

KOMPLETTERANDE SAMRÅDSUNDERLAG

GC-väg Uppsala- Lövstalöt- Björklinge

Uppsala kommun, Uppsala län

Dokumentdatum: 2016-05-02

Projektnummer: 145014



Trafikverket

Postadress: Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kompletterande samrådsunderlag, GC-väg Uppsala- Lövstalöt- Björklinge,

Författare: Hanna Frisk/Örjan Wennman, Sweco

Granskad av: Ida Rundbladh 2016-04-19/Mats Persson 2016-04-29

Dokumentdatum: 2016-05-02

Version: 1.0

Kontaktperson: Marcus Persson, projektledare Trafikverket

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	5
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	7
2.1. Bakgrund	7
2.2. Ändamål och projektmål	7
2.2.1. Nationella mål	7
2.2.2. Regionala mål	7
2.2.3. Projektmål	8
2.3. Fyrstegsprincipen	8
2.4. Planläggningsprocessen	8
2.5. Tidigare utredningar och beslut	9
3. AVGRÄNSNINGAR	11
3.1. Läsanvisning	11
3.2. Osäkerheter	11
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	12
4.1. Vägens funktion och standard	12
4.2. Trafik och användargrupper	12
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	14
4.4. Miljö och hälsa	14
4.4.1. Landskap	14
4.4.2. Naturmiljö	15
4.4.3. Kulturmiljö	16
4.4.4. Bebyggelse och boendemiljö	19
4.4.5. Mark- och vattenmiljö	19
4.4.6. Hälsa- och säkerhet	19
4.4.7. Övrigt	20
4.5. Övriga planer	20
4.6. Byggnadstekniska förutsättningar	20

5. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	22
5.1. Val av lokalisering och utformning	22
6. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	23
6.1. Trafik och användargrupper	23
6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	23
6.3. Miljö och hälsa	23
6.3.1. Landskap	23
6.3.2. Naturmiljö	24
6.3.3. Kulturmiljö	24
6.3.4. Bebyggelse och boendemiljö	24
6.3.5. Mark och vatten	24
6.3.6. Hälsa och säkerhet	24
6.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	25
6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	25
6.6. Påverkan under byggnadstiden	25
7. ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	26
7.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	26
7.2. Miljökvalitetsnormer	26
7.3. Hushållning med mark och vatten	27
8. FORTSATT ARBETE	28
8.1. Tillstånd och dispenser	28
9. UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR	30

Bilaga 1 Illustrationsritning

Bilaga 2 Typritning

1. Sammanfattning

Väg 600, delen Uppsala- Lövsalöt- Björklinge, är en del av gamla E4 som är cirka 15 km lång. Det finns ett behov av ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter att färdas mellan tätorterna då avstånden är korta och en stor andel av invånarna i Björklinge och Lövsalöt arbetar i Uppsala. Gående och cyklister är idag hänvisade till att gå eller cykla på vägrenen på stora delar av sträckan. I Björklinge och Lövsalöt finns befintliga gång- och cykelnät.

En åtgärdsvalsstudie har genomförts, *Förenklad åtgärdsvalsstudie GC-väg Uppsala- Lövsalöt- Björklinge*, daterad 2014-07-02. Därefter har ett samrådsunderlag tagits fram, *GC-väg Uppsala- Lövsalöt- Björklinge*, daterat 2015-02-09 och en samrådshandling, *GC-väg Uppsala- Lövsalöt- Björklinge*, daterad 2015-06-16.

I det tidigare framtagna samrådsunderlaget ingår inte sträckan längst i söder, närmst Uppsala, något som det framkom synpunkter på under samrådsmötet 2015-06-16. Denna handling utgör därmed ett komplement till det redan framtagna samrådsunderlaget. I detta kompletterande samrådsunderlag beskrivs den påverkan som uppstår i omgivningen längs den kompletterande sträckan av gång- och cykelvägen längst i söder. Åtgärder enligt det kompletterande samrådsunderlaget kommer att arbetas in i den granskningshandling som är under framtagande.

