrukturåtgärder saknas och deras långsiktiga påverkan på Uppsalas vattenförsörjning samt riksintressen för både kultur och miljö, vill vi här visa på de kumulativa konsekvenser som borde ha uppmärksammats och ingått i samrådsunderlaget. Kommunen borde också redogöra för de planerade infrastrukturåtgärdernas gemensamma effekter.

Bro:

Alternativa lägen för bro över Fyrisån behandlas inte. Det finns inte heller alternativet att inte bygga en bro, eller att utöka en befintlig bro. Att endast studera ett broalternativ blir beslutsunderlaget i det avseendet ensidigt och manipulerat snarare än allsidigt. Det saknas hänsyn till Miljöbalkens 3 kapitel som skyddar bland annat allmänintressen, kulturmiljö, landskapsbild, bebyggd miljö och riksintressen. Framförallt kan brobygget påtagligt skada de utpekade intressena så som vår dricksvattentäkt i Uppsalaåsen som går genom Åriket med hög och extremt känslig zon där den planerade bron ska anläggas. Platsen är med hänvisning till Miljöbalken därmed inte lämplig för ett brobygge. Bara för att man har gjort ett undantag i naturreservatet för att bygga en bro medför inte att skadorna på natur och miljö blir mindre.

Dessutom ingår bron i ett större projekt, dvs Uppsalapaketet, som avser utbyggnaden av bostäder, arbetsplatser, station mm i södra och sydöstra Uppsala, dvs kommunen planerar Nordens befolkningstätaste förort i anslutning till naturskyddsområde och viktigt kulturområde.

Underlaget till Mark- och miljödomstolen måste ses i ljuset av de andra delarna i projektet eftersom de tillsammans påverkar.

Grundvatten:

Det behöver klarläggas hur risker för negativ påverkan på dricksvattenförsörjningen kommer att kunna hanteras med utgångspunkt från den föreslagna expansionen. Det finns en risk för att grundvattenförekomstens status försämras och motverkar arbetet med att nå god grundvattenstatus i Uppsalaåsen. Kommunen måste kunna visa att miljökonsekvensnormer kan följas vid genomförandet av den planerade bron.

Pelarna som planeras vid brobygget kommer att slås ner istället för att borrar för att vattenläckaget ska minskas. Inom flera områden är leran tunn mot underliggande grundvatten och grundvattnets trycknivå är hög. Det finns uppenbart hög risk för grundvattenläckage och föroreningar under såväl byggnadsskedet som efter byggnadsskedet.

Teknik och tätningmaterial för ett permanent skydd av dricksvattnet saknas. Enligt kommunen kommer de att kunna lösa vattenskyddsfrågorna med tätningsteknik och permanent tätningmaterial inom kort. Att använda sig av metoder som inte är uppfunna kan inte ligga till grund för en miljöprövning. Fyrisåns vatten och sediment innehåller höga halter av kemikalier så som PFAS och läkemedelsrester. Följden av att börja röra i sedimenten kommer att öka utförseln av läkemedel än mer i nedströmsliggande vatten inklusive Ekoln, vilket kan medföra bland annat grumlighet och algblomning. Påverkan av sedimenten behöver utredas.

Det saknas ytterligare kartläggning för utbredning av kvickleran, rasrisk och misstänka markföroreningar. Det måste alltid enligt SIG utföras en bedömning för risk för ras, skred och erosion i enlighet med PBL. Markens lämplighet för brobygget och förväntade effekter av ett framtida klimat måste beaktas.

Hemslöjdsvägen:

Nedsänkningen av körbanan vid bron över Hemslöjdsvägen har en långsiktig påverkan under driftstiden på yt- och grundvatten i samband med återkommande översvämning, vibrationer och sättningar. Våtmarker riskerar avvattnas då Hemslöjdsvägen ska sänkas. Risken för att grundvattnet förorenas vid exploatering av infiltrationsytor är inte utredda. Hydrogeologisk påverkan är komplicerad att förutse och den försäkringsmässiga sidan är viktig att klargöra.

Infrastrukturbygget av en bro över Fyrisån (och Hemslöjdsvägen) är också en mellankommunalfråga. Det saknas ett resonemang för hur nya stationer, vägar, järnvägar påverkar grannkommunerna och regionen.

Buller:

Eftersom slagna pålar låter mer än borrar pålar blir bullret och vibrationerna högre. Tillsammans med byggnation av spårvagnsdepå, 850 bostäder per år, ökande av byggtrafik under många år i området leder detta till att buller och vibrationsnivån kommer att vara mycket högre än vad som framgår av underlaget. Ljudmiljön kommer att ändras från ett tyst område till buller, vibrationer och gnissel från spårvagnarna inte bara under byggprocessen utan för all framtid. Utryckningsfordon planeras också kunna trafikera bron vilket innebär andra frekventa ljudstörningar.

Brons höga läge utan ljudbarriär medför att ljudstörningarna kommer att höras långväga omkring. Dessutom saknas information om hur buller kommer att påverka flora och fauna. Fåglar blir störda och kan inte använda åriken för häckning och som rastplats. Fladdermöss påverkas av både ljus och ljud och de uppgifter som finns om dem i området verkar rudimentära. En nödvändig komplettering behöver genomföras.

Ökad befolkningsmängd:

Ökad bebyggelse med ett stort ökat antal invånare (90 000) kommer att få möjlighet att utnyttja

åstranden och friluftsleder. Den kumulativa effekten blir att naturvärden och djurlivet påverkas, ökad slitage på jord och mark kommer att försvåra ytvattenupptagningen till grundvattnet.

Planförslaget innebär ett kraftigt utnyttjande av området närmast Fyrisån. Det medför risk för att miljö kvalitetsnormen god ekologisk status inte kan nås med avseende på hydromorfologiska kvalitetsfaktorer. Det saknas miljökonsekvensen för vattendraget vid en ökad fysisk exploatering i och längs med ån.

Natur- och kultur:

Kommunen har angivit fyra syften med naturreservatet i området (DNR PBN- 2018-0001). Tre av dessa är bland annat att bevara områdets vattenmiljöer, bevara och utveckla biotoper för ett rikt fågelliv samt bevara och utveckla ett kulturpräglad landskap. Syftet ska nås genom ”att inte tillåta exploaterande verksamhet”.

Bron möjliggör den tilltänkta bebyggelsen på 21 500 bostäder. Det kommer att förändra förutsättningarna för att upprätthålla ett naturreservat.

Bron över Årike Fyris kommer att stöpa om hela södra och sydöstra Uppsalas värdefulla miljöer som har ett av de högsta natur-, kultur-, landskaps- och friluftsvärdena för Uppsala. Denna höga och långa bro kommer för alltid att förstöra landskapsbilden vid Årike Fyris värdefulla dalgång. En bro kommer även att äventyra världsarvsnomineringen ”The Rise of Systematic Biology” (Linnéminnen) till Unesco. Underlaget saknar ett helhetsperspektiv som behandlar de kumulativa effekterna avseende negativ påverkan på riksintresset natur- och kulturarv.

Demokratiska processen:

Vi invånare i Uppsala Kommun och boende i området har inte fått vara delaktig i det avtal som slutits med kommun, region och stat gällande Uppsalapaketet där 21 5000 bostäder samt bron över Årike Fyris och tågstation i Bergsbrunna. Det finns en stark opinion mot detta intentionsavtal vilket bland annat valresultatet påvisade. Den extrema utbyggnaden i kommunens södra delar är fortfarande under debatt och en ”omförhandling” med staten gällande antal bostäder ska genomföras. Om denna utbyggnad i sydöstra Uppsala stoppas så blir broprojektet mindre meningsfullt. Ensidigheten eller enkelspårigheten kan ses som ett uttryck för bristande demokrati. Man anar uppspaltningen i delprojekt som ett taktiskt försök att tona ner det uppenbart omfattande miljöeffekterna.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Stadsbyggnadsförvaltningen hänvisar till sitt bemötande av yttrandet från privatperson 7 och 8 under punkt ”4.3 Synpunkter från särskilt berörda”.

Sunnersta Egnahemsförening (SEF)

1. SEF motsätter sig starkt en utbyggnad av kapacitetsstark spårväg A-C, D och spårvagnsdepå, som till liten del betjänar Sunnersta med omnejd och dessutom bara en mindre del av Uppsala stad. UK förordas strikt tillämpa FÖRSIKTIGHETSPRINCIPEN av vattenverksamhet i Årike-Fyris/UK enligt ärende KSN-2023-02640 och förordas därmed för gott lägga ner spårvagnsprojektet i UK.

Den dessutom otidsenliga, nostalgiska och extremt dyra statiska spårväg A-C, D och spårvagnsdepå som föreslås i Dpl av UK, förordas absolut inte av SEF in i framtiden. Total kostnadskalkyl för A-C, D och spårvagns-depå blir i nutid minst 20 miljarder för UK, region och stat. Den extrema kostnaden går inte att motivera. Tidsvinsten per resa blir dessutom ingen eller mycket negativ med spårvagn!

BRT-busstekniken förordas inte heller i dagsläget pga en allt för liten tidsvinst på en 5-7 km sträcka från ytterstaden in till City/Centralstation/Resecentrum. Tidsvinsten avtar också med antalet av och påstigningar på en given sträcka in till Resecentrum och med det blir BRT-bussarna allt för dyra och statiska för UK. Långbussar, av typ som körs i Malmö, förordas tv. på linjer där de behövs i UK.

2. Bergsbrunna/Sävja–Gottsunda som sk Noder för Sävja/Södra Staden förordas inte av SEF, pga att den planerade Bergsbrunna tågstationen, Nántuna-Vilan, Sävja etc, inte har och kommer inte att ha viktiga betydelsefulla beröringspunkter med Södra Västra stadsdelarna och Sunnersta.

3. Bussarna och tåget i UK och Regionen förordas istället i nutid/framtid vara en kapacitetsstark kollektivtrafik-lösning. En redan befintlig elektrifierad järnväg och planerat utbyggt parallellt 4-spår, etc. förordas av SEF, med fler UPPTÅG/UL/SL/SJ-AVGÅNGAR till/från Centralstation (C.stn), (1) och (2), som C.stn -Vänge, C.Stn-Gamla Uppsala-Skyttorp, C.Stn-Bergsbrunna/Sävja-Knivsta och byggas ut av UK till normalspår från C.Stn-Länna samt 2-spår C.Stn-Flogsta-Enköping. (TRV/Regionen/UK planerar Aros-länken)

4. Parallella järnvägsfyrspår förordas av SEF att snarast påbörjas och byggas mellan Uppsala och Stockholm, så att kollektivtrafiken kan uppnå en någorlunda stabil acceptabel nivå och fungera i nutid och in i framtiden. En järnvägsstation anläggs bl.a också i (Bergsbrunna)/Sävja/Knivsta som betjänar alla fyra parallella spåren, med parkeringar, parkeringshus, pendlar-parkeringar och vändplaner för tung trafik, busskollektivtrafik, bilar, cyklar etc.

5. Bussarna är och förblir framtidens smarta flexibla kollektiva klimatneutrala transportmedel i Uppsala. SEF förordar starkt en modern gas, el eller vätgasdriven bränslecells-elektrifierad bussflotta för hela UK och regionen. Vätgasdrivna bränslecellsbusar körs redan i Tyskland. Sandviken planerar för det in i framtiden.

5b. För tåg, buss och biltransporter till/från Sunnersta/Södra Staden/Gottsunda/hela UK så förordar SEF, en kraftigt utbyggd Centralstation 1 och 2/Resecentrum, som blir en stor central trafikknutpunkt i UK och Regionen för tåg/buss och alla övriga trafikslag med stor tillgång på tillfarts/genomfartsvägar. (se pkt7)

Centralstation 2. Den bör placeras i höjd med nuvarande ”rangergård” vid gamla Slotts fabrik/OKQ8 och med ett rikligt antal bilparkeringsplatser för pendlare, cyklister etc. (Jfr Knivsta stn). Gångavstånd mellan Centralstation 1 och 2 föreslås bli ca 300 m och under tak.

6. SEF förordar starkt att antalet parkeringar i Södra Staden, Uppsala City, C-stn 1 och 2 och i hela UK för övrigt utökas väsentligt och att alla parkeringsavgifter i UK slopas. Det är fullt tillräckligt med sk parkeringssnurra för ev reglering. (Uppsala bör inte förknippas med parkeringskrängel)

OBS! UK förordas avsätta stora arealer mark för en kraftig utbyggnad av Centralstation

1 och 2/Resecentrum, än vad som anges i detaljplanen för kvarteret Ställverket. Dnr: PBN 2019-00010 och TRVs samrådsunderlag. En okulär granskning i oktober 2023 av befintligt och föreslaget Uppsala C/ Resecentrum, Bergsbrunna C och Knivsta C ger vid handen att för få ytor är avsatta av UK/Knivsta Kommun/TRV för stationsutbyggnadsanläggningarna och som ger hållbara och moderna Resecentrum-anläggningar i UK och Knivsta Kommun långt in i framtiden.

7. Till/från/genomfarts-vägnätet till Uppsalas trafikknutpunkt Resecentrum/C-stn 1 och 2,

förordar SEF att tillfarts/genomfarts-vägnätet i UK breddas eller återställs cirkulärt till 2+2 eller i några fall som 2+1 väg. De unika och redan anlagda vägarna som leder till/från Centralstationen i UK är bla: E 4an, L255, Dag H. in till City, Kungsängsleden/Vårdsätrav/Lurbov/Skärfälten, Kungsg till Luthagsplanaden/Råbyv, 55an, Svartbäcksg, Bärbyleden/Tycho Hedensv, Vaksalag, Fålhagsleden/Strandbog/Väderkvarnsg, Bergsbrunnag, Stålg, Fyrislundsg, väg 1060, m.fl.

L255 (TRV) breddas till 2+2 väg, och från Flottsund till Knivsta och ut till E4 byggs vägen om till 2+1 väg. Redan av UK beslutad gång och cykelväg på sträckan Vilan till Knivsta byggs ut snarast.

De breddade återställda gatu/vägnätet räcker gott och väl till in i framtiden för den i UK planerade bostadsutbyggnad, för bussen som allmänt flexibelt kommunikationsmedel och all övrig trafik.

8. Naturreservatet Årike Fyris och Linnés Tassemarker i Sydöstra Staden och Södra Staden. Sunnersta/Gottsunda/Ulleråker/Södra Staden/Sävja/Bergsbrunna/hela Uppsala vill starkt värna om det nyligen inrättade unika naturreservat, som föreslås bli en nationalpark alt. världsarv med namnet ÅRIKE FYRIS. Att under dessa förutsättningar föreslå en luft-BRO för all tung trafik och GC rakt igenom Årike Fyris ter sig som oerhört ogenomtänkt åtgärd för både nutida och framtida generationer i Uppsala etc. Kungsängsleden (2+2 väg) och ny Kungsängsledsbro förordas av SEF.

Spåren av C von Linnés Stigar och Tassemarker får inte lättvindigt och besinningslöst suddas ut eller raseras av en spårvägs/bygghysteri i nutid. SEF motsätter sig och förordar inte någon form av ny bro över Årike Fyris och L 255.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Stadsbyggnadsförvaltningen fokuserar i detta bemötande på delar av det inkomna yttrandet som berör den vattenverksamhet som redovisas i samrådsunderlaget och som efter ansökan till mark- och miljödomstolen kommer att prövas av nämnda domstol. Flera delar av yttrandet berör delar som hanteras inom ramen för arbetet med framtagande av detaljplan för delsträcka D.

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar de inkomna synpunkterna.

Avseende naturreservatet Årike Fyris så är det inte aktuellt för världsarvsnominering. Den världsarvsansökan som finns avser de tio Linné-stigar som finns. Vissa av dem går inom naturreservatet Årike Fyris.

Uppsalas pensionärsföreningars samarbetsråd (UPS)

UPS har tidigare noggrant tagit del av handlingarna angående kapacitetsstark kollektivtrafik och svarat på detaljplaner rörande spårväg och broförslag och hänvisar till dessa svar. Vi bifogar handlingarna och för att underlätta läsningen har vi svärtaat den text som nu är mest aktuell i detta ärende. Se bilagda detaljplaner först.

Detaljplanen för kollektivtrafiksträckningen delsträcka D (Bäcklösa-Bergsbrunna) samt spårvagnsdepån var samråd och medborgarna har inte delgivits en samrådsredogörelse. Dock kan konstateras att förslagen stött på stort motstånd och kritik i Uppsala mot att det byggs en mycket stor högbro över naturreservatet och att spårväg byggs. Kommunen har beslutat att börja bygga spårväg i år skriver politiker i Upsala Nya tidning trots att utredningar inte är klara och man inte har svarat på medborgarnas kritik och frågor om risker för grundvattnet, hälsorisker, koldioxidutsläpp, kostnader m m. Utskick för granskning måste också ske enligt lag.

Våra synpunkter angående handlingen om tillståndsprövning av vattenverksamhet är följande:

Vi väntar med intresse på att få ta del av och diskutera samrådsredogörelse och miljökonsekvensbeskrivelse, skador på riksintressen och utredningar om fornlämningar. I planen står att Årike Fyris kan komma att klassas som ett världsarv av UNESCO. I ansökan beskrivs den tilltänkta bron över Fyrisån. Om bron förhindrar att naturreservatet klassas som världsarv bör bron naturligtvis inte byggas och ny ansökan skyndsamt ske, anser vi.

Grundvattnets kvalitet bör ha högsta prioritet.

Vi anser att natur – och vattenmiljön skadas irreversibelt av det tänkta brobygget liksom kulturmiljön medan kommunen anser att bron inte påtagligt skadar kulturmiljön trots påverkan på landskapsbilden och Linnéstigar.

Kommunen tar även lätt på risker för människors hälsa och anser att det endast är risker i byggskedet. Det tror inte vi. En så stor negativ påverkan på Uppsalas förnämsta naturreservat och friluftsmiljö kommer att få stora konsekvenser för uppsalabornas välbefinnande.

UPS motsätter sig den planerade bron över Årike Fyris

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Stadsbyggnadsförvaltningen fokuserar i detta bemötande på delar av det inkomna yttrandet som berör en vattenverksamhet som redovisas i samrådsunderlaget och som efter ansökan till mark- och miljödomstolen kommer att prövas av nämnda domstol. Flera delar av yttrandet berör delar som hanteras inom ramen för arbetet med framtagande av detaljplan för delsträcka D. Stadsbyggnadsförvaltningen noterar de inkomna synpunkterna.

Hantering av yttrande som inkommit på detaljplanen för delsträcka D hanteras inom det projektet och kommer att redovisas för allmänheten när detaljplanen ska skickas ut på granskning.

Kommunen anser att påverkan på natur- och kulturmiljön och människors hälsa utifrån de framtagna utredningarna och miljökonsekvensbeskrivningen är möjliga att hantera för att säkerställa ett genomförande utan påtaglig skada.

Fyrisåns vattenvårdsförbund

Den hydromorfologiska statusen i samband med brobygget bedöms inte försämrats pga att brostöden inte står i Fyrisån. I samrådshandlingarna framhålls att ”Hänsyn behöver dock tas till åns kantzoner under byggskedet och efter avslutade arbeten kommer strandkanten återställas.”.

Det är viktigt att man i återställningsarbetet inte bara återställer, utan aktivt förbättrar, åstrandens struktur och funktion.

Det som är inringat i rött på bilden är inte att återställa. Fyrisåns svämplan och närområde är typiskt lättöversvämmat och bevuxet med fuktåliga buskar och små träd. Det är en viktig biotop för både groddjur, fåglar och andra vattenanknutna djur. Den biotopen bör bevaras och förstärkas i samband med brobygget.

Den hydromorfologiska statusen för Vattendragsfårans form och Vattendragsfårans kanter har klassningen Dålig status, vilket på parameternivå ger ett absolut försämringsförbud. Den sammanvägda klassningen för Morfologiskt tillstånd i vattendrag är otillfredsställande. Det är viktigt att verksamhet i denna del av Fyrisån bidrar till att förbättra den hydromorfologiska statusen, för att motverka ett förbud med hänvisning till Weserdomen och dess tillämpning i lagstiftningen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Bedömningen är att den hydromorfologiska statusen i Fyrisån inte ska påverkas av anläggandet av bron. Under byggskedet kommer temporära sponter att anläggas längs åkanten, på vardera sida av ån. Detta utförs för att klara släntstabiliteten vid anläggande av arbetsväg och brostöd nära ån. Sponterna hjälper således till att bevara åfårans form under byggskedet. Svämplanet kommer inte att påverkas och bevaras vilket redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Bilden som är bifogad inringad med rött är en illustration och inte en bild av återställandet.

Uppsala Akademiska Roddarsällskap

För vår del verkade förslagen bra. Vi var bara lite oroliga för bropelare i vattnet och passagebredden, men brohöjden som skrevs om då kommer inte göra någon skillnad för oss.

En extra synpunkt är att vi vore tacksamma att veta hur bygget kommer påverka vår verksamhet som roddklubb. Vi brukar ro neråt mot sjön under våra träningar och passerar då alltid den framtida byggplatsen. Så om ni kan på något sätt ta hänsyn till detta är vi väldigt tacksamma. Det vore också snällt om ni kan meddela oss i god tid innan en hel avstängning av ån, så att vi kanske kan hitta någon annan tillfällig träningsmöjlighet.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Stadsbyggnadsförvaltningens noterar inkomna synpunkter. Inga brostöd kommer anläggas i Fyrisån.

Ekolns segelklubb

Eftersom det är oklart om båtuppläggningsplatserna vid Fyrisån intill reningsverket i Uppsala och även den framtida utvecklingen av båthamnarna vid Skarholmen är oklar kan det i ett framtida scenario bli att segelbåtar måste gå upp till uppläggningsplatserna närmare Uppsala med masterna på. Det är därför olämpligt att begränsa höjden på bron och därvid utestänga ett antal segelbåtar. Lämpligt är att göra farleden tillgänglig med samma höjd som järnvägsbron i Stäket.

Segelfri höjden i farleden är 16 meter men efter påtryckningar från båtorganisationerna byggdes en högre öppning i bron intill farleden med en höjd på 18 meter. Det behovet finns även i fyrisån.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar inkomna synpunkter. Beslut har tagits om att gå vidare med en fast bro med segelfri höjd på 12 meter inom farleden.

Föreningen Sunbeams Vänner

Som representant för segelfartyget Sunbeam (rederiet UMMAB och föreningen Sunbeams Vänner) tänker jag framförallt att vi skall svara som fartygsägare.

Det är viktigt att tänka på att farleden går igenom ett känsligt område där en olycka, med oljeutsläpp, kan ha allvarliga konsekvenser. Farleden går i strömmande vatten och, särskilt på våren, kan vattenståndet vara högt. Den är också trång och det kan fara svårt eller omöjligt att vända, ffa när man åker nedströms.

För att minimera risken för olycka bör man:

1 för en fast bro tillse att den segelfrihöjden inte är lägre än huvudspannet vid stäketbron, ens under vårfloden, så att att fartyg som kommit in i hamnen också kommer ut och inte fastnar under bron med haveri och oljeutsläpp som följd. Vattenståndet bör trots detta indikeras på ett mycket tydligt sätt redan vid passage ut ur hamnen och vid kungsängsbron.

2 För en öppningsbar bro är det mycket viktigt att det går att förtöja vid dykdalber eller liknande om bron inte öppnar sig (tex vid haveri eller utryckning). Detta är viktigast när man är på väg nedströms, men också på väg uppströms är det mycket svårt att backa eller vända. Helst skulle det finnas möjlighet att koppla in el så att man kan koppla in länsmpumpar etc vid ett längre brohaveri.

3. För en öppningsbar bro bör inte broklaffen gå in över farleden, på det sätt som är fallet vid hamnspången. Framförallt vid färd nedströms under vårflod har ett fartyg (särskilt de museala fartyg som trafikerar fyrisån) nedsatt styrförmåga och det finns en risk att fartygssidan går i passagens sidor och då får inte broklaffen slå i rigg eller överbyggnader. Vid hamnspången har vi fått mindre skador på en vantspridare, som lyckligtvis är en limträbalk och lätt kunde ersättas men det är inte bra att man skall behöva köra på ögonmått, i strömmande vatten, med bara decimetrar som marginal.

Med en fast bro kommer Sunbeam, och sannolika de flesta andra segelfartyg och större segelbåtar, att tvingas dra ner masten eller på annat sätt rigga av, för att ta sig till Uppsala Hamn. Den som avser att segla på Ekoln, vilket är vår huvudsakliga anledning att besöka Uppsala, hänvisas till att förtöja för natten vid ångbåtsbryggan på Skarholmen. Där saknas idag möjlighet att tömma svartvatten, bunkra färskvatten och koppla in sig på landström till pumpar och kylskåp. Om Sunbeam, eller andra traditionsfartyg, skall kunna bedriva utåtriktade aktiviteter på Ekoln och ta rimliga miljöhänsyn, krävs bättre förtöjningsmöjligheter utanför ån, helst på Skarholmen, med en fungerande bunkerplats.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Stadsbyggnadsförvaltningen har noterat yttrandet. Beslut har tagits om att gå vidare med en fast bro med segelfri höjd på 12 meter inom farleden. Kommunen ansvarar inte för hamnen på Skarholmen.

4.5 Synpunkter från allmänheten

Privatperson 7

Jag tycker att bron förstör Årike Fyris som idag är ett lugnt och fridfullt område. Det kommer att bullra hela tiden och fåglarna skräms iväg. Den enormt djupa pålningen som krävs för stabilitet kan ge oanade biverkningar m a p grundvatten och oförutsedda sättningar. Siluetten över Årike Fyris blir helt förfulad. Varför inte lägga spårvagnarna bredvid Flottsundsbron istället om det prompt måste vara spårväg. Då får Sunnerstaborna oxå bättre kommunikation.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Det stämmer att anläggandet av bron kommer medföra bullrande arbeten, inte minst kopplat till pålningen. Detta blir dock en tidsbegränsad störning av området under byggtiden och inget som bedöms påverka områdets höga naturvärden långsiktigt. I ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen kommer finnas erforderlig redovisning gällande byggbullret. I nämnda handlingar kommer redovisning att ske även av påverkan på grundvattenkvantitet och grundvattenkvalitet.

Stor hänsyn har tagits till riksintresset för kulturmiljö, detta har bland annat resulterat i en kurvad bro vars siluett på ett naturligt sätt ska smälta in med trädridån.

Tillståndsansökan för vattenverksamhet kommer att i enlighet med miljöbalken redovisa lokalisering, utformning och nollalternativ. Sådan redovisning svarar mot vad kommunen redovisat i detaljplanarbetet gällande sträcka D, i vilken sträcka bron ingår.

Privatperson 8

Tillstånd borde inte medges under någon som helst omständighet. Spårvagn är en förlegad modell av färdmedel. Risken med stillastående spårvagnar är stora och kan försinka trafiken, exempelvis över broarna vid Fyrisån, vilket i sin tur kommer att försvåra utryckningar till och från Akademiska bland annat. Det föreligger en stor risk ur ett samhällsviktigt perspektiv. Istället borde man se på någon mer innovativ teknik som exempelvis elvägar som laddar fordon samtidigt och ger en större valfrihet i körriktning m.m. Det kostar idag 10 miljoner kronor per kilometer och skulle vara ett väsentligt mer kostnadseffektivt färdmedel på sikt. Se exempelvis denna studie:

<https://doi.org/10.3390/wevj13110197> Att skattebetalarna ska betala 5-6 miljarder eller mer för detta förlegade färdmedlet är något som genast måste sättas stopp för, det är ren galenskap. Vi har haft spårvagnar i Uppsala en gång i tiden, och det finns en anledning att det inte finns kvar.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Stadsbyggnadsförvaltningen har noterat synpunkten. Val av teknisk lösning för kollektivtrafiken hanteras inte inom ramen för tillståndsansökan för vattenverksamhet.

Privatperson 9

1. Hänvisar till synpunkter inlämnade till Uppsala kommun september 2023 med diarienummer 2022-000048 från HSB BRF 81 Västgötaresan.
2. Dessutom: Tillåt inte biltrafik med eller utan fossil i trafikleden jämte spårväg, gång och cykeltrafik! Vi vill inte ha eller möjliggöra av-/eller påfart med E4 trafik!!! i vårt närområde/skog!

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Tidigare yttrande har noterats och hanteras i ärendet för detaljplanen delsträcka D och kommer att bemötas i samrådsredogörelsen för det ärendet. Det planläggs inte för biltrafik på bron över Fyrisån vid Ultuna. Endast spårväg, gång/cykel och utryckningsfordon ska tillåtas.

Privatperson 10

Jag är helt emot en utbyggnad av staden som påverkar vatten och skog på det sätt som planeras. Bygg gärna ut om det behövs, men förstör inte Åriket eller Lunsen. Ju större stad, desto viktigare med natur för rekreation! Att det finns risker för dricksvattnet är ytterligare ett argument mot dessa planer. Bygg på fält! Det finns rätt många sådana runt Uppsala!

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Stadsbyggnadsförvaltningen har noterat yttrandet. Kommunen är medveten om riskerna varför bland annat den till ansökan hörande miljökonsekvensbeskrivningen redovisar hur bl.a. anläggande av brostöd kommer att ske för att risk för påverkan på grundvattentäkten inte ska ske. .

Privatperson 11

Framtidens dom över detta bygge kommer bli hård. Jag kräver att brobygget inte sker. 1) Bron byggs för en förlegad, omodern och oflexibel kollektivtrafik (spårbunden) i tider när bättre alternativ finns eller är nära förestående (batteridrivna alternativ på däck exempelvis) 2) Bron byggs för en kollektivtrafikssträckning som ingen eller få vill ha. Vem skall egentligen åka där? Varför ta sig till Bergsbrunna station och vänta på ett potentiellt fullt tåg när man på samma tid kan ta sig ner till Uppsala Station i centrum och kliva på ett tomt tåg som redan står inne? 3) Bron riskerar att för all framtid förstöra en mycket viktig grundvattentäkt eftersom pålning kommer att behöva ske genom stora lerlager - på vissa ställen är det fortfarande okänt hur djupt berget ligger (en sondering nära Fyrisån nådde 57 meter utan att påträffa berg). Att i tider som dessa, men stundtals akut vattenbrist, göra det framstår som närmast vansinnigt. 4) Bron och tillhörande tillfarter kommer vidare att kraftigt försämra boendemiljön för väldigt många personer, samt negativt påverka rekreativmöjligheterna för än fler. Nedan är text som kommunen själv skriver i underlaget. Att efter att skrivit detta, fortfarande vilja bygga bron framstår som mycket besynnerligt: Uppsala- och Vattholmaåsarna förser kommunen med dricksvatten och utgör en av Sveriges viktigaste grundvattenförekomster. Dricksvattenanläggningarna är utpekade som riksintresse av nationell betydelse för dricksvattenproduktion. Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för vattenförsörjningen skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Uppsalaåsen ingår i ett beslut om att skydda vissa anläggningar till skydd för dricksvattnet, däribland brunnsområden, infiltrationsområden, vattenverk och distributionsanläggningar. Beslutet fattades av Havs- och vattenmyndigheten år 2016 (2016-09-16, dnr

2852- 2016). Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för vattenförsörjningen skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Kommunen har utfört en riskanalys för grundvatten inom Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde (Riskanalys av Uppsala-Vattholmaåsarnas tillrinningsområde ur grundvattensynpunkt, 2018-04-17, Geosigma). Därefter har kommunen tagit fram riktlinjer för markanvändning (Riktlinjer för markanvändning inom Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde ur grundvattensynpunkt). Här kommer man själva fram till att väster om Fyrisån anläggs bron inom område för extrem/hög känslighet. Åsen längs Fyrisån är ett utpekat grundvattenmagasin av myndigheten Sveriges Geologiska Undersökningar (SGU). Geologin domineras i området av dalgången vid Fyrisån av lera och Uppsalaåsen med isälvsediment som överlagras i varierad utsträckning av lera, se Figur 16. Närmare ån och på den östra sidan om ån förekommer ett vidsträckt område av gyttjelera. En sondering nära Fyrisån nådde 57 meter utan att påträffa berg.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Tillståndsansökan för vattenverksamhet kommer att i enlighet med miljöbalken redovisa lokalisering, utformning och nollalternativ. Sådan redovisning svarar mot vad kommunen redovisat i detaljplanearbetet gällande sträcka D, i vilken sträcka bron ingår. Vad gäller valet av teknisk lösning av kollektivtrafiken har överväganden gjorts i tidigare genomförda systemvalsstudier. Val av teknisk lösning är inte en fråga som prövas av mark- och miljödomstolen. Vad gäller frågor om förväntat resandeunderlag hänvisas till region Uppsalas resandeprogno.

I ansökan med underlagshandlingar kommer att redovisas bedömningen av påverkan från vattenverksamheten på grundvattenkvantitet och grundvattenkvalitet.

Privatperson 12

Hej Jag anser att ingreppet att bygga en bro över Fyrisån, från Ultuna och österut, inte är motiverat pga att över överskådlig framtid det inte finns tillräckligt med folk som behöver denna bro. Alltså inte ekonomiskt försvarbart och inte motiverar ett sådan ingrepp i miljön i detta område

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Stadsbyggnadsförvaltningen har noterat yttrandet.

Privatperson 13

Broarna för spårvägen är båda felplacerade sett till riskerna för grundvattnet i Uppsalaåsen som är en så viktig vattentäkt att den har utsetts till riksintresse för dricksvattenförsörjningen. Att bron över Hemslojdsvägen innebär en sänkning av vägen och grundvattenbortledning både under anläggning och drift kan få svåra geohydrologiska konsekvenser. Det ska pålas för 15 brofundament för bron över Fyris inom vattenskyddat område, där även ställen med extremt hög och hög risk för vattentäkten kommer beröras. Det är ansvarslost att gå vidare med detta projekt. Det finns inga metoder för tätning när man pålar genom lerlagret och kommer i direktkontakt med grundvattentäkten för dricksvatten. Riskerna är att gifter kan tränga ner i vattnet och att vatten kan tryckas upp ur grundvattenmagasinet och åsen kan förlora i både kvantitet och kvalitet. Detta är risker som är alltför stora att ta när det gäller en så stor vattentäkt som dessutom är ett riksintresse. Merparten av Uppsalaborna får sitt

dricksvatten från Uppsalaåsen. Det måste finnas garantier för att vattnet inte skadas. Sådana garantier finns inte idag eftersom metoder saknas. Att tro att det ska komma fram metoder i sista minuten är orealistiskt. Här krävs beprövad teknik och någon sådan är inte i sikte annat än som målsättningar och löften som kommunen formulerar. Närheten till riksintresset Ultuna källa är ytterligare ett skäl till att annat brolägg måste utredas. I underlagsmaterialet till detaljplaneförslaget för spårvägen delsträcka D noterades i PM från WSP, stabilitetsutredning 2022-09-09 fynd av kvicklera som behöver utredas vidare och som innebär att säkerhetsklass 3 ska tillämpas. Även misstänkta markföroreningar i leran upptäcktes men analyserades inte inom ramen för stabilitetsutredningen. Betänk vad som skedde i Hallandsåsen som använde oprövad teknik för tätning av vattenflödena. Betänk vad som hände i Stenungsund 2023 där flytlera inte hade uppmärksamats. Mycket återstår att utreda men det är slöseri med våra skattepengar att gå vidare med detta projekt eftersom det inte finns några utsikter att kunna skydda vattnet, det finns rasrisk pga flytlera, många riksintressen störs liksom unika naturvärden sedan Carl von Linnés dagar. Åriket är ett unikt ekologiskt system med en kulturhistoria i världsklass. Åriket står på Unescos tentativa lista som världsarv, en del i ett internationellt samarbete med 7 andra länder och totalt 12 platser varav Åriket kan visa upp två Linnéstigar och ett hundratal växter sedan Linnés tid. Ett unikt kulturarv och naturarv som har bedömts vara av värde för hela mänskligheten - det är detta stora värde som ligger i begreppet världsarv. Det är ovanligt att det finns både kultur- och naturvärden i samma världsarv. Det är orealistiskt att tro att världsarvsansökan ska godkännas om en tung bro med buller och ljusföroreningar ska dras genom Åriket. Vi vet hur det fick med världsarvet i Elbes dalgång i Dresden när en väg för tung trafik drogs där - området ströks från världsarvslistan. Det är lika orealistiskt att tro att det går att kompensera för Årikets naturvärden på annan plats. Att flytta enstaka arter till nya boplatser hjälper föga. Låt Årike Fyris förbli orört, ta bort markreservatet som tillåter en väg rakt igenom naturreservatet och ge Åriket ett skydd på riktigt. Mycket mer hade kunnat skrivas om alla skyddade och rödlistade arter men de planeras inte ingå i denna ansökan, vilket är fel. Allt hänger ihop. Vattenverksamheten påverkar växter och djur, fiskar, fåglar, groddjur, utter, fladdermöss, cinnoberbagge och att ansöka om vattenverksamhet utan att ta med artskyddet blir helt orimligt eftersom allt detta påverkas. Att djur och även växter påverkas av buller och vibrationer behöver också komma med i miljökonsekvensbeskrivningen om kommunen, trots allt som talar emot en fortsättning, ändå väljer att gå vidare med denna ansökan.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Placeringen av bron över Fyrisån och bron över Hemslöjdsvägen är noga utvald baserat på flertalet kriterier, här har aspekter kring grundvatten och dricksvatten beaktats. I ansökan med underlagshandlingar kommer det att redovisas en bedömning av påverkan på grundvattenkvantitet och påverkan på grundvattenkvalitet. Efter ytterligare utredningsarbete har det visat sig att grundvattnet vid Hemslöjdsvägen ligger djupare än som först bedömdes vilket innebär att det således inte blir någon grundvattenbortledning vid Hemslöjdsvägen. Ansökan om tillstånd för grundvattenbortledning för Hemslöjdsvägen behövs därför inte.

Tillståndsprovning av den vattenverksamhet som krävs för anläggande av bron sker parallellt med detaljplanearbetet för bron och sträcka D. Mer information om pålning under byggtiden återfinns i den Tekniska beskrivningen som utgör en bilaga till ansökan.

Avseende möjligheten för världsarv så har länsstyrelsen i sitt yttrande framfört aspekter som kommunen behöver beakta avseende flora och fauna vid ianspråktagande av områden som berörs av Linné-stigar. Kommunen har själv föreslagit liknande rekommendationer och kommer att följa det som länsstyrelsen framför. Det är kommunens bedömning att ett tillstånd i enlighet med ansökan inte innebär ett omöjliggörande av ett framtida världsarv till Linnés minne. Det är även viktigt att förtydliga att det område som diskuteras avseende ansökan om världsarv avser de tio Linné-stigar som finns och inte själva naturreservatet Årike Fyris. Denna fråga hanteras dock inte i tillståndsansökan för

vattenverksamhet utan hänvisas till detaljplaneprocessen för delsträcka D samt till processen för ansökan om världsarv för Linné-stigarna.

Privatperson 14

En vacker bro, 30% längre än Tjörnbron, är ett av delmålen vid kommande introduktion av spårvägar i Uppsala. Finns även andra fördelar med spårväg när befolkningsunderlaget nått tillräcklig nivå. Och problem som uppstår brukar kunna bemästras. Men ... här anas en felbedömning av tidsperspektivet: Tillräckligt befolkningsunderlag kommer att saknas de närmaste 20-30 åren eftersom en ökad folkmängd förutsätter en skalenlig ökning av VA-systemens kapacitet. Denna har redan nått gränsen för utnyttjandegraden. Och inga fasta planer finns för att öka tillgångarna. Tillvägagångssättet är därför att begära dispenser från fastställda krav och hoppas på att lösningarna på problemen kommer att finnas på plats senare allteftersom de måste kunna presenteras. Om man är godtrogen och har levt i skyddad tillvaro sedan barnåren är det inte orimligt att man kan tänka, att "allt brukar ordna sig med tiden". En sådan person har all rätt att få uttala sina förhoppningar, men befinner hen sig i en maktställning kan det leda till komplicerade och oacceptabla följder. I detta fall många miljarder som satsas på att bygga imponerande trafikleder i känsliga områden, och sedan en tvångsmässig, gravt försenad utbyggnad av nödvändiga VA-system som befolkningstillväxten förutsätter. Och till sist kommer sedan utbyggnaden av de nya stadsdelar, som kan ha nytta av spårtrafiken (om den inte hunnit avvecklas fram till dess). Man skulle vilja uppleva, att nuvarande kommunledning kunde ta intryck av de många krafter, som nu - via Dialogforum - arbetar för att kunskap och logik ska vägleda utvecklingen in i framtiden).

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Projektet drivs på uppdrag av politiken, således hänvisar Stadsbyggnadsförvaltningen alla politiska frågor till de förtroendevalda i kommunen. Kommunens utbyggnadsplan för VA-nätet eller planerna för de Sydöstra stadsdelarna ingår inte i tillståndsansökan för vattenverksamheten utan hanteras i annan ordning.

Privatperson 15

Alla vet vi att en bro över Fyris vid Ultuna svårt riskerar Uppsalas dricksvatten och att den fördärvar riksintressen som Å-rike Fyris och Ultuna Källa. Vad vi inte förstår är **varför** några vill bygga den. Jag ska försöka ge en förklaring. Jag avslutar med min rekommendation.

BRON OCH DRICKSVATTNET

Rullstensåsen ger naturlig rening av allt regnvatten som faller, och även åt det vatten som pumpas upp i åsen norr om Uppsala för att renas. Fyrisåns dalgång består av flytlera, 70 meter djup. Leran bildar en effektiv spärr mot att grundvattnet från åsen rinner ut i ån. Det kan därmed pumpas upp för att vara vårt dricksvatten i en stor del av Uppsala. Skulle detta vatten försvinna är tanken att en ledning skulle dras från Dalälven som ersättning. Erik Pelling säger att en ledning har varit på tal, men inte som ett alternativ till åsvattnet, utan som en möjlighet till förstärkning av Uppsala vattentillgång.

En bro för tung trafik kräver pålning, ty flytleran har dålig bärkraft. Pålningen kan behöva bli 70 meter innan fast grund möter. Bekymret är, att pålningen går igenom flytleran och därmed öppnar läckage för åsvattnet att försvinna ut i Fyrisån. Då måste ledning från Dalälven snabbt byggas. - Bron fortsätter ända till fast mark vid Nántuna Gård. Hela sträckningen uppges bli 850 meter. Pålning behövs hela sträckan ty marken vilar på flytleran, men pålningen behöver inte bli lika djup som vid ån.

Många anser att grundvatten kommer att tränga upp på sankängen eftersom pålarna tränger igenom lerlagret. Kostnaden för all pålning ryms inte inom de kalkyler som gjorts. Bron vid Flottsund blev enligt uppgift tre gånger dyrare än budget därför att man hade glömt att det behövdes 70 meter pålning.

Anders Carlstedt, hydrogeolog på Sveriges Geologiska Undersökning, SGU, ansåg att inget skydd skulle kunna hjälpa åsvattnet att bli kvar när pålarna går igenom lerlagret. Inte en enda expert har vågat garantera att någon form av skydd skulle hjälpa. Trots det har en av S beställt konsultfirma utan undersökning avsatt 500 miljoner kronor till skydd, vilket S räknar med i sin kostnadskalkyl. Konsultfirman har dock ej vågat garantera att skyddet skulle hjälpa. Andra har tänkt det mångdubbla, likaledes utan undersökning. Det vi därför behöver hålla oss till är SGUs uppfattning att inget känt skydd hjälper. Enda framförda förslag är tätning med Rocha-Gil, men det gick inte vid Hallandsåsen, så det är tänkbart att bättre förslag framkommit.

FYRSPÅRET SOM BAKGRUND

Staten vill ha dubbelspår till Norrland och Dalarna. Kommunen önskar nytt spår till Stockholm. Parterna kom överens om "Fyrspåret", som det kallas. Staten passade på att kräva utbyggnad av Uppsala för att ge bostäder åt Stockholms kraftigt ökande befolkning. Därför villkorade staten att Uppsala skulle planera för 33 000 nya bostäder med tågförbindelse till Stockholm och dess norra förorter. Enligt statens representant Johan Edstav är det kommunerna som bestämmer var bostäderna ska byggas, blott antalet och anslutning till järnväg iakttas.

Kommunen räknade först att 21 500 bostäder skulle få rum i de sydöstra stadsdelarna, alltså med närhet till järnvägen. Ekonomiskt viktigt var att de skulle byggas på kommunägd mark för att kunna ge exploateringsintäkter. Resten måste byggas väster om Fyris.

Enligt överenskommelsen med staten skulle alla de 33 000 få tågförbindelse. Tågstationen Uppsala Södra byggs därför söder om Bergsbrunna. Därtill måste de 11 500 bostäderna på västra sidan få förbindelse till järnvägen. Förbindelse från sydvästra Uppsala måste ordnas.

Ett önskemål var att inte bara de nya bostäderna skulle ha tågförbindelse; även Gottsunda borde få det. Tre huvudsakliga vägar för spårvagn kunde tänkas:

- a. Bredda Kungsängsleden och Kungsängsbron
- b. Bygga en bro vid Ultuna
- c. Bygga en högbro nära Flottsund.

Ultunaleden bestämde sig S för, vilket även V och MP gjorde. MP lade dock in en brasklapp: endast om grundvattnet inte riskeras! I avtalet med staten beslöts spårledd elektrisk trafik, spårväg, inte spårvagn. Ordvalet var för att MP ville ha möjlighet till spårtaxitrafik, eftersom sådan är så lätt att grundvattnet inte skulle riskeras (när jag till utredningen framförde att spårtaxi i kollektivtrafik maximalt tillåts köra 720 resenärer i timmen, utgick denna).

M och KD vill ha biltrafik från väster över Fyris. De formulerade före valet denna önskan så, att om spårvägsbro ändå skulle byggas, borde motortrafik också kunna utnyttja vägen. Detta tolkades av andra partier som att M och KD ville ha bilbro vid Ultuna. Det var förstås en oriktig tolkning, eftersom M och KD kunde tänka sig andra lägen om spårvägsbro ej skulle byggas. Breddad Kungsängsled kunde vara ett alternativ: en omväg på ett par kilometer inför 7-milasträckning till Stockholm skulle inte vara en påtaglig nackdel, om blott trafiken flöte på bra och inte som nu hindras av trängsel över bron.

LS åsikt är oklar. Övriga partier har alltid varit emot bron.

Det stora misstaget som planerarna av Ultunalänken gjort är att tro att resande från västra staden, inkl Gottsunda, skulle välja att ta spårvagn till Södra station. Alla Stockholmspendlare vet att det är bättre

att lika snabbt fara till Resecentrum för att få direkttåg till Arlanda/Stockholm, eller bra sittplatser på lokaltåg. Att fara med spårvagn upp på berget i Sävja för att sedan byta till hiss eller möjligen inbyggd lång rulltrappa för att nå ett lokaltåg lockar knappast vaneresenärer.

I spårvagnstrafik över Ultunabro skulle vagnarna därför gå nästan tomma. En jättesatsning med stora naturrisker för just ingenting! Från Sävja kunde förstås en del ta spårvagnen för att komma till Ultuna, universitetsinstitutioner och UAS. Men en riskabel mångmiljardsatsning för dessa få resande är ytterst tveksamt om skattebetalarna skulle vilja bidra till.

VILKA ALTERNATIV FINNS?

1. Breddning av Kungsängsleden med bro behöver redan ske, och ännu mer med den stora utbygganden av arbetsplatser i Fyrislund och Gränbys expansion. Spårvagn eller buss kan då få egen fil och gå vidare till Kuggebro och sedan Österleden till tågstationen - det blir längre än via Ultuna, men tar samma tid eftersom resande kan fara till perrongen och slippa byta till hiss ned till tåget. Bilister når lätt E4.
2. Högbro nära Flottsund blev inaktuell när svängbron byggdes. Fördel med högbro är kontinuerlig trafik, vilket spårväg och automatbana skulle kunna utnyttja. Spårväg skulle dock ha samma fel som med bro vid Ultuna - att ändhållplatsen är uppe på ett berg varifrån just spårvagn inte kan komma ned till tåg och fortsätta till arbets-, handels och sportområden. Motortrafik skulle behöva mötesfri väg söderut, öster om Morgareservatet, vilket skulle göra ny cykelväg obehövlig.
3. Om det är troligt att det blir få som tar spårvagnen till hiss och lokaltåg, så skulle MP kunna få sin vilja igenom: Spårtaxi! Kapaciteten 720 i timmen skulle då vara tillräcklig och bron så lätt att pålning skulle kunna undvikas. Gång och cykel kompletterar.
4. Det finns säkerligen fler alternativ.

Min rekommendation är i första hand Kungsängsleden för spårvagn, buss eller modern trafik.

I andra hand Högbro vid Flottsund för buss eller modern trafik. Inte för spårvagn, ty den klarar inte nivåskillnaderna vid stationen.

Mitt krav är att Å-riket skyddas och att Uppsalas dricksvatten inte riskeras.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Stadsbyggnadsförvaltningen fokuserar i detta bemötande på delar av det inkomna yttrandet som berör en vattenverksamhet som redovisas i samrådsunderlaget och som efter ansökan till mark- och miljödomstolen kommer att prövas av nämnda domstol. Flera delar av yttrandet berör delar som hanteras inom ramen för arbetet med framtagande av detaljplan för delsträcka D. Stadsbyggnadsförvaltningen noterar de inkomna synpunkterna.

I ansökan med underlagshandlingar kommer finnas erforderlig redovisning av påverkan på grundvattenkvantitet och grundvattenkvalitet samt påverkan på riksintresset Ultuna källa.

Projektet drivs på uppdrag av politiken, således hänvisar Stadsbyggnadsförvaltningen alla politiska frågor till de förtroendevalda i kommunen.

Tillståndsansökan för vattenverksamhet kommer att i enlighet med miljöbalken redovisa lokalisering, utformning och nollalternativ. Sådan redovisning svarar mot vad kommunen redovisat i detaljplanarbetet gällande sträcka D, i vilken sträcka bron ingår. Frågor om förväntat resandeunderlag hänvisas till region Uppsalas resandeprognoz. Vad gäller valet av teknisk lösning för kollektivtrafiken har överväganden gjorts i tidigare genomförda systemvalsstudier. Val av teknisk lösning för

kollektivtrafiken är inte en fråga som prövas av mark- och miljödomstolen. Tillståndsansökan avser vattenverksamheten på den aktuella platsen.

Privatperson 16

Inramning av den aktuella beslutssituationen saknas eller är bristfällig. Utredningen avser hur bro för spårväg med mera över Fyrisån kan tänkas utformas i visst läge. Tekniska aspekter liksom sociala, kulturella och miljömässiga effekter behandlas för bro i detta läge. Alternativa lägen för bro över Fyrisån behandlas inte, ej heller noll-alternativet att inte alls bygga någon bro utöver tidigare befintliga. Broprojektet är en del av ett större paket av projekt som avser utbyggnaden av södra staden med bostäder, arbetsplatser med mera. Det handlar också samtidigt om Uppsalas utveckling i stort, inklusive kopplingar till angränsande kommuner. Den extrema utbyggnaden i kommunens södra delar är fortfarande föremål för debatt. Om denna utbyggnad i södra Uppsala stoppas så blir broprojektet för spårvagn mindre meningsfullt.

Utredningen haltar genom att den inte inleds av en nödvändig inramning. Alternativsituationer föreligger på flera nivåer. Genom att begränsa utredningen till ett alternativ på detaljerad nivå tappar man bort såväl andra handlingsalternativ på detaljerad nivå som beslutssituationer på övergripande nivå. Det studerade broprojektet ger betydande miljöeffekter men andra delprojekt i södra Uppsala paketet såsom spårvagnsstallar, bostadsbyggande, inklusive alla anläggningar, ger också effekter på natur och miljö. Som politiker eller medborgare i Uppsala kan miljöeffekterna av bro i aktuellt läge vara tillräckliga för att tacka nej till projektet men om hela projektpaketet för södra Uppsala beaktas blir exploateringen av mark och vatten med tillhörande ekosystem ännu tydligare. Man anar uppspaltningen i delprojekt som ett taktiskt försök att tona ned de uppenbart omfattande miljöeffekterna.

Vi behöver en debatt om visioner

I dagsläget behövs i första hand en debatt om olika politikernas och politiska partiers visioner när det gäller Uppsalas utveckling. Kommunalsrådet Erik Pellings vision förefaller återspegla ett slags gigantomani där maximal tillväxt av stadens befolkning är idealet. Några uppsalabor kan ha miljonstaden som förebild medan andra uppfattar trängsel och den fortsatta tämligen ohämmade exploateringen av mark och vatten som olycklig. I en ledare av Uppsala Nya Tidning den 19 december 2023 under rubriken "Slättlandskapet en del av Uppsalas identitet" noterar Johan Rudström med hänvisning till en rapport från Jordbruksverket att Uppsala under perioden 2016 till 2020 "har exploaterat 117 hektar jordbruksmark, nästan 200 fotbollsplaner". Uppsala är sämst bland jämförbara städer där Linköping med Östgötaslätten är näst sämst.

Uttrycket "hållbar utveckling" saknas i Uppsala kommuns studie inför samrådet

Allt fler människor, inklusive uppsalabor, har lärt sig att ta miljöproblemen på allvar. Men några av våra ledande politiker ser det som "naturligt att exploatera naturen" om några av oss människor gynnas på något sätt av det. Det finns en lång tradition av utredningar och ställningstaganden på nationell och global nivå som uppmanar till ändrad inriktning av utvecklingstänkandet. I Sverige är den fysiska riksplaneringen med studien "Hushållning med Mark och Vatten" (1971) ett tidigt exempel. På global nivå finns FN dokumentet "The 2030 Agenda for Sustainable Development" (2015) där 17 Sustainable Development Goals (SDGs) presenteras.

Hållbar utveckling innebär att man fokuserar på svårvändbara eller irreversibla effekter som försämrar livsförutsättningar för framtida generationer av människor och liv i andra former. I situationer med risk för sådana förändringar rekommenderas en försiktighetsfilosofi. För att göra kloka val gäller det att ta fram beslutsunderlag som är mångsidiga med avseende på handlingsalternativ, studerade effekter och beaktade ideologier. I underlaget för samråd saknas uttrycket hållbar utveckling och en ideologisk orientering i samklang med hållbar utveckling. Att endast studera ett broalternativ innebär att

beslutsunderlaget i det avseendet blir ensidigt och manipulerat snarare än allsidigt. Ensidigheten eller enkelspårigheten kan ses som ett uttryck för bristande demokrati.

Det underlag för samråd som föreligger saknar ingalunda positiva kvaliteter. Ett antal tjänstemän och konsulter har kämpat med en svår problematik. Men projekt på detaljnivå måste ses i ett större sammanhang. Vi måste avkräva våra politiker deras visioner om Uppsalas utveckling. Politiker som inte förmår ta hållbar utveckling på allvar bör välja annan sysselsättning.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

En tillståndsansökan avseende vattenverksamhet till mark- och miljödomstolen ska redovisa de krav som finns för att få tillstånd i enlighet med gällande lagar för att få genomföra redovisad verksamhet. Tillståndsansökan för vattenverksamhet kommer att i enlighet med miljöbalken redovisa lokalisering, utformning och nollalternativ. Sådan redovisning svarar mot vad kommunen redovisat i detaljplanarbetet gällande sträcka D, i vilken den sträcka bron har ingår.

Projektet med bron över Fyrisån följer kommunens översiktsplan vilket har lagt fast riktningen för utvecklingen av kommunen, där en målsättning är att möjliggöra för boende och besökare i Uppsala att färdas med ett mer hållbart transportmedel så att nyttjandet av icke-hållbara transportmedel minskar och därmed den negativa klimatpåverkan.

Därefter har flertalet alternativa lokaliseringar studerats och den processen har landat i det nu aktuella läget för bron utifrån flertal faktorer. Tillståndsansökan är bara en del i ett större övergripande projekt för att möjliggöra en kapacitetsstark kollektivtrafik i Uppsala i form av spårvägstrafik. Tillståndsansökan ska inte vara det dokument som analyserar samtliga möjliga alternativ. Det arbetet är redan genomfört och finns tillgängligt på bland annat kommunens hemsida.

Projektet drivs på uppdrag av politiken, således hänvisar Stadsbyggnadsförvaltningen alla politiska frågor om bland annat de Sydöstra stadsdelarna, dess koppling till spårvägsprojektet och debatt om visioner till de förtroendevalda i kommunen.

Privatperson 17

Jag stödjer inte kommunens planer på att bygga en bro över Fyrisån för kapacitetsstark kollektivtrafik (Dnr: KSN-2023-02640) eftersom:

1. Skydda grundvattentäkterna som förser hela Uppsala med dricksvatten. Alla ingrepp genom tex. Pålning riskerar att skada grundvattnet och därmed ta bort Uppsalas möjlighet att ge sina invånare dricksvatten på ett billigt och enkelt sätt.
2. Det saknas reservvattenförsörjning i de fall åsen inte längre skulle gå att nyttja och det saknas även utredning om HUR vårt enda dricksvatten ska skyddas. Det är högst olämpligt och oacceptabelt med framtida innovativa lösningar
3. Spårvagn innebär tung infrastruktur som med största sannolikhet kommer kräva stabiliserande åtgärder då den anläggs på Uppsalaleran. Detta innebär pålning vilket är en extremt riskfylld teknik att använda i känsliga områden då den både kan föra ner föroreningar i grundvattnet, men även punktera lager som gör att grundvattnet läcker ut. BRT kräver ej samma infrastruktur.
4. Bro, oavsett utformning, kommer bryta av landskapet i för stor utsträckning och borde således bryta mot det skydd för landskapsbilden som gäller enl. gamla naturvårdslagen.

5. Spårväg innebär högre föroreningar av tungmetaller i sin närmiljö som kan komma i kontakt med människor och främst läcka ut i vattendrag och miljöer.
6. Med avseende på släckningsarbeten av teknik (spårvagnar/bussar/teknikhus) bör ej bro byggas över Fyrisån. Vid olycka på bron kommer föroreningar från räddningsarbetet att nå Fyrisån direkt.
7. Inte bara en bro förstör landskap och siktlinjer öster om Fyrisån. Även alla kontaktledningsstolpar kommer inverka negativt på landskapsbilden och den belysning som ska anläggas längs dragningen.
8. Fyrisån och Ekoln-Sävjaån anses ha dålig status i flera parametrar som rör åns utformning. Byggandet av en bro kommer påverka ån mer negativt och därmed försämra åns kvalitet ytterligare. (WSP)
9. Planerad dragning ligger i ett område med Extrem/hög risk för påverkan av grundvattnet vid olycka. Dragning genom ett sådant område, där det är störst sannolikhet för utsläpp (olycka, brand kemikaliehantering etc) är ej lämplig. Dragningen borde placeras helt och hållet på mark med låg känslighet och med ett skyddsavstånd till områden med hög eller extrem känslighet på några hundra meter beroende på markens uppbyggnad och avrinningsområden.
10. Saknas nästan helt studier kring spårvägens utsläpp och dess påverkan på dagvatten (WSP). En spårväg som dras genom områden med hög eller extrem känslighet borde inte göras om inte tillräckligt noga och representativa studier är gjorda för att kunna påvisa vilken påverkan spårvägen kommer ha på Uppsalas grundvattenförsörjning.
11. Bullerutredningen visar på att det blir väldigt höga värden för boenden vid Hemslöjdsvägen. Spårvägen är placerad för nära bef. bebyggelse där och har inga åtgärder för buller, vilket kommer påverka boende mycket negativt.
12. Enligt svar från Erik Pelling på ett inlägg 2023-03-11 på Facebook är ansökan om vattendom för ny bro över Fyrisån minst något år bort. Hur kan man gå vidare med en detaljplan om inte ens de viktigaste frågorna som miljö är lösta?
13. Enligt era egna utredningar medför en bro över Fyrisån enbart negativ påverkan. Hur kan ni gå vidare med dessa planer om de påvisar att alla aspekter försämras?
14. Samtliga illustrationer visar inga eller enbart ett begränsat antal kontaktledningsstolpar. Detta ger en skev bild av den färdiga "produkten".
15. All dragning och byggnation över Fyrisån går genom extremt sättningskänslig mark som kommer innebära antingen grundförstärkningslösningar som kommer riskera grundvattnet i åsen eller vara mångdubbelt dyrare än planerat. En dragning av en så tung infrastruktur genom ett sådant område är därmed väldigt dåligt planerat, oavsett samhällsnyttan.
16. I underlaget för broar så beskriver ni att alternativet med en lågbro avslås för att minska mängden pålar som behövs för brostoden, men utifrån geotekniken och att bron placeras på så sättningskänslig mark att även brobanken måste pålas (pkt 45) innebär det att oavsett lösning kommer det krävas massor av pålar som alla riskerar att påverka grundvattnet. För en högbro kommer brobanken att vara större än för en lågbro så antalet pålar blir troligtvis likvärdigt alternativen. Hur kan ni då välja bort ett alternativ för att det skulle bli för mycket pålar, men ändå gå vidare med ett förslag som förmodligen kommer att kräva minst lika mycket pålar som grundförstärkningar?
17. En bro som slingrar sig flera meter över landskapet kan omöjligt klassas som "mindre påverkan" av landskapsbilden, eller tom "obetydlig påverkan". Bron borde inte kunna klassas som någon annat än att ha "större påverkan" på landskapsbilden. Samma sak gäller bro över Hemslöjdsvägen. Speciellt vy 14 borde inte kunna bedömas annat än extrem då bron och banvallen skapar en vägg mot landskapet norr ut och förstör livet totalt för de som bor i huset intill.
18. Den bedömning som görs i "Broar Ultuna-Hemslöjdsvägen" av landskapsbilden stämmer ej överens med bedömningen som görs i "konsekvenser för kulturmiljö", som bedömer konsekvensen för bron över Fyrisån som stor till skillnad från den lägre klassningen i den

- första nämnda utredningen. En samlad bedömning borde därför utgå från en högre bedömning, att spårväg och bro har en stor påverkan på landskapsbilden och kulturmiljön. Broalternativ B bedöms även utgöra påtaglig skada på kulturmiljön, vilket också bekräftas i Whites utredning.
19. Whites utredning om kulturmiljö visar på övervägande skada på kulturmiljön till följd av spårvägen och speciellt bron över Fyrisån. Planerna borde ej fortgå så vida inte en lösning som visar övervägande neutral eller positiv påverkan hittas.
 20. Underlaget är inte tillräckligt genomarbetat och det saknas många utredningar som är viktiga för att samrådet ska kunna genomföras på ett rättssäkert sätt. Samrådet borde göras om när alla utredningar är kompletta. Detta påtalas även av Länsstyrelsen i deras yttrande.
 21. Alla utredningar tar bara hänsyn enskilda planer. All utredning borde vara utförd på all bebyggelse i området för att få de kumulativa effekterna, precis som det beskrivs i Miljökonsekvensbeskrivningen. När det finns en plan för ett helt område ska allt planeras och utredas direkt, inte skjutas på i tiden. Skjuter man hela tiden på lösningen av problemet till nästa detaljplan så kommer det till slut inte finns någon plan kvar att genomföra alla åtgärder i. Detta påtalas även i Länsstyrelsens yttrande.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Stadsbyggnadsförvaltningen fokuserar i detta bemötande på delar av det inkomna yttrandet som berör en vattenverksamhet som redovisas i samrådsunderlaget och som efter ansökan till mark- och miljödomstolen kommer att prövas av nämnda domstol. Flera delar av yttrandet berör delar som hanteras inom ramen för arbetet med framtagande av detaljplan för delsträcka D. Stadsbyggnadsförvaltningen noterar de inkomna synpunkterna.

I ansökan med underlagshandlingar kommer finnas erforderlig redovisning av påverkan på grundvattenkvantitet och grundvattenkvalitet samt påverkan på riksintresset Ultuna källa. Syftet med en tillståndsprövning för vattenverksamhet är att mark- och miljödomstolen ska kunna bedöma det presenterade förslaget och de åtgärder som redovisas för att säkerställa att ingen betydande skada uppstår. I ansökan ingår det bland annat att redovisa åtgärder som behöver genomföras för att minska risken för skada.

Tillståndsansökan för vattenverksamhet kommer att i enlighet med miljöbalken redovisa lokalisering, utformning och nollalternativ. Sådan redovisning svarar mot vad kommunen redovisat i detaljplanearbetet gällande sträcka D, i vilken den sträcka bron har ingår.

Anläggande och drift av bron prövas i detaljplanearbetet. Den vattenverksamhet som krävs för anläggandet av bron prövas enligt 11 kap. miljöbalken. Dessa prövningar sker parallellt utan att behöva invänta varandra. Det framgår av lag. Detaljplanearbetet kan således fortgå utan att invänta vattenverksamhetsprövningen och vice versa. För anläggandet av bron behövs både en lagakraftvunnen detaljplan och en tillståndsdom avseende vattenverksamheten.

Bron kommer att utformas så att eventuellt släckvatten fångas upp och leds till de dagvattendammar vid respektive brofäste som anläggs. Dessa dagvattendammar kan då fånga upp släckvattnet och saneras för att säkerställa att det förorenade vattnet inte släpps ut i Fyrisån. Detsamma gäller krav vid byggnationen av anläggningen vilket kommer att kravställas i tillståndet. Uppställningsytor och andra områden som används kommer att vid behov utformas så att exempelvis läckage av föroreningar ej ska komma ut i naturen.

Länsstyrelsens samrådsyttrande finns redovisat i sin helhet i början av sammanställningen med bemötande. Länsstyrelsen har inte uttryckt någon åsikt om att samrådet för tillståndsansökan måste göras om.

En mer ingående beskrivning av påverkan på riksintresse kulturmiljö finns i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande detaljplanen för delsträcka D. Ansökan med tillhörande underlagsmaterial kommer att ha sådant innehåll så att det svarar mot krav enligt lag och praxis. Flera av de frågor som yttranden tar upp kommer således att redovisas i ansökan med tillhörande underlagsmaterial.

Privatperson 18

Jag motsätter mig bestämt byggandet av bro och av spårväg. Byggprojektet får oerhört stora negativa konsekvenser för alla oss som bor i Nántuna och närliggande områden. Och för hela Uppsala. Det handlar om

- stadens dricksvatten-försörjning
- miljö och natur
- igenkorkad väg 255 både under byggandet och därefter
- hänsyn till den befintliga karaktären på nuvarande bostadsområden
- kostnaderna blir enorma
- projektet är meningslöst och en katastrof.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.

Privatperson 19

Jag motsätter mig bestämt byggandet av bro och av spårväg. Byggprojektet får oerhört stora negativa konsekvenser för

- stadens dricksvattenförsörjning
- de naturresurser som åriket utgör. Ett betydande riksintresse i nutid och ur ett historiskt perspektiv
- ökade hälsorisker, luftföroreningar och buller, som bro och spårvägsbygget kommer att medföra.

Väg 255 kommer att bli igenkorkad både under byggandet och därefter när spårvägen ska korsa väg 255.

- hänsyn till den befintliga karaktären på nuvarande bostadsområden och Lunsens skogsområde. Brobygget och spårvägen är en del i en groteskt planering av södra stadsdelarna utan känsla och gehör för Uppsala kommuns innevånare.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet. Ansökan med tillhörande underlagsmaterial kommer att ha sådant innehåll så att det svarar mot krav enligt lag och praxis. Flera av de frågor som yttranden tar upp kommer således att redovisas i ansökan med tillhörande underlagsmaterial.

Privatperson 20

Angående avgränsningssamråd enligt miljöbalken avseende arbete i vattenområde m.m. för anläggande av bro över Fyrisån och Hemslöjdsvägen. Ett antal kompletteringar är nödvändiga för den framtida miljöprövningen. Dessa anges nedan:

Lokalisering av en ny bro över Fyrisån för kapacitetsstark kollektivtrafik

En bro för kapacitetsstark kollektivtrafik över Fyrisån genom naturreservatet Årike Fyris bör inte byggas då det kommer att förstöra de höga natur- och miljövärden samt de kultur- och landskapsvärden som finns i området. Kommunen har en skyldighet att söka minimera skador på naturreservatet Årike Fyris och bör därför utreda alternativa sträckningar för en ny bro via Kungängsleden och Flottsund, dvs en bro som inte passerar genom Årike Fyris,

Grundvattenresursens bevarande

Brostöd/pelare planeras vid Fyrisån inom områden som klassats som ”hög och extremt känslig zon”. Inom flera områden är leran tunn mot underliggande isälvsmaterial (där grundvattnet finns) och grundvattnets trycknivå är hög. Det finns uppenbart hög risk för grundvattenläckage under såväl byggnadsskedet, som efter byggnadsskedet.

*Redogörelse för risk av permanent grundvattenläckage, efter byggnadsskedet, vid de brostöd som planeras, t ex via flödesvägar längs pålar och andra konstruktioner under mark, som bl a berör lerskikten.

*Redogörelse för hur flödet från Ultuna källa kan påverkas av planerade brokonstruktioner.

Natur- och miljövärden

*Natur- och miljövärden bör tydligt markeras på kartor över området, där t ex skyddsvärda eller hotade arter och biotoper ritas in.

*Uppgifter om fladdermöss i området verkar rudimentära. En nödvändig komplettering är att utföra och presentera en studie ang fladdermöss, av hög kvalité.

Den planerade bron konstruktion

Bron planeras få en bredd av 17 meter. Därav 8 m till gång/cykelbana och för utryckningsfordon eller ersättningsbussar.

*Bro-delen för gång/cykel stråk bör begränsas till 4 m bredd. Om utryckningsfordon eller ersättningsbussar inte kan använda denna bredd bör denna möjlighet tas bort.

*Bron planeras för en segelfrihöjd av 12 eller 16 meter. Det framgår ej varför en sådan segelfri höjd skulle vara nödvändigt.

Stadsbyggnadsförvaltningens bemötande

Stadsbyggnadsförvaltningen fokuserar i detta bemötande på delar av det inkomna yttrandet som berör den vattenverksamhet som redovisas i samrådsunderlaget och som efter ansökan till mark- och miljödomstolen kommer att prövas av nämnda domstol. Stadsbyggnadsförvaltningen noterar de inkomna synpunkterna.

Tillståndsansökan för vattenverksamhet kommer att i enlighet med miljöbalken redovisa lokalisering, utformning och nollalternativ. Sådan redovisning svarar mot vad kommunen redovisat i detaljplanarbetet gällande sträcka D, vilket är den sträcka av detaljplanerna för spårvägen där bron över Fyrisån ingår. Gällande påverkan på grundvatten kommer ansökan och tillhörande underlagsmaterial innehålla redovisning och bedömning gällande påverkan på bland annat Ultuna källa och på vilket sätt anläggande av brostöden med pålar kommer att ske. Olika tekniker för att föra ner pålar kommer att användas beroende på förutsättningarna vid respektive brostöd. Exempelvis är området vid Ultuna källa en sådan plats som kan innebära att pålar kan behöva slås ner istället för att borras.

Erforderlig inventering har skett av skyddade arter, bl.a. fladdermöss.

I ansökan och tillhörande underlagsmaterial kommer finns kartor som redovisar var natur- och kulturmiljövärden finns. Tillståndsprövningen omfattar inget ställningstagande från mark- och miljödomstolens sida gällande bron utformning eller konstruktion avseende bredd eller höjd. Brons utformning och placering regleras i arbetet med detaljplanen för delsträcka D.

6. Översikt över inkomna yttranden

Följande synpunkter har inkommit under samrådstiden och redovisas i tabellen nedan.

Alias	Datum
Länsstyrelsen	2024-01-31
Havs- och vattenmyndigheten	2023-12-18
Försvarsmakten	2024-01-09
Naturvårdsverket	2024-01-10
Sjöfartsverket	2024-01-04
Statens geologiska undersökning (SGU)	2024-02-05
SMHI	2024-01-04
Statens geotekniska institut (SGI)	2024-01-09
Sveriges lantbruksuniversitet (SLU)	2024-01-31
Uppsala vatten och avfall AB	2024-01-30
Miljöförvaltningen	2024-02-02
Akademiska hus	2024-01-31
Privatperson 1	2023-12-21
Privatperson 2	2024-01-10
Privatperson 3	2023-12-29
Privatperson 4	2024-01-25
Privatperson 5	2024-01-30
Privatperson 6	2024-01-30
Privatperson 7	2024-01-31
Privatperson 8	2024-01-31
Vattenfall	2024-02-13
Primlight AB	2024-02-09
Naturskydds-föreningen	2024-01-31
Föreningen Vårda Uppsala	2024-01-29
Föreningen Sydöstra Uppsala	2024-01-30
Sunnersta Egnahemsförening (SEF)	2024-01-29
Uppsala pensionärs-föreningars samarbetsråd	2024-01-31
Fyrisåns vattenvårdsförbund	2024-02-27
Uppsala Akademiska Roddarsällskap	2024-02-05
Ekolns segelklubb	2024-02-05
Föreningen Sunbeams Vänner	2024-02-05
Privatperson 9	2024-01-09
Privatperson 10	2024-01-12
Privatperson 11	2024-01-12
Privatperson 12	2024-01-28
Privatperson 13	2024-01-31
Privatperson 14	2024-01-31
Privatperson 15	2023-12-11
Privatperson 16	2024-01-08

Privatperson 17	2024-01-22
Privatperson 18	2024-01-31
Privatperson 19	2024-01-31
Privatperson 20	2024-01-31

7. Bilagor

Bilaga 1 – Utskick till sakägare



Att bygga nära vatten

– spårvägsbroar vid Ultuna och Hemslöjdsvägen

Tillståndsprövning av vattenverksamhet enligt miljöbalken kap.11

Byggandet av spårvägsbroarna över Fyrisån respektive Hemslöjdsvägen kräver tillstånd enligt Miljöbalkens kapitel 11. För bron vid Ultuna gäller det bland annat anläggning av brostöd i vattenområde och för Hemslöjdsvägen bortledning av grundvatten, när vägen under bron sänks.

Uppsala kommun kommer därför att lämna in en ansökan till Mark- och miljödomstolen för att få en miljödom. Samrådet är ett första steg i processen. Under perioden fram till den 9 januari 2024 kan du informera dig om projektet och lämna dina synpunkter.

Den preliminära tidplanen

Andra kvartalet 2024	ansökan lämnas in till Mark- och miljödomstolen
Andra kvartalet 2025	miljödomen på plats
Fjärde kvartalet 2025	bygget börjar

Möten och förhandlingar med många parter

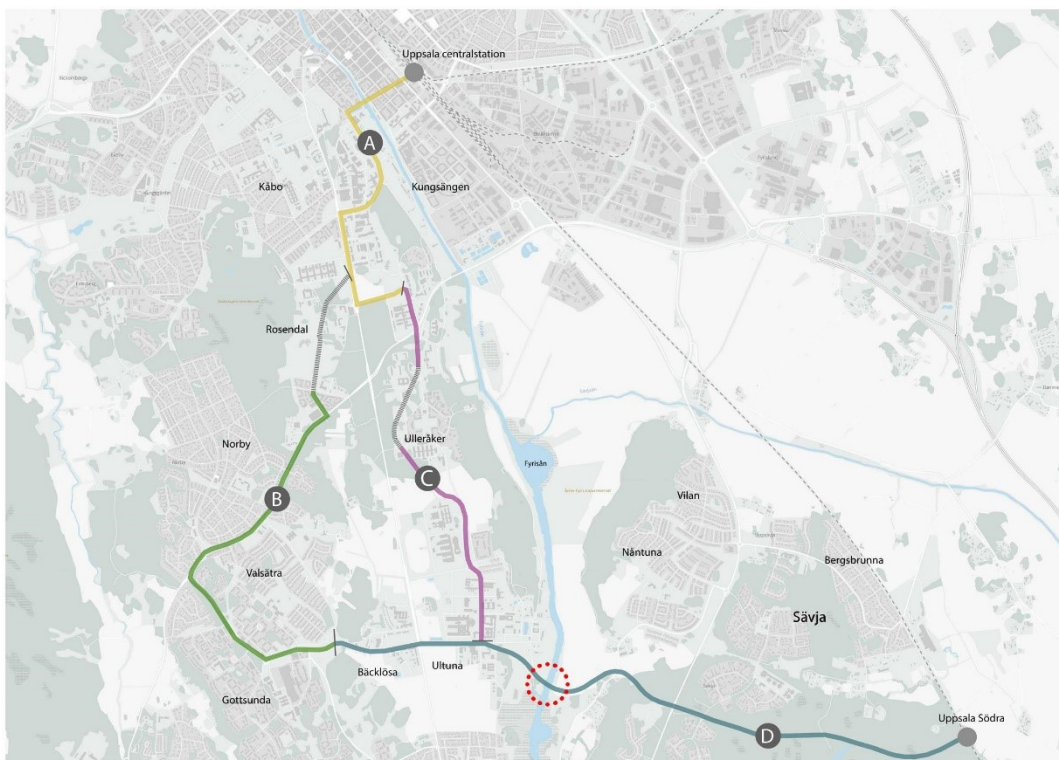
Andra viktiga aktörer förutom de som bor i närheten är intresseorganisationer och närliggande verksamheter. Ett antal myndigheter ska säga sitt, till exempel Länsstyrelsen, Miljöförvaltningen, Uppsala Vatten, Sjöfartsverket, SLU och SMHI. Det kommer fler möjligheter att yttra sig under hela processen. Synpunkterna som kommer in under samrådet är viktiga delar i det fortsatta arbetet med ansökan. Bland annat kommer en miljökonsekvensbeskrivning, en MKB att tas fram:

- där beskriver vi förväntade miljöeffekter
- ger förslag till skyddsåtgärder
- föreslår alternativa lösningar för byggverksamheten.

Välkommen till Uppsalorummet, för att se utställningen och ställa dina frågor. Vi är på plats mellan klockan 12 och 14.

- Måndag 11 december
- Torsdag 14 december
- Tisdag 9 januari





 Planerad spårvägsbro

Därför bygger vi en spårvägsbro

Planer på en bro i Uppsalas södra delar lyftes redan i slutet av 1950-talet och frågan har varit uppe i omgångar sedan dess. En statlig utredning hösten 2017 ledde fram till det så kallade Fyrspårsavtalet. Avtalet gör det möjligt att samordna investeringar för att få ut det mesta möjliga. Järnvägssatsningen med nytt tågstopp söder om Bergsbrunna, kombineras nu med bostadsbyggnande och spårväg.

Om du vill tycka till eller ta en kontakt

Här är samrådshandlingarna:

uppsala.se/tyck-till-vattenverksamhet-broar

Mer att läsa på spårvägswebben:

uppsala.se/sparvag

Postadress:

Uppsala kommun, Stadsbyggnadsförvaltningen, 753 75 Uppsala

Besöksadress:

Stadshusgatan 2

E-post:

sparvag@uppsala.se

Bilaga 2 – Kompletterande utskick till sakägare

Sida 1 av 2

Du inbjuds till avgränsningssamråd för ansökan enligt miljöbalken. Det gäller tillstånd till arbete i vattenområde med mera för anläggande av bro över Fyrisån och grundvattenbortledning med mera för anläggande av bro över Hemslöjdsvägen.

Uppsala kommun har den 6 december 2023 skickat dig handlingen ”Att bygga nära vatten – spårvägsbroar vid Ultuna och Hemslöjdsvägen”. Vi har fått in önskemål om att förlänga samrådstid och gör nu det. Samrådstiden löper till den 31 januari 2024. Nu när vi meddelar dig detta passar vi på att skicka med information om processen igen.

Förtydliganden

I kartan nedan framgår de utredningsområden som ingår i ansökan om tillstånd enligt miljöbalken.

- Bullerstörningar i orange
- Grundvattenpåverkan i gult

Dessa områden är också områden för bedömd samrådsrets (alltså enskilda som särskilt berörs) med hänsyn till vattenverksamheten och det byggbuller som uppkommer i samband med vattenverksamheten.



Bron över Fyrisån

För anläggande av bron över Fyrisån krävs vattenverksamhet eftersom anläggningsarbetet avseende vissa brostöd sker i vattenområde (våtmark och arbete inom Fyrisåns vattenområde). Temporär grundvattenbortledning krävs vid anläggande av de fyra östligaste belägna brostöden öster om Fyrisån inklusive anläggande av det östliga landfästet invid det östligaste brostödet.

Ett utredningsområde för grundvatten har tagits fram för grundvattenpåverkan för anläggande av brostöden samt anläggandet av bro över Hemslöjdsvägen, se nedan. Ett påverkansområde kommer att redovisas när ansökan lämnas in till mark- och miljöövervakningen och kommer troligtvis vara mindre i geografisk utsträckning än utredningsområdet. Under

5002.2.1093

anläggningsarbetet med bron över Fyrisån kommer byggbuller att uppkomma och därför har även ett utredningsområde för buller tagits fram.

Bron över Hemslöjdsvägen

För anläggande av den angränsande planskilda korsningen för Hemslöjdsvägen (spårvägen går på bro över Hemslöjdsvägen) krävs vattenverksamhet i form av temporär och permanent grundvattenbortledning. Samma utredningsområde för grundvatten som angiven ovan gäller. Påverkan kan ske på brunnar, byggnader och ledningar. För att undvika skadlig grundvattennivåsänkning kan skyddsinfiltration komma att utföras. Även vid anläggning av bron över Hemslöjdsvägen kommer byggbuller att uppkomma och utredningsområdet för buller är densamma som angiven ovan.

Varför får du denna information?

Den här informationen, liksom den tidigare, skickas till de som äger fastigheter och ledningar inom utredningsområdet för grundvatten, liksom till de som äger fastigheter inom utredningsområdet för byggbuller. Med andra ord till den bedömda samrådsgruppen för enskilda som är särskilt berörda av vattenverksamheten. Uppsala kommun bjuder in dig att inkomma med synpunkter.

Var finns informationen?

Information och samrådsunderlag gällande den planerade verksamheten finns att hämta på kommunens webbplats [uppsala.se/tyck-till-vattenverksamhet-broar](https://www.uppsala.se/tyck-till-vattenverksamhet-broar). Där kan du också lämna dina synpunkter.

Om du vill ha utskrivna kopia av samrådshandlingen, vänligen kontakta Uppsala kommun, Stadsbyggnadsförvaltningen, 753 75 Uppsala eller skicka e-post till sparvag@uppsala.se

Sista dag att lämna samrådssynpunkter

Välkommen med synpunkter på samrådshandlingen senast *den 31 januari 2024*.

Bilaga 3 – Publicering av samrådshandlingar och formulär på kommunens hemsida

← ↻ 🏠 https://www.upsala.se/tyck-till-vattenverksamhet-broar

Uppsala kommun Vad söker du? 🔍 Meny ☰

Startsidan / Kommun och politik / Publikationer / Lämna synpunkter inför tillståndsprövning av vattenverksamhet för spårvägsbroar - samråd

🔊 Lyssna

Pågående dialog

Lämna synpunkter inför tillståndsprövning av vattenverksamhet för spårvägsbroar - samråd

Organisation: Gatu- och samhällsmiljönämnden, Stadsbyggnadsförvaltningen
Publicerad: 7 december 2023, kl. 17.00
Senast uppdaterad: 12 december 2023, kl. 16.37

Dialogen avslutas
31 januari 2024, 23:59

Sammanfattning

Bygget av gång-, cykel- och spårvägsbroar över Fyrisån respektive Hemsjösvägen kräver tillstånd enligt Miljöbalkens kapitel 11. Uppsala kommun kommer därför att lämna in en ansökan till Mark- och miljödomstolen för att få en miljödom. Samrådet är ett första steg i processen. Fram till 31 januari 2024 kan du informera dig om projektet och lämna dina synpunkter.

Så här gör du

Lämna dina synpunkter via [webbformulär](#) eller

E-posta till
sparvag@upsala.se

Skriv till
Märk kuvertet med "KSN-2023-02640". Skicka in det till:

Uppsala kommun,
Stadsbyggnadsförvaltningen
753 75 Uppsala


Beskrivning

Bygget av broarna för gång-, cykel- och spårväg över Fyrisån respektive Hemsjösvägen kräver tillstånd enligt Miljöbalkens kapitel 11. För bron vid Ultuna gäller det bland annat anläggning av brostöd i vattenområde och för Hemsjösvägen bortledning av grundvatten, när vägen under bron sänks.

Uppsala kommun kommer därför att lämna in en ansökan till Mark- och miljödomstolen för att få en miljödom. Nu pågår arbete med att ta fram ett underlag för ansökan. Under samrådstriden har du möjlighet att lämna synpunkter på underlaget. Fram till 31 januari 2024 kan du informera dig om projektet och lämna dina synpunkter.

Ta del av samrådshandling

Samrådshandlingen finns att läsa hos Kontaktcenter i Stadshuset på Stadshusgatan 2. Du kan också ladda ned den via länken nedan.

 **Samrådsunderlag tillståndsprövning av vattenverksamhet för spårvägsbroar.pdf (PDF, 4 MB)**

Utställning i Uppsalorummet

Välkommen till Uppsalorummet där du kan se vår utställning av underlaget till ansökan. Du kan också träffa oss där och få svar på dina frågor.

- Måndag 11 december, 12-14
- Torsdag 14 december, 12-14
- Tisdag 9 januari, 12-14

Många aktörer ska yttra sig

Andra viktiga aktörer förutom närboende är intresseorganisationer och närliggande verksamheter. Ett antal myndigheter ska säga sitt, till exempel Länsstyrelsen, Miljöförvaltningen, Uppsala Vatten, Sjöfartsverket, SLU och SMHI.

Fler tillfällen att lämna synpunkter

Miljödomen förväntas vara på plats andra kvartalet 2025 och det kommer fler tillfällen där du kan yttra dig under processen. Synpunkterna som kommer in under samrådet är viktiga delar i det fortsatta arbetet med ansökan.

Publicerad: **7 december 2023**

Organisation: **[Gatu- och samhällsmiljönämnden](#)**
[Stadsbyggnadsförvaltningen](#)

Bilaga 4 – Kungörelse i UNT



Miljödom samråd

Uppsala Kommun bjuder in till avgränsningsråd om planerad vattenverksamhet inför byggandet av spårvägsbro över Fyrisån respektive över Hemslöjdsvägen.

Samrådet pågår fram till den 9 januari 2024. Samrådsunderlag finns tillgängligt via kommunens hemsida på [uppsala.se/tyck-till-vattenverksamhet-broar](https://www.uppsala.se/tyck-till-vattenverksamhet-broar). Där kan du även lämna dina synpunkter i ett formulär. Samrådshandlingarna finns också på Kontaktcenter, Stadshuset, Stadshusgatan 2.

Välkommen till Uppsalorummet i Stadshuset för att ställa frågor och lämna synpunkter mellan klockan 12 och 14:

- Måndag den 11 december
- Torsdag den 14 december
- Tisdag den 9 januari 2024

Synpunkter på planerna skickas senast den 9 januari 2024 till:

Postadress:

Uppsala kommun,
Stadsbyggnadsförvaltningen,
753 75 Uppsala

Besöksadress: Stadshusgatan 2

E-post: sparvag@uppsala.se

Minnesanteckningar från möte avgränsningssamråd om tillståndsansökan för vattenverksamhet för bro över Fyrisån och bro över Hemslöjdsvägen

Datum	Tid	Antecknare
2024-01-24	09.00-10.30	Joel Karlsson

Deltagande

Joel Karlsson - Uppsala kommun
Felicia Johnson - Uppsala kommun
Sofia Gröhn - Forsen
Helena Stenemo – Länsstyrelsen Uppsala
Wille Svärd – Länsstyrelsen Uppsala
Carl Hällström – Länsstyrelsen Uppsala
Anna Silver – Länsstyrelsen Uppsala
Jan Eckhéll – Länsstyrelsen Uppsala
Cecilia Remén – Miljöförvaltningen Uppsala kommun
Malin Horwitz – Miljöförvaltningen Uppsala kommun
Ulrich Wimmer - Miljöförvaltningen Uppsala kommun
Marcus Heinke - Uppsala vatten

Kommunens presentation

Inledning

- Kommunen går igenom tillståndprocessen.
 - Öppet hus har hållits i Uppsalارانnet vid tre tillfällen under januari-december
 - Sammanställning av alla inkomna yttranden sker i en samrådsredogörelse som kommer att biläggas MKBn till ansökan.
- Kommunen har själva bedömt att vattenverksamheten utgör betydande miljöpåverkan därav sker ett avgränsningssamråd.
- En MKB kommer att tas fram.
- I ansökan kommer det ingå en Teknisk beskrivning (TB), MKB samt PM hydrogeologi.
- Ansökan skickas in före sommaren 2024.
 - Uppskattningsvis tar processen ca ett år.
- Detaljplaneprocessen för delsträcka D pågår, arbetet löper på parallellt och kommer att synkas med tillståndprocessen.

Omfattning tillståndsansökan

- Kommunen söker tillstånd för vattenverksamhet, 11 kap, 2 §, MB.
 - Bortledning av grundvatten.
 - Tillförsel av vatten (skyddsåtgärd), vill ha tillstånd för att skyddsinfiltration.
 - Arbete inom vattenområde.
- Ev. upphävande/avveckling av markavvattningsföretag.
- Dispensansökan yttre vattenskyddsområde.

Tillståndspliktig vattenverksamhet

- Ett vattenområde har definierats. Enligt praxis har Fyrisåns 100-års flöde använts som avgränsning. Tre brostöd hamnar inom vattenområdet (stöd 9, 10, 11).
- Gränsen för vattenområdet går precis vid vallen för vattenområdet. Utan den hade vattenområdet varit större (håller tillbaka Fyrisån).
- Det finns även en utdikad våtmark samt ett markavvattningsföretag. Våtmarken är en del av markavvattningsföretaget. Kommunen har mätt in ytan.
- Vid brostöd 13, 14 och 15 längst österut kommer vi grundvattenbortledning krävas.
- Vid sänkningen av Hemsjösvägen kommer grundvatten ledas bort tillfälligt och permanent.
- Markavvattningsföretaget. Osäker på hur detta ska hanteras i dagsläget, utredning sker parallellt.
 - Markavvattningsföretaget består av ett dike samt en viktig vall. Det finns ett visst naturvärde. Hänsyn måste tas till både markavvattningsföretaget och naturvärdena i området.
 - Har varit svårt att hitta diket, överväxt? Har den blivit kulverterad? Troligtvis finns det fortfarande kvar men har inte skötts ordentligt. Utredning fortsätter.

Samrådet

- Samrådstiden är förlängd till 2024-01-31.
- Kommunen har bjudit in flertalet myndigheter, intresseorganisationer, ledningsägare och direkt berörda i området.
- Den direkt berörda samrådsgruppen utgör utredningsområde för grundvatten- och bullerpåverkan (gräns 60 dBA).
- Kommunen projekterar för att inte leda bort grundvatten på västra sidan om Fyrisån Således finns ingen samrådsgrupp för grundvatten där.
- Kommunen vill inte leda bort grundvatten. Känsligt område på västra sidan och tekniskt mycket svårt att sänka av grundvattnet.
- Risken för eventuell bottenuppträckning måste hanteras vid vissa schakter då kontakt med grundvattnet sker.
- Brostöd nummer 9 ligger närmast Ultuna källa (avstånd ca 170 m).

Teknisk beskrivning

- Bro över Fyrisån börjar i väster med en brobank, där det första brostödet göms. Det finns 15 brostöd inklusive landfästena. Viktigt att vi har en bra numrering av alla brostöd.
- När schaktning sker för brostöd 9 kommer det delvis ske i vallen mot Fyrisån.
- Troligtvis behöver grundvatten ledas bort från brostöden längst österut.
- Segelfri höjd för bro över Fyrisån är mellan 12 och 16 meter. Projektet förespråkar 12 meter. Kommunen kommer besluta om en höjd före ansökan skickas in.
- Farledsbredden är 8,5 meter.
- Fyrisån är en farled i inre vatten.
- Två öppningar av Flottsundsbron om dagen, för mindre segelbåtar/motsvarande.
- Finns ingen färdig en systemhandling för bron över Fyrisån ännu, den är under uppförande. Systemhandlingen för bro över Hemsjösvägen har ännu ej påbörjats.
- Sjöfartsverket vill ha en högre bro men det har också med landskapsbilden att göra. Man har från Lst. förespråkat 16 meter för att bibehålla siktlinjerna.
 - Det är många aspekter att ta hänsyn till.

Jordarter

- Uppsalaåsen går i nordsydlig riktning.
- Leran ligger som ett lock på åsmaterialet och har varierad mäktighet.
- Tunnare lerlager närmare Fyrisåns västra kant, 170 m söderut finns också Ultuna källa. Här finns det risk för bottenuppträckning vid schaktning.

Känsligt grundvatten

- I samrådsunderlaget användes en gammal känslighetskarta för grundvatten. Den kommer att bytas ut till MKBn.
- Skiljer inte på hög/extremt hög känslighet med hänsyn till sekretess.

Föroreningar

- Har gjort markmiljöprovtagningar på västra sidan av ån under hösten samt även för några år sedan.
- Det som finns i närheten av det som ska byggas är ett par avfallsdeponier. Finns risk för mobilisering av eventuella föroreningar där grundvattenbortledning kommer att ske.
- Projektet ser i dagsläget inga saneringsbehov vid de tilltänkta schakterna.
 - Kommunen kommer att säkerställa att pålning sker från rena ytor. Fler provtagningar kommer behövas under byggtiden.
- Har inte kunnat konstatera att det finns radioaktivt avfall i området. Är det bara ett rykte? Miljöförvaltningen har eventuellt mer information.

Etablerings- och arbetsområden

- Förslag på etableringsytor och byggvägar har tagits fram
- Kommunen har anpassat etableringsytan väster om Fyrisån så den inte hamnar i våtmarken. Ytan utgör idag en befintlig parkeringsplats. Ytan kommer att anläggas tät då det utför känsligt område för grundvatten. Uppsamling av allt byggdaggvatten kommer att ske.
- Planen är att kunna leda ut det renade länshållningsvattnet och byggdaggvattnet till Fyrisån, bakom siltgardiner.
- Skyddsåtgärderna som implementeras är av största vikt.
- Kommunen ritlar på byggvägar som kommer gå längs bron över Fyrisån, hela vägen ner till ån på vardera sida.
- Arbetsponton kommer troligtvis att behövas i vattnet för att kunna anlägga brostöden på vardera sida om ån.
- Brostöden kommer anläggas först, sedan kommer överbyggnaden på bron över Fyrisån. Exakt hur och i vilken ordning som respektive brostöd byggs vet kommunen ännu inte.
- Bron över Fyrisån byggs troligtvis först och därefter bron över Hemslöjdsvägen. Byggtiden bedöms till 2 till 3 år.
- Det kommer anläggas åkerholmar inom reservatet väster om ån.
- Projektet projekterar för de utritade brostöden. Kommunen är säker på placering och antal förutsatt att nuvarande förhållanden förblir som dom är.

Schaktning och pålning

- Vid de flesta brostöden är det relativt mäktig lera. Grundvattennivån nås därför inte med schakten i de flesta av schakterna. Alla pålar når er i grundvattnet,
- Exakt längd på pålarna är oklart, kanske inte kommer ner i berg men pålning ska ske till fast botten vilket kan vara friktionsjord.

- Tre olika scenarion för schakt i förhållande till grundvattenytan - A, B, C (Se presentation).
- Det finns risk för grundvattenupptryckning vid brostödet närmast Fyrisån. Tunt lerlager. En risk som kommunen måste hantera och som nu utreds.
- Kommer behöva sponta vid schakt för brostöden närmast Fyrisån och i våtmarken.
- Det finns ett förslag på att höja upp marknivån vid brostödet närmast Fyrisån på västra sidan, för att undvika att komma ner i grundvattnet. Detta är något som undersöks under projekteringen.
- Det kommer finnas med flertalet ritningar i ansökan.

Skyddsåtgärder

- Tätskikt för etableringsytor och byggvägar projekteras.
- Rening och hantering av länshållnings- och byggdagvatten. Ingen infiltration kommer att ske.
- Skyddsinfiltration av grundvatten vid Hemslöjdsvägen. Temporärt och/eller permanent.
- Tidsbegränsningar för när arbete får ske med tanke på fåglars häcknings- och fiskars lekperiod är en del av skyddsåtgärderna.
- Fler skyddsåtgärder utreds

Bedömd påverkan

- Temporär och kortvarig påverkan på yt- och grundvattnet.
- Vid Hemslöjdsvägen blir påverkan troligtvis permanent på grundvattnet.
- Motstående intressen som måste skyddas inventeras.
- Det kommer uppstå byggbuller och vibrationsstörningar under byggskedet, går inte att undvika.
 - Kommer inventera vibrationskänsliga byggnader före byggstart.
- Det kommer ske transporter till och från etablerings- och arbetsområden, på vardera sida om ån och troligtvis också med båt på ån.
- Troligtvis kommer gc-vägen direkt väster om ån behöva stängas av under byggskedet.

Avgränsning MKB

- Risk för grundvattnet som dricksvattenresurs.
- Känslig naturmiljö som påverkas under byggskedet kommer lyftas i MKB.
- Påverkan på miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvatten
- Människors hälsa: Buller, vibrationer.
- Påverkan på friluftsliv och djurliv från buller under byggskedet.
- De aspekter som påverkar under byggskedet, det är detta som hanteras i ansökan. Det som sker under driftskedet hanteras i planen.
- Återställning efter byggskedet.
- Det är troligtvis en lägre grundvattennivå i området kring Hemslöjdsvägen än tidigare bedömt. Det är positivt vilket innebär att påverkansområdet troligtvis blir mindre än bedömt från början.

Det fortsatta arbetet

- Sedimentprover kommer att tas i Fyrisån .
- Det har inte planerats för några fler miljötekniska utredningar. Kommer dock behövas fler provtagningar under byggskedet. Dialog sker då med Miljöförvaltningen. Även hantering av länshållningsvatten kommer att ske i dialog med Miljöförvaltningen.

- Fortsatt projektering
- Utredning markavvattningsföretag
- Det har tagits ytliga grundvattenprover, finns lite PFAS.

Tidplan

- Samrådstiden löper ut 2024-01-31, Lst och UVAB lämnar in skriftliga yttranden.
- Planerad byggstart Q4 2025
- Bedömt byggtid 2-3 år
- Finns ännu ingen produktionstidplan. Under vissa perioder så kanske arbete måste ske mer intensivt på flera platser för att klara tidplanen.

Sammanställning: frågor och synpunkter

- UW påpekar att en anmälan måste göras till Miljöförvaltningen för utsläpp av det renade länshållningsvattnet. Kommunen avser att lämna in en anmälan före byggstart.
- Länsstyrelsen tycker att kommunen även ska samråda med Fyrisåns vattenvårdsförbund och Kammarkollegiet.
- Länsstyrelsen undrar om alla båtföreningar inkluderats i samrådet? Kommunen ser över detta.
- JE undrar om bron över Fyrisån blir högre, kommer inte fundamenten och därmed påverkan bli större? Kommunen svarar att det blir något större grundläggning med en högre bro.
- Slagning av pålar kan leda till kompaktering av jorden enligt Länsstyrelsen.
- Man ska inte se gränserna i känslighetskartan som exakta meddelar UVAB, bra om projektet gör en egen bedömning. Kommunen titta specifikt på jordlagerföljden vid varje brostöd.
- Finns vid tillfällena ett upplag för snömassor på parkeringen där etableringen väster om ån planeras enligt UW. Bra att ha i åtanke. Kommunen får föra en dialog med Akademiska hus om vad det är för upplag och hur det hanteras framöver.
- UW meddelar att de kan ha mer information (om radioaktivt avfall i området) på Miljöförvaltningen.
- Miljöförvaltningen undrar om kommunen även har tänkt på släckvatten (gällande etableringsytor)? Kommunen tar med sig detta.
- HS tipsar om att ha marginal i ansökan gällande arbetstiden (för bron).
- HS påminner om att arbete i vattnet inte får ske under fiskars lekperiod. Exakta tider varierar och det är temperaturen som avgör. Vanligtvis från 1 april till mitten av sommaren. Bra att utgå från aspens lekperiod. Fåglars häckningsperiod kommer också begränsa byggtiden, kommer omfatta större delen av bron. Osäkert var arbetena kommer att ske och när, tidrestriktioner kommer påverka den totala byggtiden.
- Länsstyrelsen lyfter att det finns risker med att jorden kompakteras under nedslagning av pålarna.
- Länsstyrelsen tycker att det är svårt att förstå hur stora betongfundamenten blir? Hur blir påverkan undertill efter detta? I ansökan kommer det att finnas ritningar som visar på storlek på grundläggning och schakter.
- Länsstyrelsen undrar vad som händer om det går åt skogen? Finns det beredskap och har alla risker lyfts? Kommunen meddelar att riskbedömning pågår.
- Länsstyrelsen undrar om leran verkligen kommer att sluta tätt kring pålarna.
- UVAB- och Miljöförvaltningen undrar över om man behöver stänga av uttagsbrunnarna i samband med pålning? Kan vara bra att skriva en mening om detta. Bra att ha koll på. De närmaste uttagsbrunnarna ligger ca 1 km bort.

- Länsstyrelsen menar att de aspekter som påverkar under byggskedet, det är detta som hanteras i ansökan. Det som sker under driftskedet hanteras i planen.
- Länsstyrelsen tycker att det vore bra om kommunen också lyfte de naturvärdesinventeringar som utförts i planarbetet.
- Länsstyrelsen trycker på att det är viktigt att tänka på kontrollprogrammet i ett tidigt skede.
 - Måste finnas en god och välplanerad kontroll.
 - Måste finnas en plan för om det blir fel. Dels måste larmnivåer m.m. fångas upp tidigt.
 - Att ta fram ett kontrollprogram brukar vara ett villkor i miljödomar.
 - Projektet planerar för grundvattennivåmätningar (utförs redan), sättningsmätningar, grumlighetsmätningar, provtagning på länshållningsvatten m.m..
 - Bra att ha ett kontrollprogram under driftskedet, som eventuellt hänger ihop med kontroller av dagvattendammar m.m. Det blir då lättare för tillsynsmyndigheterna att följa upp om kontroller samordnas inom projektet.
 - Viktigt att vara medveten om vem som är tillsynsmyndighet.
- HS tipsar: Tydliga yrkanden och villkor. Bra om åtaganden kan listas i domen.
- Naturvårdsverkets hemsida gällande markavvattning. Bra att titta på den texten i samband med Hemslojdsvägen. Länsstyrelsen är osäker på om den permanenta grundvattenbortledningen egentligen utgör markavvattning.
- Har det genomförts någon vattenanalys av vattnet som kommunen planerar att släppa ut undrar Miljöförvaltningen? Grundvattenprovtagning har skett ytligt men kommer att kompletteras i grundvattenrör.
- Om man pumpar upp vatten från åsen så får detta egentligen inte släppas ut i Fyrisån, om PFAS-halten ligger över de riktvärden som finns för ytvatten. 90 ng/l är det som gäller idag men riktvärdet håller på att ses över.
 - Det största problemet skulle vara om det finns en lokal punktkälla någonstans. Finns dock inga indikationer på att det finns just i detta läge. PFAS, värden i brunnarna vid stadsträdgården ligger troligtvis mellan 100 och 200 ng/l. Det finns enskilda brunnar som har värden uppemot 2000 ng/l i det djupa grundvattnet i åsen.
- Länsstyrelsen kommer att yttra sig om världsarvsnomineringen. Tips gällande återställningsåtgärder etc.
- Länsstyrelsen påminner om ljusföroreningar. Flertalet arter påverkas av detta, inte bara fladdermöss.
- Länsstyrelsen uttrycker en oro kring vad som händer med trafiken på bron vid ett eventuellt politiskt maktskifte. Är det möjligt att tillåta biltrafik på bron i framtiden?
 - Kommunen meddelar att det inte är en risk då trafikslag kommer regleras i planbestämmelserna.
- Återställningsarbetet ska redogöras för.
- Länsstyrelsen ser gärna att kommunen redogör för vilka utredningar som är genomförda i både MKB plan och MKB tillstånd. Bra om det finns en fyllig text som redogör för det som inte biläggs ansökan.
- HS menar på att det ska vara lätt att följa vilka bedömningar som gjorts i MKBn.
- Fundering från länsstyrelse: Finns det risk att man kanske slår sönder en del av friktionsmaterialet vid nedslagning av pålarna?
- Broarna byggs i en naturmiljö som kommer påverkas i samband med vattenverksamhet. Måste också lyfta om det är något område längre bort som påverkas.
- Synpunkter från Lst. som inkommit inom planarbetet på MKN behöver även lyftas.
- Kommunen lyfter att den permanenta grundvattenbortledningen vid Hemslojdsvägen kan innebära markavvattning, då krävs dispens då det utgör generellt förbud för markavvattning. Samrådet har i sådana fall inte omfattat detta. Kommunen kommer att undersöka detta.

- Ljusköroreningar: projektet tittar mycket på belysning under driftskedet. Det är både fiskar, fåglar och främst fladdermöss som påverkas av ljuset. Även under byggskedet måste belysningen anpassas.
- Trafik på bron: det blir inte allmän biltrafik på bron. Trafikslaget kommer regleras i planen, om detta skulle förändras behöver man göra en planändring.
 - Det kommer finnas en G/C-bana på bron.
- Återställningsarbetet ska redogöras för.
- Det ska vara lätt att följa vilka bedömningar som gjorts i MKBn.
- Viktigt att säkerställa att funktionen fortfarande finns kvar i markavvattningsföretaget, framför allt vallen mot ån. Projektet har handlat upp en resurs för att utreda markavvattningsföretaget.
- Arbetsponton i vattnet, hur ska de förankras? Detta kan ske genom förankring mot land eller med stöd i vattnet.

Höjder - bro över Fyrisån

- I Länsstyrelsens samrådsyttrande på detaljplan D för kapacitetsstark kollektivtrafik daterad 2023-09-12 har Länsstyrelsen förordat en 16 meters bro över Fyrisån med hänsyn till landskapsbildskyddet.
 - **AS** förtydligar att Länsstyrelsen har ej avfärdat en 12 meters bro samt att båda höjder utgör en skada på kulturmiljön- och landskapsbildskyddet. Dock utgör inga av höjderna påtaglig skada på kulturmiljön- och landskapsbildskyddet.
 - **JE** påtalar att båda förslagen kommer innebära en påverkan på grundvattnet under byggskedet men om man väljer 16 meter kan påverkan blir något större.
 - Det finns alltså motstående intressen som måste vägas mot varandra i val av höjd. Det blir en helhetsbedömning om kulturmiljö, den kumulativa bedömningen av kulturmiljö påverkas bland annat av brohöjden.

Uppsala spårväg

Samrådsunderlag – Arbeta i vattenområde m.m. för anläggande av bro över Fyrisån och bro över Hemslöjdsvägen



Tillståndsprovning av vattenverksamhet m.m. enligt miljöbalken

Text
2023-12-07 Ver 0.1

Dokumentnamn:	Samrådsunderlag – Arbeta i vattenområde m.m. för anläggande av bro över Fyrisån och Hemslöjdsvägen
Författare:	Sofia Gröhn, Anders Dahlin, Emil Friberg
Tillhör:	Block Tillstånd
Status:	Sluthandling
Godkänt av:	Felicia Johnson
Versionshantering	0.1

Innehållsförteckning

Administrativa uppgifter	3
1. Inledning och syfte	4
2. Lagstiftning	6
2.1. Miljöbalken 11 kap. vattenverksamhet.....	6
2.2. Tillståndspliktig vattenverksamhet.....	6
2.3. Övriga intressen som pröva	8
3. Beskrivning av samråds- och tillståndsprocess	10
3.1. Avgränsning av samråds-krets.....	11
4. Lokalisering.....	13
5. Teknisk beskrivning	14
5.1. Vad ska byggas?.....	14
5.2. Hur ska broarna byggas?	17
6. Omgivningsförhållanden	19
6.1. Planförhållanden.....	19
6.2. Skyddade områden	19
6.3. Hydrogeologiska och geologiska förhållanden	23
6.4. Miljökvalitetsnormer för vatten.....	26
6.5. Natur- och vattenmiljö.....	28
6.6. Kulturmiljö	29
6.7. Föroreningar	30
6.8. Farled.....	31
7. Bedömd miljöpåverkan	32
7.1. Riksintressen	32
7.2. Ytvatten	33
7.3. Grundvatten.....	33
7.4. Natur- och vattenmiljö.....	35
7.5. Kulturmiljö	36
7.6. Människors hälsa (buller, vibrationer, damm i byggskedet)	36
7.7. Transporter och massor	36
7.8. Farled.....	36
8. Skyddsåtgärder och kontroll.....	37
8.1. Skyddsåtgärder	37
8.2. Kontrollprogram.....	37
9. Avgränsning miljökonsekvensbeskrivning	38
10. Referenser.....	39

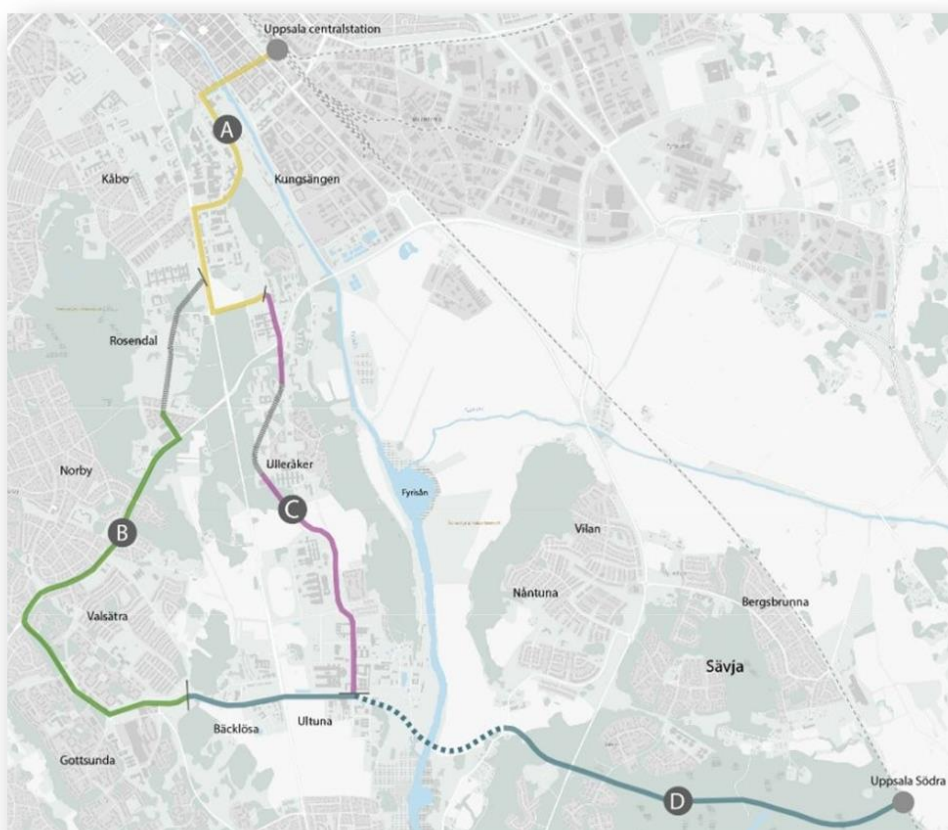
Administrativa uppgifter

Verksamhetsutövare	Uppsala kommun
Kontaktperson/projektledare	Sofia Gröhn och Felicia Johnson
Postadress	Uppsala kommun, Stadsbyggnadsförvaltningen, 753 73 Uppsala
Telefon	018-727 00 00 (växel)
E-post	sparvag@ uppsala.se
Fastighetsbeteckningar	Ultuna 2:25, Ultuna 2:1, Nantuna 2:19, Nantuna 2:2, Nantuna S:2
Prövningsmyndighet	Mark- och miljödomstolen
Tillsynsmyndighet	Länsstyrelsen i Uppsala län

1. Inledning och syfte

Uppsala kommun planlägger ett nytt kollektivtrafikstråk som möjliggör spårväg från Uppsala centralstation till nytt stationsläge i Bergsbrunna, kallat Uppsala Södra. Sträckan är cirka 17 km lång och sträcker sig från Uppsala centralstation, och förgrenar sig söderut i en östlig respektive en västlig sträckning. Den västra sträckningen löper via Rosendal och Gottsunda, och den östra sträckningen löper via Ulleråker och Ultuna, för att sedan sammanlänkas och gå vidare österut. Mellan Ultuna och Sydöstra stadsdelarna behövs en ny bro över Fyrån och en bro över Hemslöjdsvägen. Öster om broarna fortsätter kollektivtrafikstråket vidare i riktning mot Sävja och Bergsbrunna, för att sedan avslutas i den nya knutpunkten Uppsala Södra, som förbinder det nya kollektivtrafikstråket med järnvägen.

Detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik har delats upp i två detaljplaner; en detaljplan för kollektivtrafiksträckningen delsträcka A-C (Uppsala centralstation-Gottsunda/Ultuna) och en detaljplan för kollektivtrafiksträckningen delsträcka D (Bäcklösa-Bergsbrunna). För spårvagnsdepån arbetas det också fram en detaljplan. De nya broarna över Fyrån och Hemslöjdsvägen ingår i ”Detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D”, se Figur 1.



Figur 1. Bro över Fyrån och bro över Hemslöjdsvägen utgör den streckade linjen inom sträcka för detaljplan D.

För att anlägga bro över Fyrisån krävs vattenverksamhet eftersom anläggningsarbete avseende brostöd sker i vattenområde. För anläggande av den angränsande planskilda korsningen för Hemslöjdsvägen (spårvägen går på bro över Hemslöjdsvägen) krävs vattenverksamhet i form grundvattenbortledning. För vidtagande av vattenverksamhet krävs tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken. Uppsala kommun avser därför att lämna in en ansökan till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen. Som ett första steg i tillståndprocessen ska samråd genomföras för att i ett tidigt skede informera om och inhämta synpunkter kring verksamheten. Uppsala kommun är verksamhetsutövare och samrådet hålls som ett avgränsningssamråd. Det beror på att kommunen bedömer att vattenverksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Något undersökningssamråd behöver således inte genomföras.

Beskrivningen i samrådsunderlaget är delvis en upprepning av det som tidigare redovisats i förslag till detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D men fokus ligger här på de delar som rör den tillståndspliktiga vattenverksamheten, vilken verksamhet vad gäller bron över Fyrisån äger rum under byggskedet (anläggande av brostöd i vattenområde) och vad gäller bron över Hemslöjdsvägen äger rum under både byggskedet och driftskedet (grundvattenbortledning). Fokus ligger således på de tekniska aspekterna och vilken bedömd påverkan det blir utav anläggande av broar över Fyrisån och Hemslöjdsvägen

2. Lagstiftning

I 11 kap. miljöbalken anges vad som avses med tillståndspliktig vattenverksamhet. Enligt 9 a § kan mindre omfattande vattenverksamheter (utom grundvattenbortledning) anmälas till länsstyrelsen. Sammantaget anses dock de vattenverksamheter som här aktualiseras vid varje enskild anläggningsdel av de båda broarna, i den mening som avses i 11 kap. 3 § miljöbalken, vara tillståndspliktiga.

2.1. Miljöbalken 11 kap. vattenverksamhet

Med vattenverksamhet avses i 11 kap. 3 § miljöbalken följande:

1. uppförande, ändring, lagning eller utrivning av en anläggning i ett vattenområde,
2. fyllning eller pålning i ett vattenområde,
3. bortledande av vatten från ett vattenområde,
4. grävning, sprängning eller rensning i ett vattenområde,
5. en annan åtgärd i ett vattenområde som syftar till att förändra vattnets djup eller läge,
6. bortledande av grundvatten eller utförande av en anläggning för detta,
7. tillförsel av vatten för att öka grundvattenmängden eller utförande av en anläggning eller en annan åtgärd för detta, eller
8. markavvattning.

2.2. Tillståndspliktig vattenverksamhet

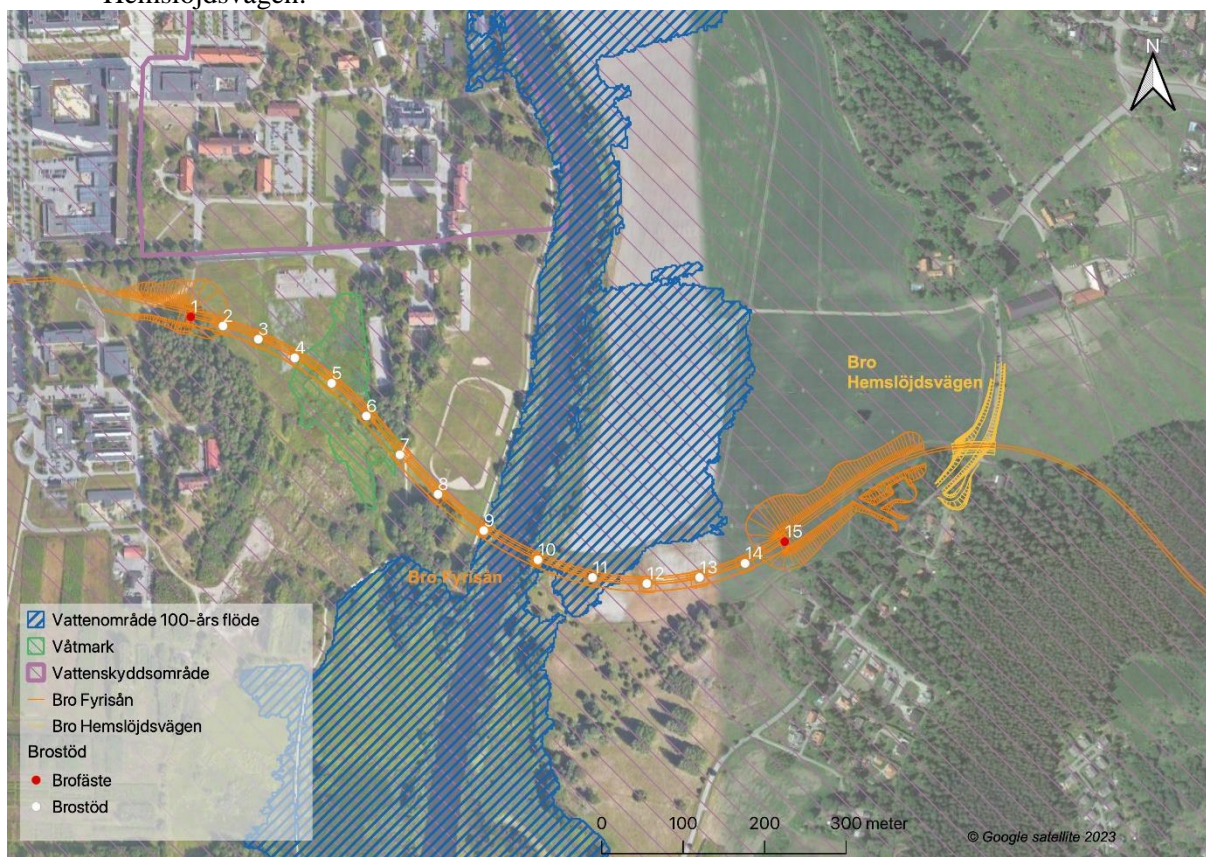
Den tillståndspliktiga vattenverksamheten vid anläggande av bro över Fyrisån och bro över Hemsjösvägen utgörs av följande delar, se även Figur 2:

Bro över Fyrisån

- Anläggande av 3-4 brostöd och arbetsområde inkl. temporär byggväg i våtmarksområde/markavvattningsföretag (Ultuna invallningsföretag) väster om Fyrisån. Brostöden anläggs genom grävning, fyllning och pålning.
- Omledning av dike med anledning av anläggande av brostöd i den nuvarande dragningen av diket inom våtmarksområde/markavvattningsföretag (Ultuna invallningsföretag) väster om Fyrisån.
- Anläggande av 3 brostöd och arbetsområde inom vattenområde på ömse sida Fyrisån. Brostöden anläggs genom grävning, fyllning och pålning. Enligt 11 kap. miljöbalken definieras ett vattenområde som det område som vid högsta förutsägbara vattenstånd täcks av vatten. Enligt praxis har det beräknade 100-årsflödet för Fyrisån använts som avgränsning av vattenområdet.
- Temporär grundvattenbortledning vid anläggande av de fyra östligaste belägna brostöden öster om Fyrisån inklusive anläggande av det östliga landfästet invid det östligaste brostödet.

Bro över Hemslöjdsvägen

- Grundvattenbortledning under bygg- och driftskedet avseende den planskilda korsningen för bron över Hemslöjdsvägen. Hemslöjdsvägen kommer att sänkas i nivå och förskjutas i sidled.
- Vid behov utföra skyddsinfiltration av vatten för att undvika skadliga grundvattennivåer med anledning av grundvattenbortledningen under bygg- och driftskedet avseende bron över Hemslöjdsvägen.



Figur 2. Kartan redovisar områden där tillstånd för vattenverksamhet längs bron kommer att sökas. Brostöd nr 4-7 anläggs i eller nära utdikat våtmarksområde/markavvattningsföretag. Brostöd 6 anläggs i eller nära befintligt dike som därför måste ledas om (se Figur 3). Brostöd nr 9-11 anläggs inom vattenområde (100-års flöde) vid Fyrisån. Grundvattenbortledning sker vid anläggande av brostöd nr 12-14 och det östra landfästet inkl. brostöd nr 15. Grundvattenbortledning sker vid anläggandet av den planskilda korsningen vid Hemslöjdsvägen. Skyddsinfiltration kan vid behov komma att utföras vid sättningskänsliga objekt kring Hemslöjdsvägen. Tillfälliga arbetsområden redovisas i Figur 12.

2.3. Övriga intressen som pröva

2.3.1 Dispens från vattenskyddsföreskrifter

Alla de brostöd som behövs för och utgör bron över Fyrisån (och inte bara de brostöd som ska anläggas i vattenområde) ligger inom det yttre vattenskyddsområdet för Uppsala- och Vattholmaåsarna (se Figur 2). Dispens kommer därför att sökas från § 9 i vattenskyddsföreskrifterna för alla brostöd då pålning och i vissa lägen schaktning kommer att ske under grundvattenytan. Dispens söks även från § 3 då etableringsområde, arbetsområde och byggväg kommer att anläggas och då hantering och lagring av petroleumprodukter och kemikalier kommer att ske inom dessa ytor.

Berörda paragrafer av vattenskyddsföreskrifterna för det yttre vattenskyddsområdet anges nedan:

§9

TÄKTVERKSAMHET OCH ANDRA MARKARBETEN

Markarbeten får inte ske djupare än till 1 meter över högsta grundvattenyta.

Den som vill utföra sådana åtgärder skall visa läget av denna vattenyta. Den som bedriver tänken är skyldig att i förekommande fall följa de anvisningar som länsstyrelsen meddelar beträffande bestämmande av högsta grundvattenyta samt i övrigt vidtaga de åtgärder länsstyrelsen kan föreskriva till skydd för grundvattnet.

Fyllnads- eller avjämningsmassor som kan försämra grundvattenkvaliteten eller försvåra den naturliga grundvattenbildningen får inte läggas inom området.

Täktverksamhet eller markarbeten får inte medföra bortledning av grundvatten eller sänkning av grundvattennivån.

§ 3

HANTERING OCH LAGRING AV PETROLEUMPRODUKTER OCH KEMIKALIER

Hantering och lagring av petroleumprodukter skall så långt möjligt undvikas. I övrigt skall iakttas vad som gäller enligt förordningen om brandfarliga varor och därtill hörande tillämpningsföreskrifter.

Vid hantering och lagring av petroleumprodukter och kemikalier skall hanteringen och lagringen vara utformad på sådant sätt att hela volymen vid läckage förhindras att tränga ner i marken. För transport av petroleumprodukter och kemikalier gäller de lokala bestämmelser som nämnts ovan, under rubriken inre skyddszon (Transport av petroleumprodukter och kemikalier får ske på allmän väg, med iakttagande av länsstyrelsens kungörelse om förbud mot transport av farligt gods i Uppsala tätort (03FS 1985:22)).

2.3.2 Markavvattningsföretag

Ett markavvattningsföretag är en samfällighet som en gång i tiden bildats för att förbättra markavvattningen och vattenavledningen. Vid förändringar eller påverkan på ett markavvattningsföretags förutsättningar ska samråd med företagets styrelse ske. Om behov föreligger kan omprövning eller avveckling av företaget bli aktuellt.

Bron över Fyrisån korsar ett befintligt markavvattningsföretaget, Ultuna invallningsföretag, som omfattar ett förgrenat dike med båtnadsområde, som mynnar i Fyrisån, samt invallning mot ån. Bron med dess brostöd och byggvägar kommer att anläggas i eller i närheten av huvuddiket samt i invallningen mot ån. Huvuddiket behöver eventuellt ledas om.

Utredning pågår om markavvattningsföretaget fortfarande är aktivt och vilken påverkan anläggande av bron kommer att ha. Uppgifter finns att diket inte underhållits under den senaste tiden och att en dämning periodvis sker uppströms.



Figur 3. Markavvattningsföretag Ultuna invallningsföretag. Brostöd nr 6 anläggs troligtvis i dike till och brostöd nr 9 i invallning till markavvattningsföretaget. Inmätning av dike och vall ska utföras.

3. Beskrivning av samråds- och tillståndsprocess

Detta samrådsunderlag är ett led i den samrådsprocess som ska föregå ansökan om tillstånd och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken. Syftet med samrådet är att alla som berörs av den planerade verksamheten i ett tidigt skede ska få möjlighet att påverka kommande beslut och lämna upplysningar som sökanden kan ta hänsyn till i den fortsatta planeringen.

Innan en MKB upprättas ska den som avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som kräver tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken, undersöka om verksamheten eller åtgärden kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Undersökningen genomförs genom att ett samrådsunderlag tas fram, samt att samråd sker med länsstyrelsen, övriga myndigheter, intresseorganisationer och enskilda som kan antas bli särskilt berörda.

Vid anläggande av bro över Fyrisån och bro Hemslöjdsvägen, har Uppsala kommun dock bedömt att verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det innebär att undersökningssamråd inte sker utan att avgränsningssamråd sker direkt. Avgränsningssamrådet behandlar verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, omfattning och utformning samt de miljöeffekter som åtgärden eller verksamheten kan medföra. Samråd sker med länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av verksamheten samt med de övriga statliga myndigheter, de kommuner och den allmänhet som kan antas bli berörda av verksamheten.

Samråds-och tillståndsprocessen för vattenverksamhet beskrivs generellt i Figur 4 nedan.



Figur 4. Generell beskrivning av tillståndsprocessen för ansökan om vattenverksamhet. Röd markering visar var i processen vi befinner oss nu. I detta projekt utförs enbart avgränsningssamråd då vattenverksamheten antas ha betydande miljöpåverkan. Beslutet enligt steg 4 i figuren behöver därför inte inväntas.

Efter samrådsperioden ska en MKB enligt 6 kap. 35–37 §§ miljöbalken tas fram och skickas in tillsammans med tillståndsansökan till mark- och miljödomstolen för prövning. Ansökan kungörs i Uppsala Nya Tidning (UNT) så att de som önskar kan ta del av vad som planeras och har möjlighet att lämna synpunkter under remisstiden. När remisstiden är över, synpunkter har bemötts och utretts av

mark- och miljödomstolen, kan domstolen avgöra ärendet på handlingarna, begära kompletteringar eller vid behov hålla huvudförhandling och sedan avgöra målet.

Tillståndsprövningen avslutas genom att domstolen meddelar dom i tillståndsfrågan. Länsstyrelsen är den tillsynsmyndighet som bevakar att tillståndet för vattenverksamhet efterlevs.

3.1. Avgränsning av samrådskrets

Samrådskretsen för direkt berörda har avgränsats utifrån platserna i vattenområdena där anläggningsarbetena ska ske och bedömd utbredning av grundvattenpåverkan och byggbullerutbredning. Utredningsområdena för grundvatten och buller är dimensionerade för samrådskretsen och redovisas i Figur 5.

Utredningsområdet avseende möjlig grundvattenpåverkan har tagits fram utifrån förväntad grundvattenbortledning vid brostöd nr 12-15 och vid sänkning och förskjutning av Hemslöjdsvägen samt geologiska och hydrogeologiska förhållanden. Nämnda utredningsområde är konservativt bedömt, d.v.s. väl tilltagen i omfattning med god säkerhetsmarginal. Fortsatta utredningar vad gäller hydrogeologiska förhållanden m.m. kommer att ske och det är troligt att resultatet av dessa utredningar kommer att visa att det område inom vilket påverkan från grundvattenbortledningen sker kommer att vara mindre i omfattning. Det är brukligt att verksamhetsutövaren i samrådsskedet utgår från ett konservativt tilltaget utredningsområde/samrådsområde och att det påverkansområde som redovisas i ansökan är mindre. Inom det kommande påverkansområdet för grundvatten kommer inventering och utredning ske av de allmänna och enskilda skyddsobjekt som kan påverkas av grundvattenbortledningen.

Ett utredningsområde har även tagits fram som omfattar fastigheter där det kan uppkomma bullerstörning (över ljudnivå 60 dBA utomhus) till följd av anläggningsarbetena vid bron över Fyrisån och bron över Hemslöjdsvägen. Även det området är för samrådsskedet konservativt bedömt.

De båda utredningsområdena utgör således den yttre gränsen för den samrådskrets som får direktutskick i brevlådan och omfattar även anläggningsdelar inom vattenområde, se Figur 5. Vid inlämnande av ansökan kommer sen en sakägarlista redovisas för de fastigheter som har byggnader eller anläggningar inom det bedömda påverkansområdet för grundvattenbortledning och byggbuller. Sakägarkretsen bedöms därför bli mindre än samrådskretsen.



Figur 5. Utredningsområde för grundvatten och byggbuller inkl. vattenområden som även utgör samråds-krets för direkt berörda.

4. Lokalisering

Bron över Fyrisån

Bro över Fyrisån utgör en sträcka inom detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D. På den västra sidan startar bron med en brobank och landfäste (inklusive brostöd nr 1) öster om korsningen Ultunaallén/Ulls väg, ca 500 m väster om Fyrisån. Bron sträcker sig över Fyrisåns dalgång för att avslutas med en brobank och landfäste (inklusive brostöd nr 15) ca 400 m öster om Fyrisån.

Bron över Hemslöjdsvägen

Från det östra brofästet, på bron över Hemslöjdsvägen och upp till Gamla Stockholmsvägen (väg 255) planeras kollektivtrafiken gå i en egen bana, med en längsgående gång- och cykelbana på södra sidan. Korsningen med Hemslöjdsvägen behöver vara planskild av trafiksäkerhetsskäl då kollektivtrafikstråket i stor utsträckning följer landskapet och därmed går i nedförsbacke ner mot Hemslöjdsvägen från väg 255. För att klara det kommer Hemslöjdsvägen gå under kollektivtrafiken och för det behöver Hemslöjdsvägen sänkas cirka 2,5 meter och flyttas ca 10,5 meter västerut. Hemslöjdsvägen påverkas på en ca 190 meter lång sträcka. En väganslutning anläggs mellan kollektivstråket och Hemslöjdsvägen.



Figur 6. Illustration av bro över Fyrisån och Hemslöjdsvägen.

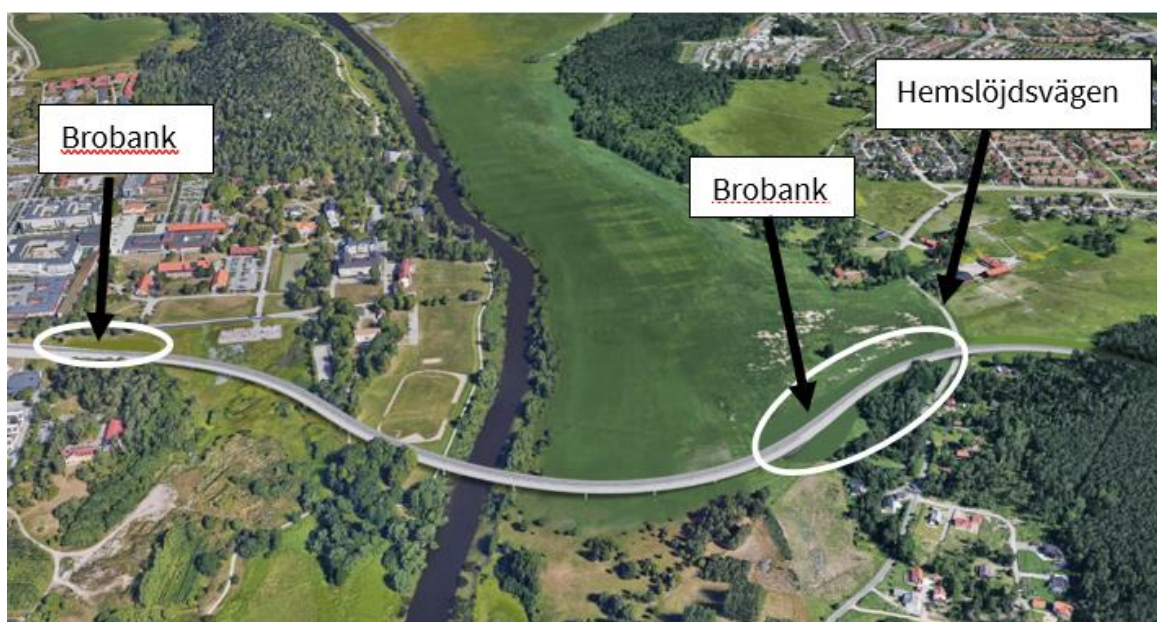
5. Teknisk beskrivning

5.1. Vad ska byggas?

Bron över Fyrisån

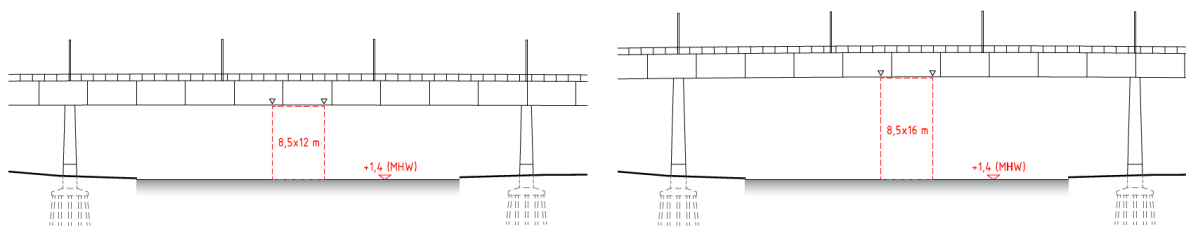
Broanläggningen startar med brobank på den västra sidan före anläggning av det första landfästet inkl. brostöd nr 1 som döljs i brobanken. På den östra sidan avslutas bron på samma sätt med landfäste inkl. brostöd nr 15 och brobank. Mellan landfästena anläggs 13 brostöd som mellanstöd (nr 2-14). Bron kommer att ges en segelfri höjd på mellan 12 och 16 meter. Den kommer även att inrymma en dubbelriktad gång- och cykelbana och vara farbar för utryckningsfordon och ersättningsbussar men inte öppen för allmän biltrafik

Bron är cirka 850 meter lång och avståndet mellan brostöden över ån, där spannet är som längst för att undvika stöd i vattnet, är cirka 75 meter. Från detta spann till brons ändar minskar längden på brostöden stegvis. Som minst är spannen cirka 43 meter. Det kommer inte att behövas ledverk för fartyg vid bron.

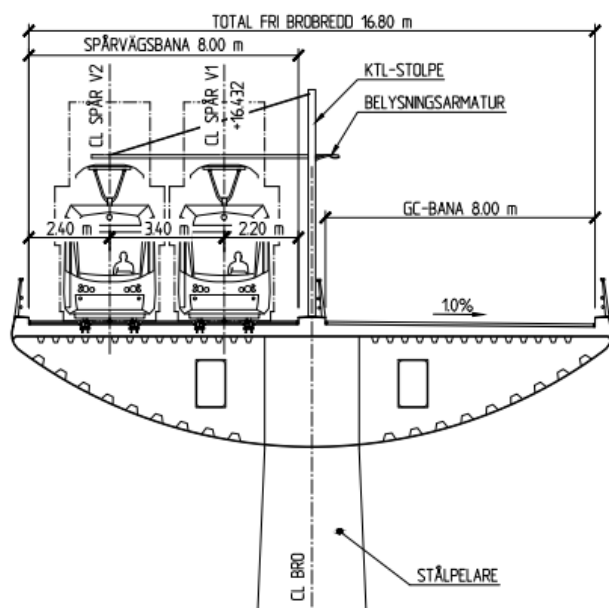


Figur 7. Illustrativt perspektiv. Broanläggningen – brobankar och den 850 meter långa bron över Fyrisån

Passagen över ån anläggs utan brostöd i vatten vid Fyrisåns normalnivå. Tre av brostöden ligger inom eller mycket nära översvämningsområdet för 100-årsflödet enligt kartor från MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap).



Figur 8. Vyer vid passage av Fyrisån. Brostöd placerade väster och öster om åkanten för alternativen segelfri höjd på 12 och 16 meter (läge och bredd med segelfri höjd markerade).



Figur 9. Sektion sett från väster. Bro över Fyrisån med spårbunden kollektivtrafik samt gång- och cykelbana.

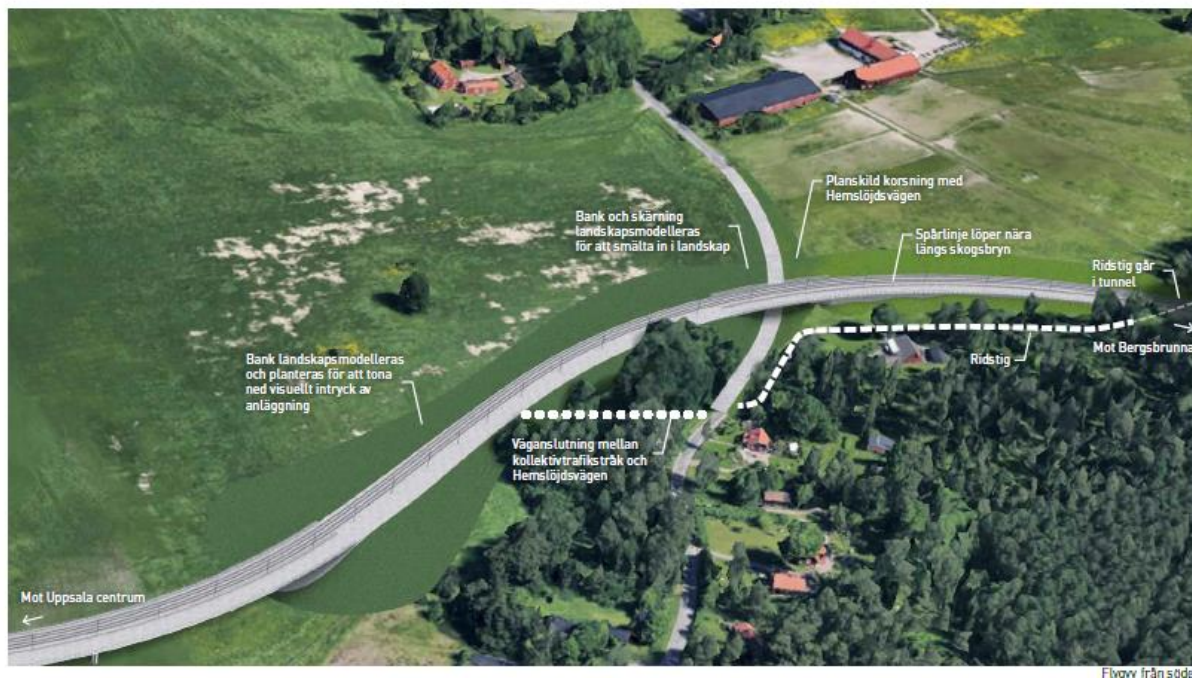
Bron planeras att byggas i stål och bronspelare är rundade i formen med en sockel av betong längst ner mot marken. Höjdnivån på basen, där stålkonstruktionen möter betong, ska vara placerad på en nivå så att direktkontakt mellan stål och vatten undviks även vid skyfall då området svämmas över.

För att fungera för spårvagn behöver kontaktledningsstolpar anläggas. Dessa placeras i mitten av bron i en enkelrad, mellan kollektivfält och gång- och cykelbana. Kontaktledningsstolparna kan också användas för belysning.

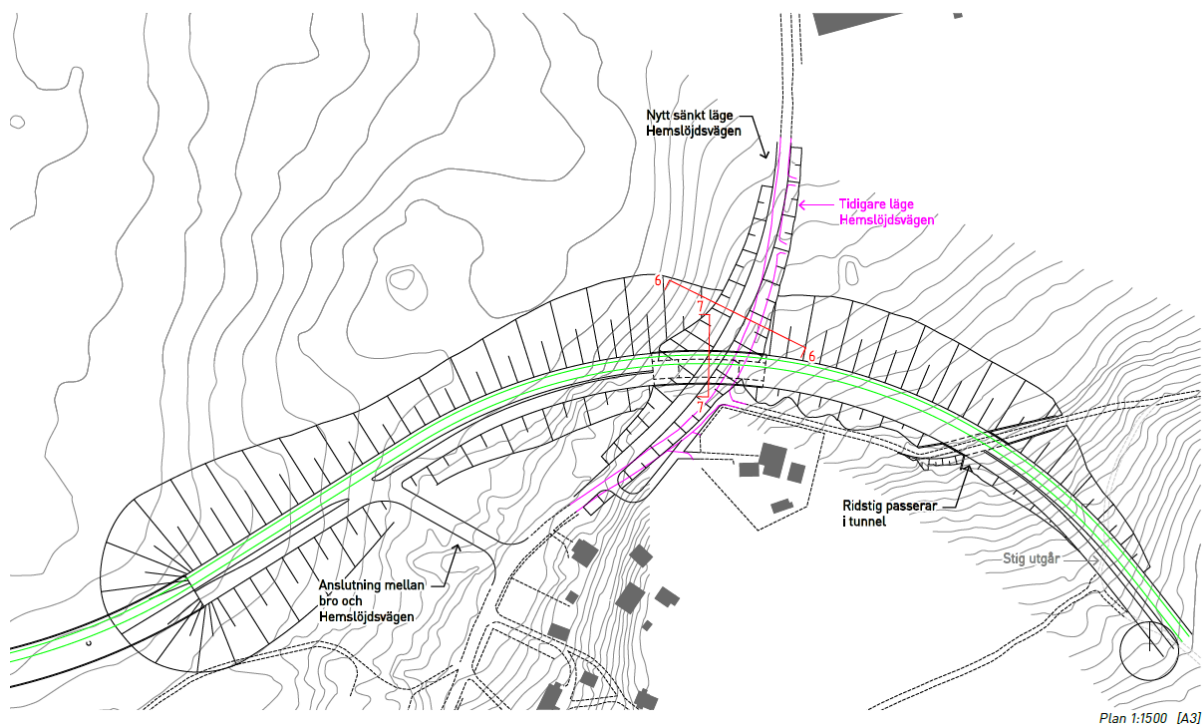
Bron vid Hemslöjdsvägen

På den östra sidan av Fyrisån passerar kollektivtrafikstråket ovanför Hemslöjdsvägen i en planskild korsning. En bit söder om den planskilda korsningen anläggs en anslutning för access mellan kollektivtrafikstråk och Hemslöjdsvägen. Hemslöjdsvägen sänks och förskjuts i sida, med hänsyn taget till hastighet och säkerhet i korsningen.

Bron kommer troligtvis att byggas i betong, men stål kan också bli aktuellt.



Figur 10. Illustrativt perspektiv av bro över Hemslöjdsvägen.



Figur 11. Illustrationsplan. Bro över Hemslöjdsvägen i nytt läge som del av brobanken för bro över Fyrisån.

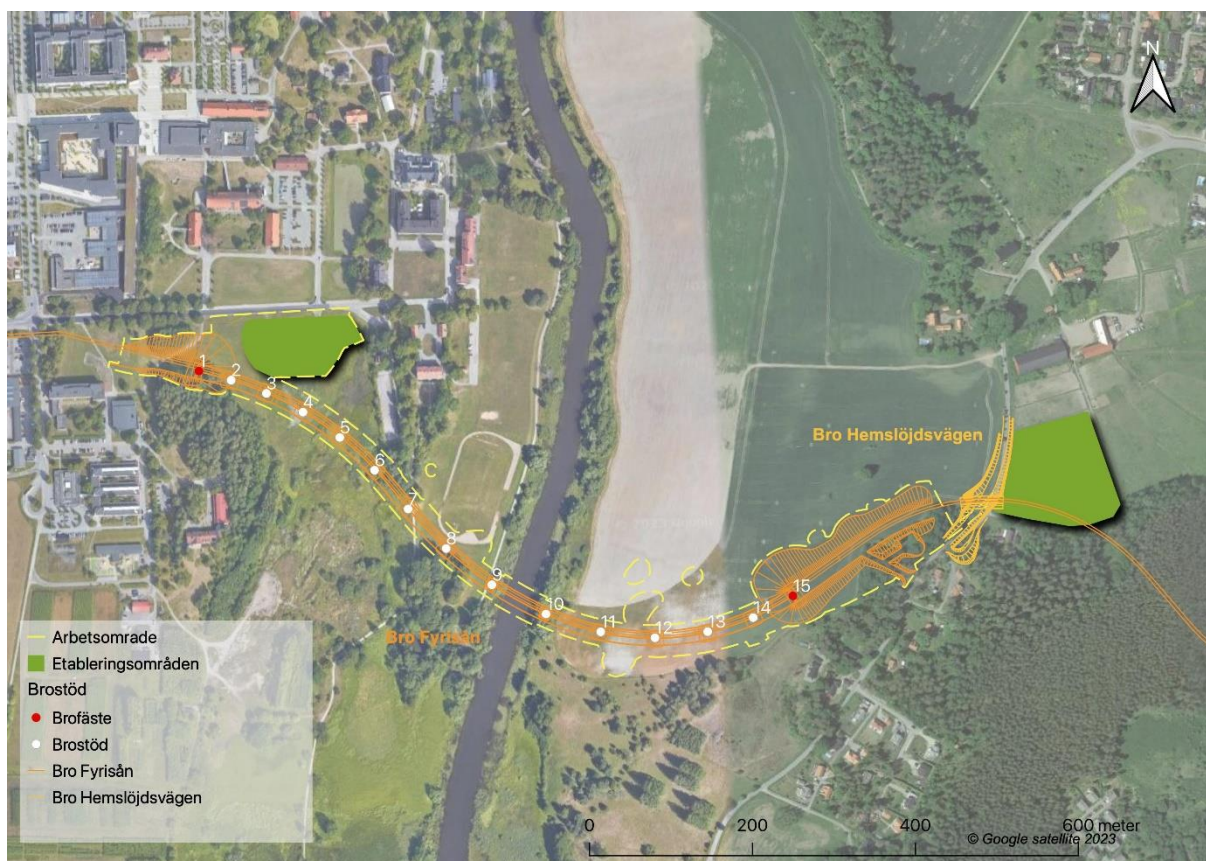
5.2. Hur ska broarna byggas?

Bron över Fyrisån

Schaktning, gjutning vid grundläggning och pålning kommer att ske vid samtliga brostöd.

För att komma åt att bygga brostöden planeras en temporär etableringsyta väster om bron samt temporära byggvägar längs brolinjen på vardera sida av Fyrisån. Hela arbetsområdet inkl. etablering och redovisas i Figur 12. Byggvägarna kommer att anläggas inom arbetsområdet och då delvis i vattenområde och över våtmark på västra sidan av ån. Byggvägarna dimensioneras för att bära en last från tung trafik i form av pålkran och betongbilar och även för leverans av fyllnadsmassor. Eventuellt måste byggvägarna utformas som en pålad brygga beroende på markens bärighet. Pålarna i bryggan utgörs lämpligen av träpål som kapas strax under mark och kvarlämnas.

Även arbetsområde i Fyrisån kan komma att krävas i form av pontoner eller arbetsbryggor. De tillfälliga ytorna inklusive byggvägar kommer att anordnas med tätskikt som skydd av mark, ytvatten och grundvatten.



Figur 12. Arbetsområde för bro över Fyrisån. Inom arbetsområdet anläggs etablering på västra sidan av ån och byggvägar på vardera sida av ån. Preliminär etablering för anläggning av Hemslöjdsvägen redovisas även.

Brostöden planeras att grundläggas på pålar och för att minska risk för att öppna upp flödesvägar till grundvattnet planeras dessa att slås istället för att borras. Flera stöd planeras att byggas inom spont för att minimera påverkan på befintlig mark, bland annat i närheten av Fyrisån och där grundvatten kommer att tränga in i schaktbotten. Bottenplattorna läggs ytligt vilket innebär att schaktet behöver vara ca minst 2 m djupt. Bottenplattorna ska helst gjutas i torrhet och byggnationen kommer därför eventuellt att innebära en temporär grundvattensänkning vid vissa brostöd. Om detta inte är möjligt

utförs en så kallad tätka av betong under bottenplattan inom spontat schakt. Länshållning sker sedan av schaktet innan bottenplattan kan gjutas i torrhet. Se kap 7.3 för beskrivning av risk för påverkan på grundvattnet vid olika scenarios för schaktens djup i förhållande till rådande grundvattennivå och jordlagerförhållanden.

Massor som schaktas bort kommer i största möjliga mån att återanvändas inom projektet.

Efter brons färdigställande kommer alla tillfälliga ytor att tas bort och berörda markavsnitt återställas.

Brons överbyggnad förutsätts byggas genom att stålkonstruktionen lyfts på plats fackvis. Farbanan som är i betong kommer sedan att successivt gjutas ovanpå stålkonstruktionen.

Bron över Hemslöjdsvägen

Bron vid Hemslöjdsvägen kommer att utföras i stål eller betong. Vägen kommer delvis få en ny sträckning under och kring bron och dess profil kommer att sänkas ca 2,5 meter och sträckningen kommer att flyttas i sidled.

Det innebär att schaktarbeten kommer att utföras och grundvattensänkning ske både under byggskedet och driftskedet.

Befintlig vegetation som ska bevaras ska skyddas och åtgärder för att minimera skador och störningar vid närliggande bebyggelse kommer att utföras. Även här kommer vissa arbets- och etableringsytor att behövas.

Arbets- och etableringsytor återställs efter byggnationen. Delar av befintlig väg rivs då och återställning av mark och vegetation sker.

Tider

Bron över Fyrisån och Hemslöjdsvägen planeras att byggas under ca 3 år med start sista kvartalet 2025. Det kan finnas behov av att söka avlysning av farleden under vinterhalvåret (15/10 - 15/4), dvs under den period då Uppsala kommun normalt inte öppnar de öppningsbara broarna på Fyrisån.

Tidsrestriktioner kommer även att behövas i enlighet med kap.8.1.

6. Omgivningsförhållanden

6.1. Planförhållanden

Tillstånd enligt miljöbalken får inte ges i strid mot detaljplan, detta enligt 2 kap. 6 § miljöbalken. Små avvikelser får dock göras, om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas. För närvarande finns ingen detaljplan för berört område för de två broarna. En detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik för delsträcka D håller dock på att arbetas fram. Planförslaget har varit ute på samråd 8 juni–8 september 2023. Detaljplanen omfattar hela delsträcka D inkl. bro över Fyrisån och bro över Hemslöjdsvägen. Planförslaget ska under våren 2024 gå ut på granskning. När granskningsperioden är över och eventuella granskningsutlåtanden har implementerats i planen fattas beslut om att detaljplanen ska antas. Planen beräknas antas i slutet av Q4 2024. Planerad verksamhet vad gäller bl.a. de två broarna är förenlig med föreslagen markanvändning i planförslaget.

6.2. Skyddade områden

De båda broarna ligger i ett område med många olika skydd som listas nedan.

6.2.1 Riksintressen

Ca 170 meter söder om bro över Fyrisån i anslutning till Fyrisån västra strandlinje återfinns Ultuna källa, vilket utgör ett riksintresse för naturvård. Enligt 3 kap. 6 § miljöbalken ska mark- och vattenområden och den fysiska miljön i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada dessa miljöer. Se även beskrivning av Ultuna källa under kap. 6.3.

Fyrisån, med ett smalt område på båda sidor är skyddad genom riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken, benämnt Riksintresset Norra Mälaren samt nedre delarna av tillflödena Fyrisån och Hågaån. Detta innebär att området har stor betydelse för människors utevistelse.

Sträckningen av de båda broarna är belägna inom område av riksintresse för kulturmiljövården, C40A Uppsala stad, enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Området som berörs av utbyggnaden ingår som en viktig del i riksintresset på grund av läget intill Uppsalaåsen längs med Fyrisån i inloppet till Uppsala. Både åsen och ån anses vara centrala för stadens uppkomst vid Fyrisåns dåvarande mynning.

Uppsala- och Vattholmaåsarna förser kommunen med dricksvatten och utgör en av Sveriges viktigaste grundvattenförekomster. Dricksvattenanläggningarna är utpekade som riksintresse av nationell betydelse för dricksvattenproduktion. Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för vattenförsörjningen skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Uppsalaåsen ingår i ett beslut om att skydda vissa anläggningar till skydd för dricksvattnet, däribland brunnsområden, infiltrationsområden, vattenverk och distributionsanläggningar. Beslutet fattades av Havs- och vattenmyndigheten år 2016 (2016-09-16, dnr 2852- 2016). Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för vattenförsörjningen skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

6.2.2 Strandskydd

Broförbindelsen över Fyrisån vid Ultuna berörs av det generella strandskyddet om 100 meter samt ett utvidgat strandskyddsområde om 300 meter mot öster. I detta område upphävs strandskyddet för den nya bron med stöd av det särskilda skälet 7 kapitlet 18 c § punkt 5, som föreskriver att området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. Upphävningen sker i särskild ordning av länsstyrelsen.

6.2.3 Vattenskyddsområde

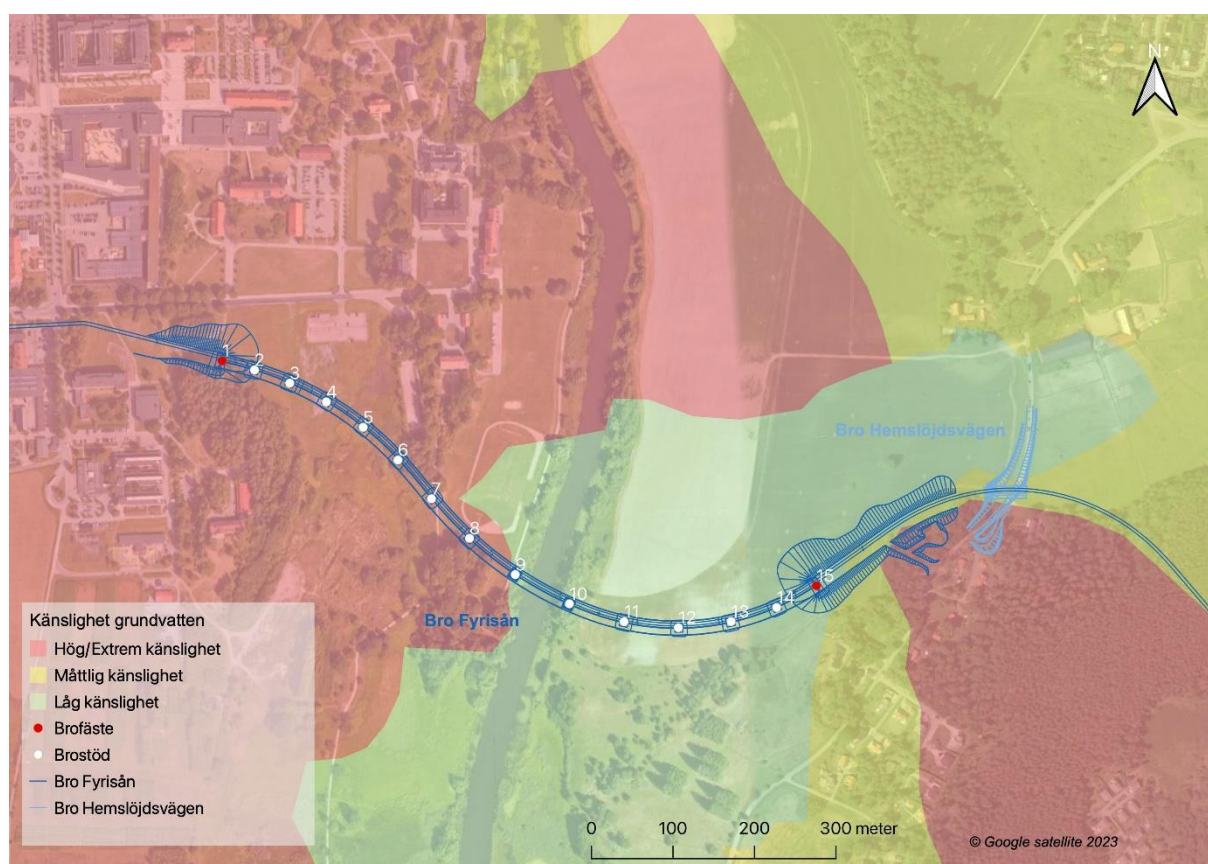
Hela utredningsområdet för broarna är beläget inom den yttre skyddszonen för Uppsala kommuns vattentäkt i Uppsalaåsen (03FS1990:1). Angränsning sker mot den inre skyddszonen för vattentäkten vid de första brostöden väster om bron. Dispens från vattenskyddsföreskrifterna krävs enligt kap. 2.3 då anläggning av broarna över Fyrisån och Hemslöjdsvägen kommer att ske under och i närheten av grundvattenytan samt att arbetsområden inkl. etableringar och byggvägar kommer att anläggas.

6.2.4 Känsliga områden grundvatten

Kommunen har utfört en riskanalys för grundvatten inom Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde (*Riskanalys av Uppsala-Vattholmaåsarnas tillrinningsområde ur grundvattensynpunkt, 2018-04-17, Geosigma*). Därefter har kommunen tagit fram riktlinjer för markanvändning (*Riktlinjer för markanvändning inom Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde ur grundvattensynpunkt*). Uppsala kommuns utveckling ska ske så att risker som påverkar grundvattenkvaliteten i Uppsala- och Vattholmaåsarna beaktas tidigt i planeringen och hanteras. Grundvattenförekomsterna ska uppfylla miljö kvalitetsnormer för grundvatten samt gränsvärden för dricksvatten enligt Livsmedelsverkets föreskrifter. Riktlinjerna ska användas vid bedömning av markens förutsättningar för ny verksamhet, exploatering och planhandläggning samt vid bedömning av åtgärdsbehov inom befintlig markanvändning utifrån risker för grundvattnet.

Med känslighet avses hur känsligt ett specifikt område är för att en marknära förorening ska nå grundvattenförekomsten. De hydrogeologiska förhållandena styr hur känsligt grundvattnet är för förorening och därmed vilken markanvändning som är lämplig eller olämplig för ett visst område. En känslighetkarta är framtagen där marken delas in i fyra känslighetsklasser: extrem, hög, måttlig och låg känslighet. De hydrogeologiska förhållandena och känsligheten styr vilka skyddsåtgärder som kan behövas för att minska sannolikhet och konsekvens för att en förorening når grundvattnet.

Väster om Fyrisån anläggs bron inom område för extrem/hög känslighet. Öster om ån anläggs bron inom låg känslighet som österut övergår i måttlig och hög känslighet söder om den planerade planskilda koringen vid Hemslöjdsvägen. Se Figur 13.



Figur 13. Känslighet för grundvatten. Rött=extrem eller hög känslighet, Gult=måttlig känslighet, Grönt=låg känslighet.

6.2.5 Landskapsbildsskydd

Fyrisån och marken runtomkring (både östra sidan och västra sidan om ån) har enligt beslut den 14 juli 1970 från länsstyrelsen ett skydd för landskapsbilden enligt den tidigare Naturvårdslagen. Syftet med skyddet är framför allt att slå vakt om visuella upplevelser av ett landskap. Det krävs tillstånd från länsstyrelsen för att utföra i förordnandet angivna åtgärder som påverkar landskapsbilden i dessa områden. Förordnandet gäller inte bebyggelse eller åtgärder i ett område som ingår i detaljplan. Förordnandet gäller inte heller för verksamheter vars tillåtlighet prövas enligt miljöbalken.

6.2.6 Fornlämningar

Genom kulturmiljölagen anger samhället grundläggande bestämmelser till skydd för viktiga delar av kulturarvet. Lagen innehåller bland annat bestämmelser för skydd av fornlämningar (2 kap). Där anges att fornlämningar är skyddade enligt denna lag. Skyddet innebär att det är förbjudet att utan tillstånd från länsstyrelsen på något sätt förändra, ta bort, skada eller täcka över en fornlämning.

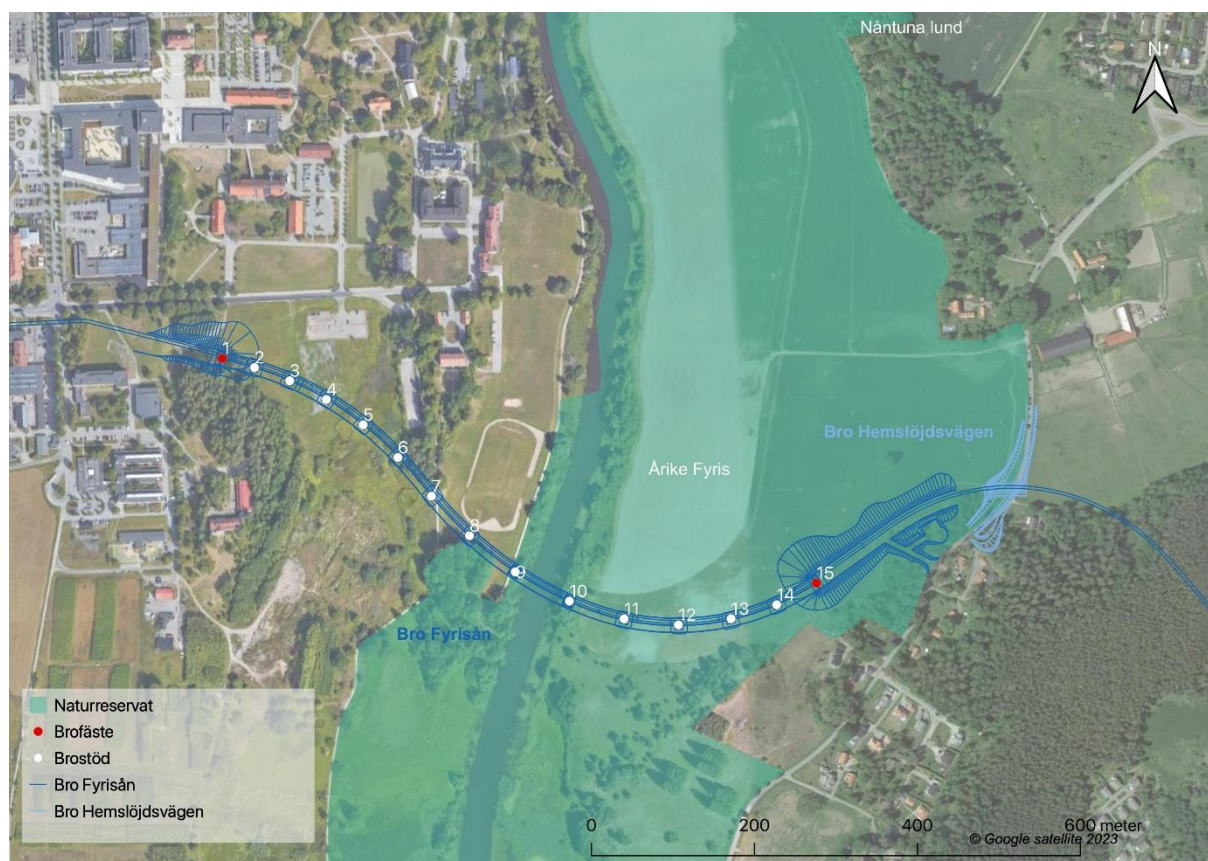
Fornlämningarnas utbredning och kulturhistoriska värden kring de båda broarna ska utredas och analyseras inför byggstart. En arkeologisk utredning steg 1 som inkluderar fältinventering har genomförts längs sträckan Ultunaallén – Bergsbrunna (Arkeologerna Rapport 2020:113). Ett antal områden behöver utredas vidare i en arkeologisk utredning steg 2 (sökchakt med maskin och/eller handgrävda gropar) för att klargöra fornlämningsförekomst.

6.2.7 Naturreservat

Naturreservatet Årike Fyris sträcker sig längs Fyrisån mellan Kungsängsbron och Flottsund. Syftet med naturreservatet är bland annat att bevara områdets jordbruksmark, naturmark, vattenmiljöer och betesmark för forsknings- och undervisningsverksamhet. Naturreservatet syftar även till att bevara och utveckla biotoper och utveckla ett kulturpräglad landskap längs Fyrisån och Uppsalaåsen. En broförbindelse över Fyrisån kräver enligt reservatbestämmelserna ingen dispens förutsatt att den placeras i ett ungefärligt läge som anges i Uppsala kommuns översiktsplan 2016, samt minimerar intrång och barriäreffekter i natur- och kulturmiljön.

Naturreservatet Årike Fyris kan komma att klassas som ett världsarv av UNESCO. I ansökan om världsarv beskrivs den tilltänkta bron över Fyrisån. Det föreslagna kollektivtrafikstråket över Fyrisån ska vara förenligt med en ambition om att Årike Fyris kan klassas som världsarv, vilket bland annat innebär ett stort behov av anpassning till växtmiljöer och av växtmaterial till befintliga arter på platsen.

I reservatsbeslutet för Årike Fyris finns ett undantag från föreskrifterna som möjliggör anläggandet av en trafikförbindelse över Fyrisån i ungefärligt läge som Uppsala kommuns översiktsplan 2016.



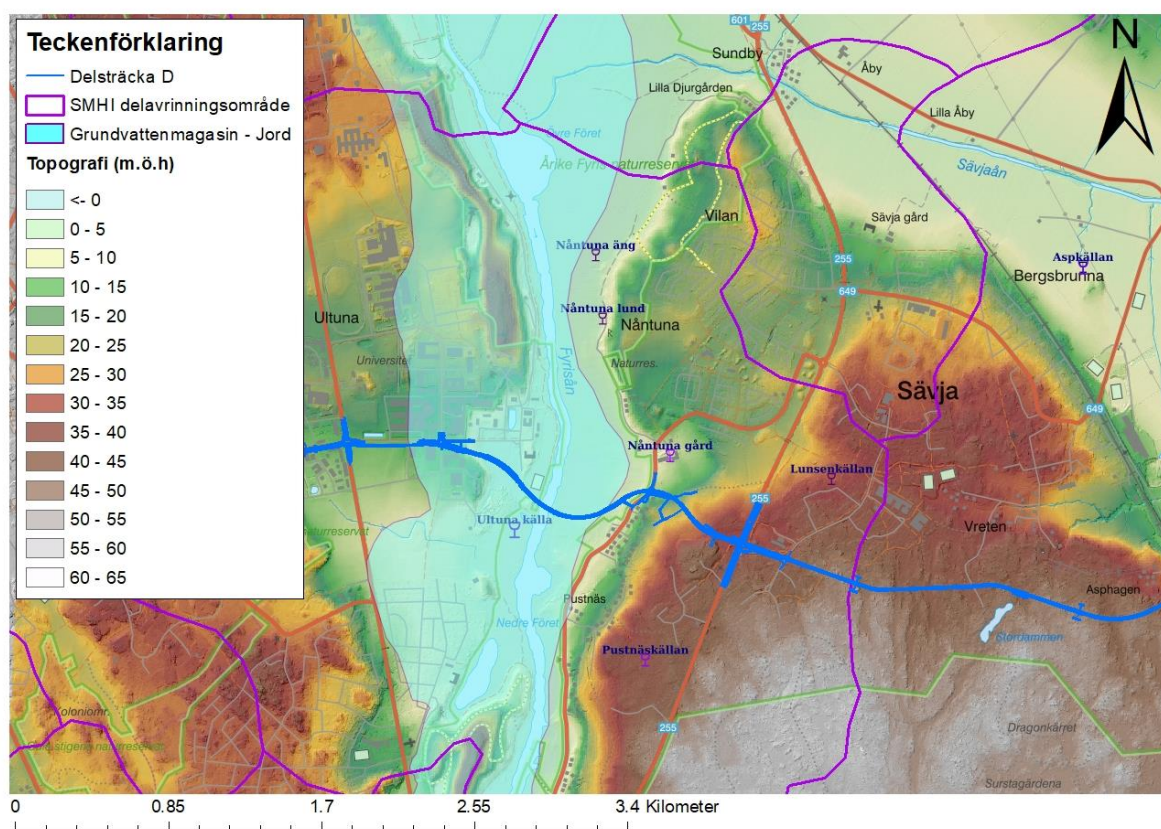
Figur 14. Naturreservat Årike Fyris i förhållande till läge för bro över Fyrisån och Hemslöjdsvägen.

6.3. Hydrogeologiska och geologiska förhållanden

Topografin domineras av Fyrisåns dalgång och Uppsalaåsen med högre marknivåer på vardera sida. Marknivån varierar därmed längs spårsträckan då bron korsar dalgången. Marknivån i väster vid Ultuna är ca +18, nere vid Fyrisån är nivån låg, ca +1. Marken stiger sedan markant öster ut på en relativt kort sträcka mot +55 varefter en större plåtå breder ut sig, vilken till stor del utgörs av Lunsenområdet, se Figur 14.

Dalgången med Fyrisån utgörs av ett lokalt delavrinningsområde, ID: 663275-160459, där avrinningen sker ner mot dalgången och ån. Fyrisån har stora uppströms avrinningsområden varvid aktuella delavrinningsområden enbart är en liten del av hela avrinningsområdet.

Åsen längs Fyrisån är ett utpekad grundvattenmagasin av myndigheten *Sveriges Geologiska Undersökningar* (SGU), se Figur 15. Magasinet överlagras ställvis av lera och går ställvis i dagen. Åsen har god vattenförande förmåga och används som dricksvattentäkt för Uppsala kommun enligt tidigare beskrivningar.



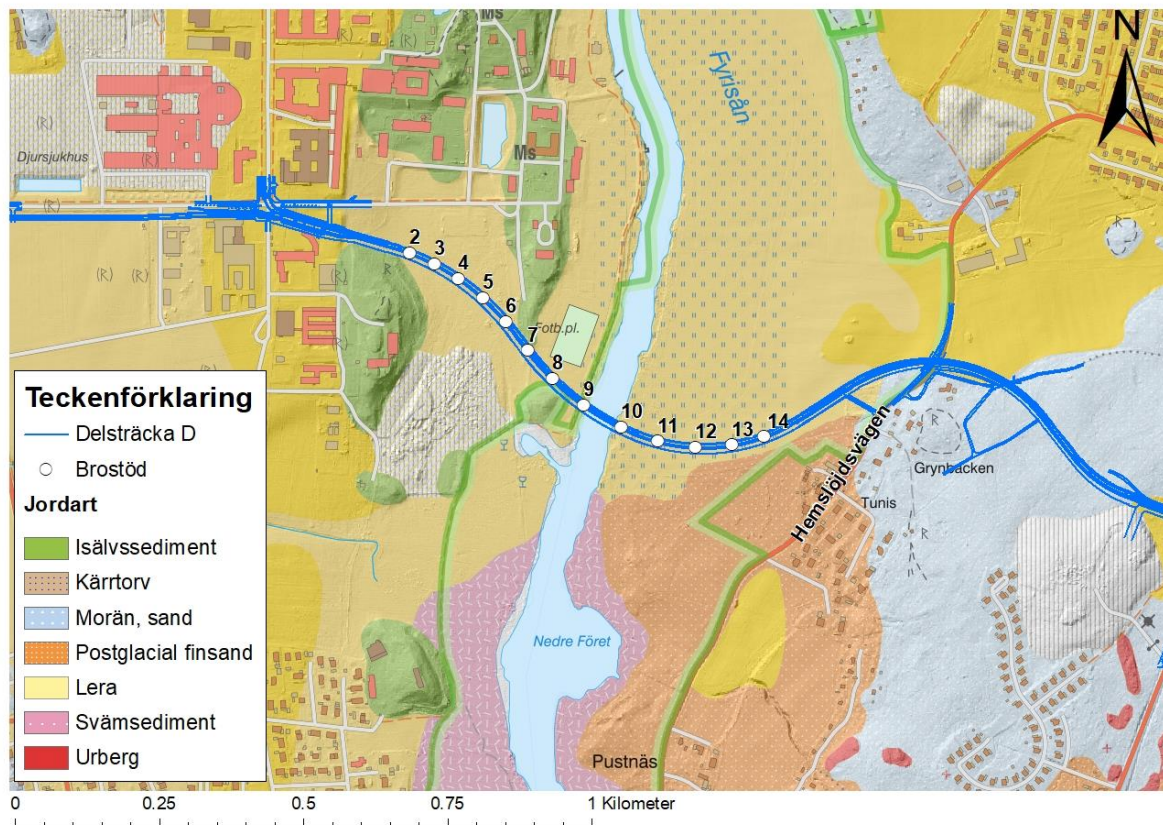
Figur 15. Topografi, delavrinningsområden, grundvattenmagasin i jord samt spårsträckningen.

SGU har för Uppsalaåsen genomfört en detaljerad kartering av jordarterna och jorddjupet och byggt upp en 3-dimensionell modell för åsen samt dess tillrinningsområden (SGU, 2020), modellen är uppdaterad under 2022.

Geologin domineras i området av dalgången vid Fyrisån av lera och Uppsalaåsen med isälvsediment som överlagras i varierad utsträckning av lera, se Figur 16. Närmare ån och på den östra sidan om ån

förekommer ett vidsträckt område av gyttjelera. I de högre partierna, öster om ån, utgörs jordarterna till stor del av tunna moräntäckan på berg.

Jordlagrets mäktighet varierar längs spårsträckan. I väster i dalgången längs Fyrisån är jorddjupen stora, upp mot 50 meter, se Figur 17. Geotekniska sonderingar som har genomförts inom ramen för projektet visar dock att jorddjupet är ännu större. En sondering nära Fyrisån nådde 57 meter utan att påträffa berg. Lermäktigheten varierar också i stort längs brosträckningarna vilket påverkar hur väl åsen och grundvattenmagasinet skyddas mot yttre faktorer, se känslighetskartan i Figur 13. Längre öster ut minskar jorddjupet där topografin ökar.



Figur 16. Jordarter från SGU och spårsträckning.

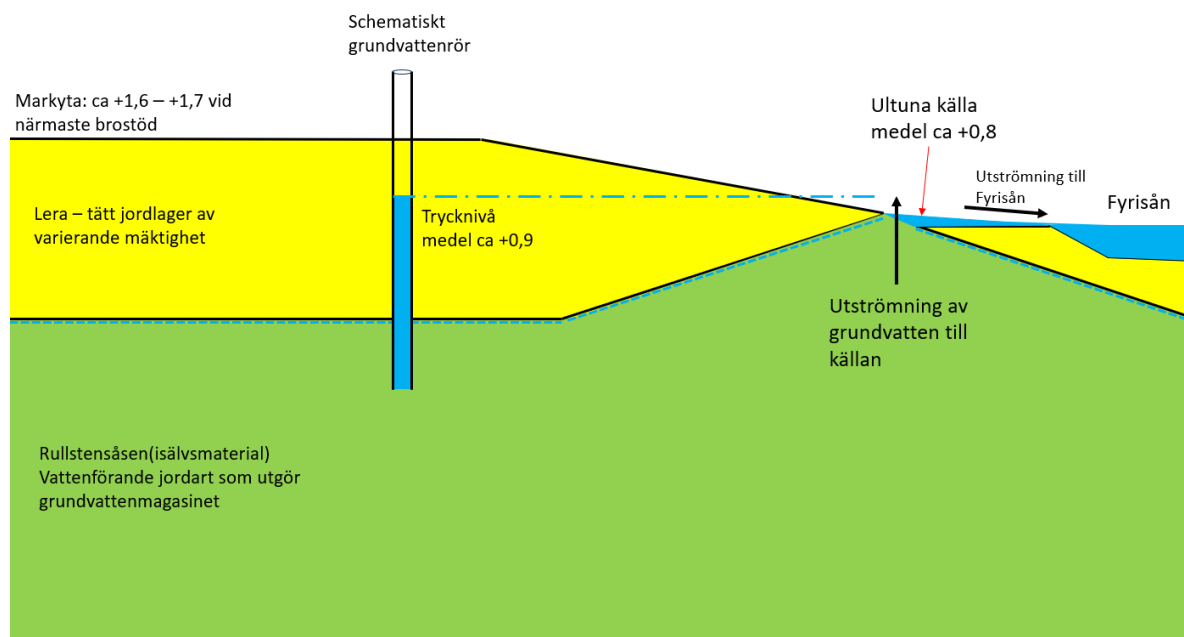


Figur 17. Jorddjup från SGU och spårsträckning.

Det förekommer flertalet kända naturliga källor längs dalgången och i närheten av broarna enligt SGU:s källararkiv. En är Ultuna källa söder om bron intill ån, källan är riksintresse för naturvård. Norr om bron över Hemsjödsvägen finns även en markerad källa med benämningen Nántuna gård. Det har dock inte bekräftats att den verkligen finns. En källa utgörs av en distinkt plats inom ett utströmningsområde där grundvatten avrinner som ett ytvatten. För att ett utflöde ska klassas som en källa behöver utströmning ske stor del av året och inte enbart vid tex snösmältning¹.

Ultuna källa utgörs av ett litet område där åsen kommer i dagen i en omgivning av lera. Grundvattentrycket vid detta läge är högre än marknivån och följaktligen strömmar grundvattnet i en uppåtgående riktning för att ansamlas och därefter strömma vidare enligt markens topografi ut mot Fyrisån. Flödet har i SGU:s källararkiv uppskattats till mellan 10–50 l/s. En schematisk profil över Ultuna källa har tagits fram, se Figur 18. Där illustreras hur åsen till stor del täcks av lera, men i några punkter går åsmaterialet (isälvssediment) i dagen (motsvarande gröna områden).

¹ Källor i Sverige, Källakademin, 2012



Figur 18. Schematisk figur över jordartsförhållanden respektive grund- och ytvatten.

Längs sträckan finns flertalet grundvattenrör, många av rören är borrade och installerade under 2021 och 2022. Mätning sker cirka 1 gång per månad och då rören har installerats vid olika år varierar längden på mätserierna. Mätningarna används inom projektet för att bättre få en förståelse för det hydrogeologiska systemet och därmed kunna beräkna och bedöma eventuell påverkan bättre. Då det kommer finnas längre tidsserier när väl byggnationen startar kan även rören användas i ett kommande kontrollprogram. En hydrogeologisk utredning kommer att tas fram till ansökan om vattenverksamhet.

6.4. Miljökvalitetsnormer för vatten

En miljökvalitetsnorm är en bestämmelse om kvaliteten i luft, vatten, mark eller miljön i övrigt. Miljökvalitetsnormer för vatten omfattar ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten) och grundvatten och syftet med normerna är att säkra Sveriges vattenkvalitet. En miljökvalitetsnorm för vatten beskriver den kvalitet en så kallad vattenförekomst ska ha nått vid en viss tidpunkt. Enligt 5 kap 4 § miljöbalken får en myndighet eller en kommun inte tillåta att en verksamhet eller en åtgärd som innebär att vattenmiljön försämras på ett otillåtet sätt eller som äventyrar möjligheten att uppnå den status eller potential som vattnet ska ha enligt en miljökvalitetsnorm. Möjlighet finns dock att göra undantag.

Anläggningsdelar för de båda broarna kommer att byggas vid eller i närheten av ytvattenförekomsten Fyrisån Ekoln-Sävjaån i Fyrisån samt grundvattenförekomsten Uppsalaåsen-Uppsala.

6.4.1 Ytvatten

Bro över Fyrisån går över ytvattenförekomsten Fyrisån Ekoln-Sävjaån (SE663334-160460). Statusklassning enligt VISS återges i Tabell 1.

Tabell 1. Statusklassning för recipienten Fyrisån Ekoln-Sävjaån (VISS hämtad: 2023-11-23).

Recipient: Fyrisån Ekoln-Sävjaån	Ekologisk status	Kemiska status
Statusklassning	Måttlig	Uppnår ej god
Kvalitetskrav	God ekologisk status till 2033	God kemisk ytvattenstatus*
Miljöproblem	Övergödning p.g.a. belastning av näringsämnen, morfologiska förändringar och kontinuitet, gränsvärdet för arsenik överskrids	Miljögifter

*med undantag för bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar, antracen.

Övergödning på grund av belastning av näringsämnen anges vara ett miljöproblem. Vidare anges att det är tekniskt omöjligt att uppnå god ekologisk status med avseende på näringsämnen till före år 2027, eftersom en eller flera vattenförekomster uppströms har tidsundantag till år 2027.

Det är vissa kvalitetsfaktorer som är avgörande för vattenförekomstens status samt dess klassificering. Bland annat är den sammanvägda statusen för de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna otillfredsställande. Konnektivitet i vattendraget bedöms till måttlig status då vandringshinder som påverkar vandringsbenägna fiskarter finns i upp- eller nedströmsliggande vattenförekomster och bedöms påverka fiskfaunan i förekomsten. Parametern vattendragsfårans kanter har dålig status då hela förekomsten bedöms vara påverkad. Vattendragsfårans form har också dålig status på grund av mänsklig påverkan. Kanterna i vattendraget är jämfört med referensförhållandet påverkade längs med hela vattenförekomsten. Formen har bedömts påverkad utmed 20 procent av den totala sträckan.

Vattendragets bottensubstrat är oklassificerad i VISS. En genomförd sjömätning tyder på att större delen av bottenområdet är påverkat av båttrafik. Eftersom åns kanter är påverkade av grävning och rätning är det troligt att även åns bottensubstrat är påverkat av tidigare muddringar (mest troligt har ån muddrats i olika omgångar – åtminstone år 1825 och 1949).

Den kemiska statusen för Fyrisån Ekoln-Sävjaån uppnår ej god på grund av överskridande av gränsvärden av kvicksilver och bromerad difenyleter (gäller för samtliga ytvattenförekomster i Sverige), antracen, PFOS och benso(a)pyrene.

6.4.2 Grundvatten

Uppsalaåsen-Uppsala (SE664296-160193) utgör recipient för infiltrerande vatten inom delar av åsen och är klassad som grundvattenförekomst i VISS. Statusklassning för recipienten Uppsalaåsen-Uppsala återges i Tabell 2.

Tillgången på grundvatten är vanligen god och utifrån tillgängliga data bedöms förekomsten ha god kvantitativ status men är i risk att inte nå god status till år 2027. Vad gäller kvalitativ status hargrundvattenförekomsten Uppsalaåsen-Uppsala ett undantag och tidsfrist till år 2027 för ämnena PFAS 11 och bekämpningsmedel (BAM). Grundvattenförekomsten har god status för klorid men är i risk att inte nå god status.

Tabell 2. Statusklassning för recipienten Uppsalaåsen-Uppsala (VISS hämtad: 2023-11-22).

Recipient: Fyrisån Ekoln-Sävjaån	Kemisk status grundvatten	Kvantitativ status
Statusklassning	Otillfredsställande grundvattenstatus*	God kvantitativ status
Kvalitetskrav	God kemisk grundvattenstatus*	God kvantitativ grundvattenstatus
Miljöproblem	Tidsfrist för parametern PFAS 11 och BAM till 2027	Miljögifter

*med avseende på PFAS11, bekämpningsmedel 1,2-diklorbensamid (BAM) och klorid.

6.5. Natur- och vattenmiljö

Väster om Fyrisån passerar bron en åsbarrskog med en del äldre tallar (kallat Tyskbacken) och fortsätter sedan österut över en ganska stor, öppen yta med gräsmark som övergår i våtmark. Både gräsmarken och våtmarken har tidigare varit åkermark och är dikningspåverkat (del av markavvattningsföretaget Ultuna invallningsföretag) genom det dike som löper i nord-sydlig riktning. Enligt utförd naturvärdesinventering (Naturföretaget, 2020) har åsbarrskogen fått klassning 2 högt naturvärde och våtmarken har fått klassningen 3 påtagligt naturvärde, se Figur 19.

Bron går sedan genom en trädridå med lövträd, ca 150 m norr om Ultuna källa, och därefter över öppen gräsmatteyta med en discgolfbana innan den når Fyrisån.

Naturen närmast ån utgörs av strandmiljö, vassbälten samt öppet strömmande vatten. Stränderna på båda sidorna kantas av viden och längs västra stranden går en gångväg. Fiskarter som förekommer i vattendraget är ål, asp och öring. Ål är akut hotad, asp nära hotad och öring är en typisk art för vattendrag. Generellt är Fyrisåns kantzoner viktiga yngelkammare för fisk. Fyrisån med omgivande stränder har i naturvärdesinventeringen bedömts hysa högsta naturvärde (klass 1) och detta område är skyddat som naturreservat (Årike Fyris).

På östra sidan om ån finns ett större område med brukad åkermark som under naturvärdesinventeringen bedömts hysa påtagliga naturvärden (klass 3). Delar av åkermarken utgör översvämningsszon till ån vid stora vårfloder eller kraftiga skyfall. Merparten av naturmiljön längs med brosträckan öster om Fyrisån, fram till Hemslöjdsvägen, har bedömts hysa påtagligt naturvärde (Klass 3) i naturvärdesinventeringen.

Fågellivet vid själva Fyrisån och dess stränder utgörs på båda sidor av en del mer sällsynta arter. Många rödlistade fågelarter finns rapporterade från området, bl.a. dykänder och andra hotade arter. Naturreservatet Årike Fyris har också ett stort värde som rastplats för många arter av fåglar.

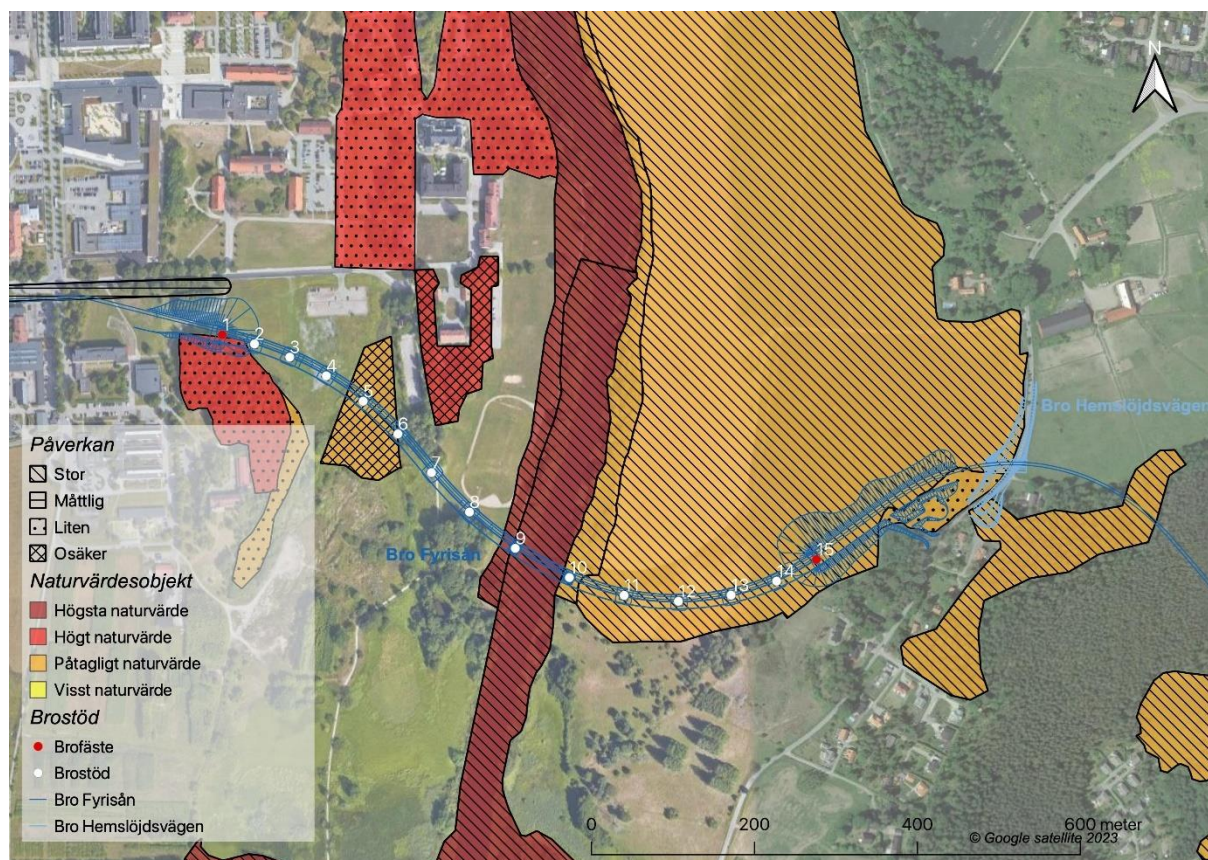
Närheten till bra jaktmarker vid Fyrisån samt en del lövskog i närheten gör att ån med omgivande marker är en viktig livsmiljö för fladdermöss.

Utter är rapporterad från Fyrisån vid Ultuna flera gånger de senaste åren i närheten av platsen där bron är tänkt att byggas. En inventering har under sommaren 2023 utförts på båda sidor om ån vid broläget. Inga spår efter utter konstaterades inom inventeringsområdet även om det finns vissa förutsättningar för boplatshabitat i form av håligheter i strandzonen.

Grod- och kräldjursarter som är påträffade inom det berörda broområdet och då framför allt i våtmarken och längs Fyrisån är vanlig groda, åkergroda, vanlig padda, vanlig snok, kopparödla och skogsödla.

Fynd av cinnoberbagge har gjorts vid västra landfästet för bron över Fyrisån. Artskyddsdispens för cinnoberbaggen längs hela sträcka D, resten av sträckan och depån kommer att hanteras i en separat dispensansökan till länsstyrelsen.

Särskilt skyddsvärda träd och hålträd är inventerade längs broarna men inte sammanställt och utrett. Resultatet kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivning för tillståndsansökan. Det finns inga biotoper med biotopskydd som påverkas av anläggandet av broarna.



Figur 19. Klassning enligt naturvärdesinventering utförd av Naturföretaget 2020.

6.6. Kulturmiljö

På den västra sidan om ån karaktäriseras landskapet av en öppen gräsyta med skogsdungar. Detta landskap har tillhört Kungsladugården och lärosätena genom åren. Miljön i detta område är utpekad som kulturhistoriskt känslig, vilket innebär att förändringar endast kan ske om de genomförs med stor varsamhet om befintliga värden

På östra sidan ån passerar bron Nåntuna ängar vilket är ett värdefullt kulturlandskap. Landskapet karaktäriseras av öppna betesmarker som historiskt varit jordbruksmarker, gårdar och miljöer som finns kvar från 1600-talet. Bron över Hemslöjdsvägen korsar söder om Nåntuna gård som tidigare legat på en av de gamla bytomterna. Hemslöjdsvägen har samma sträckning som 1700-talets landsväg.

Ytterligare värden på denna delsträcka är vyerna utmed och över ån samt in mot staden. Uppsalas karaktär som "Staden på slätten" är särskilt framträdande här. Härifrån är det möjligt att uppleva hur slätten sträcker sig fram mot staden, med domkyrkan och slottet som landmärken och som ger uttryck för den makt som format staden sedan tidig medeltid.

6.7. Föroreningar

Väster om Fyrisån

På den västra sidan om ån har en nedlagd kommunal avfallsdeponi identifierats. Den sammanfaller delvis med den tidigare viken som gick upp söderifrån från Fyrisån via Ultuna källa och som fyllts ut i olika omgångar.

Provtagning av jord och grundvatten vid brostöden på den västra sidan av ån har utförts (Bjerking 2020 och Tyréns 2023). Syftet och fokus med provtagningarna var att kunna planera för hantering av överskottsmassor och länshållningsvatten under byggskedet samt att utgöra underlag till riskbedömning för grundvatten.

Uppmätta halter i jord ligger generellt under riktvärdet för känslig markanvändning. I en provpunkt ligger dock halten av PAH över riktvärdet för mindre känslig markanvändning och känslig markanvändning. Grundvattenanalysen indikerar på att flera PFAS-ämnen förekommer i grundvattnet. Det samlade riktvärdet för PFAS-11 överskrids i aktuellt prov medan halten PFOS underskrids. Det finns inget utifrån nu utförda analyser som tyder på en korrelation mellan halter i jord och grundvatten. Om föroreningen är en plym eller primärkälla går inte att avgöra i detta läge. Övriga analyserade ämnen har varit i nivåer med aktuella bedömningsgrunder för vad som anses vara mycket låg halt. Resultatet av utförda miljötekniska markundersökningar visar att det inte föreligger behov av sanering. Schaktmassor kommer dock att hanteras under byggskedet och transporteras till godkänd mottagningsanläggning, om de inte kan återanvändas. Vid behov sker en anmälan till Miljöförvaltningen i Uppsala.

Öster om Fyrisån

På östra sidan av Fyrisån, inom utredningsområde för grundvatten, finns två nedlagda deponier. Den ena ligger ca 500 m nordväst om planerad planskild korsning vid Hemsjösvägen (fastigheterna Nántuna 3:1 och 1:2) och den andra ca 500 m sydost om samma korsning (Sävja-Gökarbotippen). Deponin inom Nántuna 3:1 och 1:2 var aktiv mellan 1949 och 1951 och består enligt uppgifter i dokument från EBH-portalen (www.ebhportalen.se) av bl.a. muddermassor från Fyrisåns farräna. Sävja-Gökarbotippen var aktiv från 1980-talet till 2001 och material som sten, schaktmassor, skrot, oljetunnor, skogsavfall ska ha deponerats. Den har även använts som upplag för torv. Jordprover (WSP, 2023) visade på låga halter av ett antal metaller (kobolt, bly, krom, nickel), men också alifatiska kolväten, PFAS och dioxin. Grundvattnet inom deponin och nedströms deponin visar generellt på låga halter av föroreningar men förhöjda halter av alifater C16-C35, PAH- fraktioner har noterats. PFAS påträffades även inom och nedströms deponin.



Figur 20. Lokalisering av deponier kring de båda broarna (inringat med rött).

6.8. Farled

Fyrisån är en allmän farled inom inre vatten. Kommunens statistik över broöppningar vid Flottsundsbron från 2020 visar att det sker uppskattningsvis upp till två öppningar om dagen under juli-augusti då båttrafiken är som intensivast och mer sällan övriga tider på året.

7. Bedömd miljöpåverkan

Bedömd miljöpåverkan från vattenverksamheten vad gäller bron över Fyrisån är till övervägande del kopplad till byggskedet då arbete sker nära ytvatten och i grundvatten. Bedömd miljöpåverkan från vattenverksamheten vad gäller bron över Hemslöjdsvägen härrör från grundvattenbortledningen under bygg- och driftskedet av den planskilda korsningen under bron.

I följande avsnitt ges en översiktlig redovisning av bedömd miljöpåverkan. En närmare redogörelse av påverkan, effekt och konsekvenser kommer att ges i tillståndsansökan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Underlag till bedömningarna är bland annat pågående projektering av bro över Fyrisån och hydrogeologiska utredning.

Permanent effekter såsom påverkan på naturmiljö och landskapsbild hanteras i detaljplanen, men beskrivs för vissa miljöaspekter översiktligt.

7.1. Riksintressen

En hydrogeologisk utredning har utförts gällande risk för påverkan av riksintresse för naturvård Ultuna källa, vid anläggande av bron över Fyrisån. Bedömningen är att ingen påverkan kommer att ske så länge brostöden pålas genom nedslagning och inte bormning för att minska risk för uppträngande grundvatten. Länshållning av grundvatten kommer att undvikas i schakt för brostöden närmast källan. Detta gäller även grundvattenbortledning i syfte att undvika hydraulisk bottenuppträckning i botten av schakten. Det får även anses svårt att grundvattensänka då åsmaterialet bedöms vara väldigt vattenförande.

Bron över Fyrisån kommer att påverka riksintresset för friluftsliv genom tillskottet av infrastruktur och trafik i vad som idag är ett förhållandevis ostört rekreativområde. Effekterna innefattar både inverkan på den visuella upplevelsen och störning i form av buller och ljus. Framkomligheten i området kring Fyrisån kommer dock i stor utsträckning bibehållas och tillgängligheten till strandområden och rekreativa mål på motsatta sidor av ån förbättras. Påverkan på rekreation och friluftslivet kan även ske under byggskedet då en arbetsväg kommer att skärmas av Ultuna källväg och gång och cykelvägen längs ån.

Påverkan på riksintresse för kulturmiljövård kommer att ske och kompensatoriska åtgärder har arbetats fram av sakkunniga inom ramen för detaljplan D, några listas under kap. 7.5. I och med att dessa vidtas begränsas de negativa effekterna och någon påtaglig skada på kulturmiljön bedöms inte uppkomma.

Riksintresset för vattenförsörjningen bedöms inte påverkas då eventuell grundvattenbortledning är begränsad i kvantitet och främst tillfällig. Anläggande av bron över Fyrisån kommer att utföras med försiktighet och skyddsåtgärder kommer att vidtas för att säkerställa att ingen föroreningsspridning sker ner till grundvattentäkten i Uppsalaåsen, varken under bygg- eller driftskedet. Kommunens egen riktlinje för markanvändning inom Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde ur grundvattensynpunkt kommer att följas. En riskbedömning för grundvatten för hela delsträcka D är även under framtagande och kommer att utgöra en bilaga både till detaljplanen och tillståndsansökan för vattenverksamhet. I riskbedömningen kommer behovet av riskreducerande åtgärder att specificeras och säkras inför kommande skeden.

7.2. Ytvatten

Miljökvalitetsnormerna för ytvattenförekomsten Fyrisån Ekoln-Sävjaån (biologiska och fysikalkemiska kvalitetsfaktorer) bedöms inte påverkas av anläggandet av aktuella brostöd för bron över Fyrisån. Arbete kan behöva ske från pontoner/arbetsbryggor i Fyrisån för att komma åt att schakta och påla för brostöden närmast åkanten. Risk för tillfällig grumling föreligger och skyddsåtgärder i form av grumlingskydd behöver placeras ut i vattnet. Även diket från våtmarken kan sprida grumligt vatten vid anläggande av byggväg och brostöd.

Under byggskedet uppkommer länshållningsvatten i schaktgröpar som består av nederbördsvatten, inläckande grundvatten och eventuellt processvatten. Länshållningsvattnet kommer att renas lokalt. Den lokala behandlingen kommer att innehålla ett inledande sedimentationssteg med oljeavskiljning eventuellt följt av behandlingssteg för ytterligare reduktion av suspenderat material med hjälp av exempelvis en filtermassa. Reningsanläggningen kommer att utformas utifrån provtagning av länshållningsvattnet i byggskedet. Funktionen hos reningsanläggningen kommer att kontrolleras, utgående halter analyseras och justering av reningsanläggningen kommer att utföras i byggskedet, i enlighet med det kontrollprogram som kommer att tas fram. Förslagsvis kan det renade länshållningsvattnet pumpas till närbeläget dike, dagvattenledning eller direkt till Fyrisån.

De hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna bedöms inte påverkas av bron då här aktuella (och inga övriga heller) brostöd inte står i Fyrisån. Hänsyn behöver dock tas till åns kantzoner under byggskedet och efter avslutade arbeten kommer strandkanten återställas. På den västra sidan utgörs kantonen av invallningen till Ultuna invallningsföretag vars funktion är att minska översvämningar.

Inget dagvatten från broarna kommer att släppas till Fyrisån under driftskedet.

7.3. Grundvatten

Ett påverkansområde för grundvatten kommer att tas fram och konsekvenser inom detta analyseras och beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Även en bedömning av påverkan på miljökvalitetsnormerna för grundvatten kommer att utföras, med bland annat pågående riskbedömning för grundvatten som underlag. Försiktighetsprincipen gäller annars generellt vilket innebär att risker kopplade till grundvattnet, primärt i åsen, ska minimeras.

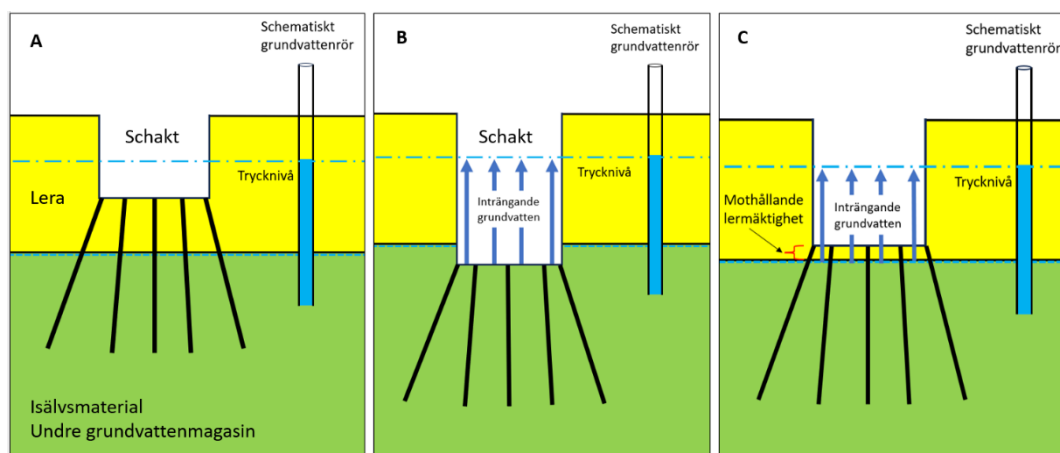
Bro över Fyrisån

Vid bron över Fyrisån kommer anläggande av brostöd, etableringsyta, byggvägar m.m. att ske inom det yttre vattenskyddsområdet och på den västra sidan inom hög och extrem känslig zon.

Schaktning för ett par brostöd närmast åns västra strand kommer att ske till ett djup där leran är tunn mot underliggande isälvsmaterial och grundvattnets trycknivå hög. Risk för bottenuppressning föreligger vilket innebär att grundvatten troligtvis tränger upp i schaktbotten. Grundvattenbortledning från åsen i dessa lägen har i tidigt skede bedömts som olämpligt av både tekniska och miljömässiga skäl, varav ingen grundvattenbortledning kommer att ske (se även kap 5 Teknisk beskrivning). På den östra sidan av bron kommer dock en eventuell temporär grundvattensänkning att krävas vid de ostligaste brostöden. Detta sker då troligtvis av grundvatten i moränlager och inte i isälvsmaterial.

För alla brostöd antas pålning ske ner till fast botten och ner under grundvattenytan. Kontakt kommer således finnas under byggprocessen med åsformationen och därmed dricksvattentäkten. Risker för påverkan är primärt att nya flödesvägar längs pålarna uppstår och att potentiella föroreningar mobiliseras. Pålningsteknik utreds i pågående projektering.

I Figur 21 redovisas tre scenarier vid schaktning och pålning för brostöden där schaktdjup, jordlagerförhållanden och grundvattnets trycknivå är styrande. I fall A är lerans mäktighet stor och ingen kontakt med underliggande grundvattenmagasin skapas. I fall B är lerans mäktighet liten och schakten sker igenom hela lerans mäktighet varvid kontakt med åsen skapas. Fall C är lerans mäktighet liten och vattentrycket stort varvid leran inte kan hålla emot trycket (risk för bottenuppträckning), därmed erhålls en viss kontakt med åsen. Samtliga jordlagerförhållanden bedöms vara aktuella för bron över Fyrisån.



Figur 21. Illustration över schaktbotten i tre olika jordlager, benämnda A, B och C. I A sker inget arbete i grundvattenytan p.g.a. underliggande lerans mäktighet. I B sker schaktning ner till isälvsmaterialet (eller annan friktionsjord) under leran. I C sker schaktning ner till en nivå där risk för bottenuppträckning föreligger och grundvatten riskerar att tränga in.

Pålarna förordas att slås ner för att minimera risken för flödesvägar längs pålen (fall A och B). Detta bedöms vara en viktig skyddsåtgärd för att hindra uppträngande grundvatten i närheten av Ultuna källa, där grundvattennivån är hög. I områden där grundvattennivån är lägre minimerar slagna pålar risk för spridning av eventuella föroreningar längs pålarna ner till grundvattnet. Slagna pålar sluter tätare kring det skyddande översta lerlagret än vad borrade pålar gör varvid den byggmetoden anses lämpligt i aktuellt fall.

Bro över Hemslöjdsvägen

Vid anläggande av den planskilda korsningen för bron över Hemslöjdsvägen innebär sänkningen av vägen både grundvattenbortledning under byggskedet och under driftskedet. Detta innebär att grundvattentrycknivån i omgivande grundvattenmagasin (i friktionsjorden under leran och i moränen) sjunker. När trycknivån i friktionsjord som överlagras av lera sänks finns en risk för marksättningar, vilket kan medföra skador på sättningskänsliga byggnader och anläggningar. En sättning kan exempelvis ge sprickor i väggar eller skador på grundläggning. Även ledningar kan påverkas och i värsta fall gå sönder. En sänkning kan även påverka eventuella brunnar i omgivningen.

Påverkansområdet för grundvatten kommer att arbetas fram och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Inom påverkansområdet kommer inventering av sättningskänsliga objekt och grundvattenberoende naturvärden att ske.

7.4. Natur- och vattenmiljö

Bron över Fyrisån kommer innebära ett nytt, avvikande inslag i omgivningen som alla arter som vistas längs ån (permanent eller tillfälligt) behöver förhålla sig till. Sträckningen på västra sidan av Fyrisån medför påverkan genom att det västra brofästets bank och de planerade åtgärderna utmed skogsbrynet innebär att delar av ett naturvärdesobjekt med högt naturvärde tas i anspråk samt att skogsdungen söder om Ulltunaallé försvinner. Marken med både gräsmark, våtmark och träd kan behöva tas i anspråk. Detta kan framför allt ha stora negativa effekter på naturvärdena under byggfasen då arbetsvägar, arbetsområden och etableringsytor kommer att anläggas för att kunna bygga brostöden och övriga delar av bron. Fordonstrafik och tunga transporter kommer att vistas på dessa ytor. 3 – 4 fyra brostöd och en byggväg anläggs direkt i våtmarken och anpassningar behöver ske för att inte dämna flödet i det genomkorsande diket. Våtmarkens främsta värde är att den utgör en bra vattenmiljö för bl.a. groddjur och har stort värde av att bevaras. Så länge vattenmiljöer i våtmarken som är likvärdiga med den som finns idag även finns kvar efter att bron är klar bedöms risken för negativ påverkan som liten på vanlig padda och andra groddjur.

På östra sidan ån berörs främst jordbruksmark samt i viss mån igenväxningsmark med triviallövsskog som björk och asp. Översvänningszoner öster om ån kan påverkas.

Då brostöden hamnar utanför åfåran undviks intrång i vattenmiljön. Anläggande av brostöd närmast åfåran kan behöva utföras från ponton/arbetsbryggor på vatten. En viss risk föreligger då att grumling tillfälligt sker och stör vandringen av fiskar som asp och öring. Dessa kan drabbas då de är beroende av att ta sig genom vattendraget för att nå sina lekplatser och reproducera sig. Enligt de utredningar som gjorts bedöms bron kunna genomföras utan att ekologiska kvalitetsfaktorer försämras. Bottenmiljön är redan påverkad av grumling och omrörning av bottensubstrat. Försiktighetsåtgärder kommer att ske genom tidsrestriktioner för arbete i närheten av ån under fiskens lekperiod.

Försiktighetsåtgärder i form av tidsrestriktioner för entreprenadarbetena vid ån bedöms innebära att störningen begränsas på ett sådant sätt för alla häckande och rastande arter så att förbuden i artskyddsförordningen inte löses ut. Av de rastande arter som ska prioriteras enligt artskyddshandboken är det till exempel bläsand, brushane, fisktärna, grönbena, ljunpipare, salskrake, skrântärna, storlom, storspov, sångsvan, tofsvipa, trana och vitkindad gås som ses årligen i dalgången. Den föreslagna tidsrestriktionen gäller enbart rastperioden på våren även om det finns en lång period på hösten med mycket rastande fåglar men den föreslagna restriktionen är en tillräcklig skyddsåtgärd för att säkerställa att ingen av de rastande fågelarternas bevarandestatus påverkas till följd av entreprenadarbetena.

Baserat på utterns vanlighet och att brobygget med brostöd utanför strandlinjen inte kommer att innebära några fysiska hinder för arten bedöms det inte finnas risk för påverkan. Det bedöms inte heller finnas någon risk att individer av utter skadas eller dödas på grund av den planerade verksamheten.

För att minska risk för störning på fladdermöss under bygg- och driftskedet kommer belysningen anpassas längs med broarna. Det kan t.ex. vara fråga om när på dygnet det ska lysa, när på året det ska lysa och vissa delområden bör få en större anpassning än andra exempelvis släcka belysningen när ingen är där. Utredning kring belysning pågår.

Ingen risk för påverkan på grod- och kräldjur föreligger enligt artskyddsutredningen.

7.5. Kulturmiljö

Påverkan på kulturmiljön är kopplad till driftskedet. Bron bedöms påverka kulturmiljön negativt. Kommunen har inom ramen för arbetet med detaljplan för sträcka D anlitat sakkunniga inom kulturmiljö. Med stöd av deras råd och sakkunskap har läge och utformning av bron arbetats fram. Valt alternativ har av dessa sakkunniga bedömts. Bedömningen är att den negativa påverkan som det valda alternativet ger upphov till inte är av den omfattning att bron påtagligt skadar kulturmiljön enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Åtgärder för att begränsa påverkan kommer att ske. Nedan listas några åtgärder och vidare utredningar som ska utföras:

- I området kring broarna ska åkerholmar, planteringar och trädgångar anläggas för att begränsa effekterna för kulturmiljön och landskapet.
- Utredningsobjekt som utgör möjliga fornlämningar ska utredas i en arkeologisk utredning följt av erforderlig tillståndsansökan.
- Byggskedet kommer att planeras för att minimera skada på kulturmiljövärden i området och så att fornlämningar inte kommer till skada.

7.6. Människors hälsa (buller, vibrationer, damm i byggskedet)

Buller kommer att uppkomma under byggskedet för de båda broarna. För bron över Fyrisån kommer schaktning, spontning, pålning och transporter i samband med vattenverksamheten att äga rum. För bron över Hemslöjdsvägen kommer schaktning, spontning och transporter att äga rum. De riktvärden som kommer att tillämpas finns i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser NFS 2004:15. Då slagna pålar föreslås för att minska risk för påverkan på grundvattnet kommer detta att låta mer än om pålarna skulle borras. Ett påverkansområde för buller kommer även att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Vibrationer alstras bland annat vid slagning av pålar och neddrivning av spont, beroende på val av arbetsmetod. Vibrationer vid anläggande av de båda broarna kan medföra skador på byggnader och anläggningar i närområdet. En riskanalys för vibrationer tas fram före byggstart.

Damning kan uppstå från transporter under byggskedet och dammbekämpning kommer att behöva ske kontinuerligt under torra perioder.

7.7. Transporter och massor

Massor som kommer från schaktning för brostöd och från arbeten med att sänka ned Hemslöjdsvägen återanvänds eller transporteras kontinuerligt bort från arbetsområdena via byggvägar och ut på vägnätet. En beskrivning av masshanteringen och transporterna kommer att finnas med i miljökonsekvensbeskrivningen.

7.8. Farled

Båt- och fartygstrafiken på Fyrisån kan påverkas av en ny broförbindelse, både under byggskedet och under driftskedet. Farledsbredden där fria höjden uppnås är 8,5 m och kommer att markeras med skyltar på bron.

Arbeten sker eventuellt från temporära bryggor. Siltgardiner och oljelänsar kan behöva anläggas runt dessa för att undvika att grumling sker i Fyrisån. Arbete planeras i första hand till perioden när broöppningar ej sker längs ån. En avlysning av farleden kan behöva ske.

8. Skyddsåtgärder och kontroll

För att minska påverkan under byggskedet av de båda broarna kommer en rad skyddsåtgärder att vidtas och några har redan angivits. Nedan följer en sammanställning av de skyddsåtgärder som i nuläget bedöms utföras. Flera skyddsåtgärder kan bli aktuella. Ett kontrollprogram kommer även att tas fram för att följa upp och åtgärda eventuella miljöstörningar.

8.1. Skyddsåtgärder

Grumlingsskydd i form av siltgardiner eller liknande samt oljeläns kan behöva anläggas i Fyrisån vid schaktning nära strandkant. Arbeten i ån sker ej under fiskars lekperiod och ej under period då båttrafik är som mest frekvent.

För att motverka sättningsskador till följd av grundvattennivåsänkning vid anläggandet av bron över Hemslöjdsvägen kommer skyddsåtgärder i form av infiltration av vatten att vid behov utföras under byggskedet och eventuellt under driftskedet. Lämpliga lägen för infiltration kommer att undersökas och identifieras som en del av förberedelserna inför byggstart.

För att minska risk att flödesvägar öppnas upp längs pålarna föreslås dessa att slås ned istället för att borras. Tätning under byggvägar och etableringsyta m.m. inom hög och extrem känslig zon kommer att utföras. En teknisk lösning tas fram i kommande projektering.

Det kommer att vidtas försiktighetsåtgärder under fåglars häckningsperiod i form av en tidsrestriktion för tyngre entreprenadarbetena. Tidsrestriktionen kommer då att omfatta den största andelen av rastande fåglar.

8.2. Kontrollprogram

Ett kontrollprogram kommer tas fram i samråd med länsstyrelsen. Programmet kommer bl.a. innehålla uppgifter och redovisning av:

- Hur och var grundvattennivåmätningar ska genomföras före, under och efter byggskedet av de båda broarna.
- Hur och var sättningmätningar ska genomföras före, under och efter byggskedet av de båda broarna.
- Hur provtagning av bortlett länshållningsvatten ska genomföras vid varje schakt.
- Kontroll av grumling i Fyrisån vid avläggning av brostöd nära vattnet.
- Bullermätning under byggskedet av de båda broarna.
- Besiktning vibrationskänsliga byggnader i närheten av de båda broarna.
- Former för kommunikation och avrapportering.

9. Avgränsning miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) som tas fram till ansökan för vattenverksamhet kommer att fokusera på de miljöeffekter som uppkommer till följd av den vattenverksamhet som ansökan avser. Under byggskedet uppkommer miljöeffekter på grund av byggnation av anläggningsdelar inom vattenområde och påverkansområde för grundvatten, till exempel buller och vibrationer. Även dessa miljöeffekter kommer att beskrivas i MKB:n. Påverkan på naturmiljö och kulturmiljö p.g.a. det fysiska intrånget av anläggningen, t.ex. befintliga träd, artskydd och kulturskydd beskrivs översiktligt då detta hanteras och prövas inom ramen för detaljplanearbetet. Hänvisning sker även till MKB för detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik för delsträcka D.

Miljökonsekvensbeskrivningen föreslås omfatta:

- Icke teknisk sammanfattning
- Verksamhetsbeskrivning (inkl. lokalisering och anläggningsarbeten)
- Alternativbeskrivning
- Planförhållanden och områdesskydd
- Områdesbeskrivning där värden i omgivande miljö beskrivs: vattenresurs (miljöbelastning och MKN), naturmiljö (på land och i vatten) samt boendemiljö
- Effekter och påverkan: förändringar i vattenförhållanden (nivåer och flöden, dämning, grumling, förorenings-spridning, MKN), förändringar i grundvattenförhållanden (mobilisering föroreningar, sättningsrisker, påverkan på brunnar), förändringar för naturmiljö (bl.a. bottenfauna, fisk) effekter för människors hälsa (byggbuller, vibrationer m.m.)
- Inarbetade åtgärder för att minska störningar och miljöpåverkan
- Kvarstående miljökonsekvenser
- Kumulativa effekter
- Bedömning av verksamhetens överensstämmelse med allmänna hänsynsregler, riksintressen, miljökvalitetsnormer och nationella miljökvalitetsmål

Till ansökan kommer även en teknisk beskrivning arbetas fram som beskriver hur broarna ska anläggas.

10. Referenser

- AFRY, 2023. Systemhandling för bro över Fyrisån, delleverans. 2023-11-08
- Bjerking, 2020. Inledande projekterings PM Miljö- och Geoteknik, Ultuna – Fyrisån Broförslag, Alternativ A och B Uppsala kommun. Reviderad 2020-10-05.
- Bjerking och Rundquists, 2022. Fast bro över Fyrisån –Gestaltning.
- Bjerking och Rundquist, 2023. Broar Ultuna-Hemslöjdsvägen. Underlag till detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D. Reviderad 2023-10-31.
- Ensucon, 2023. Kompletterande bullerutredning KSK delsträcka D – Byggbullerutredning. Preliminär handling.
- Geosigma (2018a). Riskanalys av Uppsala och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde ur grundvattensynpunkt.
- Geosigma (2018b), Kunskapsspåret – Riskanalys spårväg: Riskanalys av Kunskapsspåret ur grundvattensynpunkt. 2018-12-10.
- Länsstyrelsen, 2014. 2014-01 Uppsala stad C40A Riksintresse för kulturmiljövården – fördjupat kunskapsunderlag (lansstyrelsen.se)
- MSB, [Hot- och riskkartor, utbredning 100-års flöde \(geodata.se\)](#)
- Naturföretaget 2020, Naturvärden längs kollektivtrafiksstråk i Uppsala
- SGU (2020). Geologisk 3D-modell. Uppsalaåsen, Uppsala kommun, SGU-rapport 2020:37
- Sweco, 2023. Artskyddsutredning, Detaljplaner Uppsala Spårväg, delsträcka D
- Tyréns (2020), Markföroreningskartläggning –Kapacitetsstark kollektivtrafik i Uppsala, 2020-06-25.
- Tyréns (2023), Miljöteknisk markundersökning –Detaljplan, delsträcka D Kapacitetsstark kollektivtrafik i Uppsala, 2023-11-10.
- Uppsala kommun (2023), Miljökonsekvensbeskrivning - detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D, 2023-05-17
- Uppsala kommun (2018), Riktlinjeför markanvändning inom Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde ur grundvattensynpunkt. 2018-04-23-
- White arkitekter (2023), Konsekvensbeskrivning Kulturmiljö: Broar Ultuna & Hemslöjdsvägen. Underlag till detaljplan för Kapacitetsstark kollektivtrafik, Delsträcka D. 2023-03-13.
- VISS, 2023. Fyrisån Ekoln – Sävjaån. [Fyrisån Ekoln - Sävjaån - Vattendrag - VISS - VattenInformationssystem för Sverige \(lansstyrelsen.se\)](#) Hämtad 2023-11-23.
- VISS, 2023. Uppsalaåsen-Uppsala. [Uppsalaåsen-Uppsala - Grundvatten - VISS - VattenInformationssystem för Sverige \(lansstyrelsen.se\)](#) hämtad 2022-11-23
- WSP (2020), PM Tillåtlighet Bro Ultuna (MKN). 2020-09-25.
- WSP (2022), Uppsala Spårväg, översiktlig vattenutredning. 2022-02-22.