Gång- och cykelvägen föreslås få bredden 3,0 meter och separeras från väg 600 med räcke, förutom längst i söder där gång- och cykelvägen föreslås friliggande i anslutning till befintligt gång- och cykelvägnät.

Föreslagen åtgärd ger förbättrad tillgänglighet för gående och cyklister till målpunkterna i området längs med aktuell vägsträcka. Tillgängligheten för motorfordonstrafik bedöms bli oförändrad.

Trafiksäkerheten bedöms förbättras för gående och cyklister. En separerad gång-och cykelväg uppskattas ge gående och cyklister en större upplevd trygghet än idag. Den ökade trygghetskänslan, som en separerad gång- och cykelväg uppnår, kan ge konsekvensen att fler väljer att gå och cykla längs sträckan. Trafiksäkerheten för motorfordonstrafikanter bedöms bli oförändrad jämfört med idag då risken för olyckor med gående och cyklister minskas, men risk för kollision med räcke ökar vid avkörningsolycka.

Planområdet innehåller inga höga naturvärden, med undantag för Galgbacksområdet som har ett högt värde i naturvårdsprogram för Uppsala län. En trädad i Galgbacksområdets ytterkant kommer att behöva avverkas. Detta bedöms inte påverka områdets funktion som närströvsområde.

Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljö. Den sträckan av gång- och cykelvägen som ingår i detta kompletterande samrådsunderlag har inga kända arkeologiska lämningar. Gång- och cykelvägen medför negativ påverkan på kulturlandskapet då ytterligare en väg skapas. Risken att hittills okända fornlämningar påträffas inom anläggningsområdet betraktas som hög.

Gång- och cykelvägen tar mark i anspråk. Väg 600 har redan i nuläget ett stort vägrum inom planområdet, varvid breddning för gång- och cykelvägen bedöms ge en liten påverkan på landskapsbilden. Bebyggelsen på vägens västra och östra sida kommer inte att påverkas av den planerade gång- och cykelvägen. Vegetationen kommer även fortsättningsvis att visuellt avskärma bebyggelsen från vägen och att tjäna som ett skydd mot bullerstörning.

2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Bakgrund

Väg 600 delen Uppsala- Lövestalöt- Björklinge är en del av gamla E4 som är cirka 15 km lång. Det finns ett behov av ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter att färdas mellan tätorterna då avstånden är korta och en stor andel av invånarna i Björklinge och Lövestalöt arbetar i Uppsala.

Tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister längs med väg 600, delen Uppsala- Lövestalöt- Björklinge, är idag låg. Vägen upplevs som otrygg till följd av höga trafikflöden och hastigheter. Gående och cyklister är idag hänvisade till att gå eller cykla på vägrenen på stora delar av sträckan. I Björklinge och Lövestalöt finns ett befintligt gång- och cykelnät.

Ett samrådsunderlag har tagits fram, *GC-väg Uppsala- Lövestalöt- Björklinge*, daterad 2015-02-09. I den ingår inte sträckan närmst Uppsala, varvid denna handling utgör ett komplement till samrådsunderlaget. I detta kompletterande samrådsunderlag beskrivs den påverkan som uppstår i omgivningen längs den kompletterande sträckan av gång- och cykelvägen längst i söder från befintligt gång- och cykelvägnät vid trafikplats Svartbäcken (Rödborondellen) till korsningen med Garnisonsvägen, se figur 4.4.2.

2.2. Ändamål och projektmål

2.2.1. Nationella mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

2.2.2. Regionala mål

I januari 2013 tog förbundsstyrelsen i regionförbundet Uppsala län ett inriktningsbeslut som innebär att länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025 bland annat ska möjliggöra att andel resande med cykel och till fots ska öka. För att nå målen ska resan från dörr till dörr underlättas, skolbarn ska kunna cykla säkert till skolan på egen hand och arbets- och studiependling med cykel ska underlättas. Sammanlagt avsätts 210

miljoner kronor för byggande av regionala cykelvägar längs det statliga vägnätet i enlighet med länets cykelstrategi. Gång- och cykelväg mellan Uppsala- Lövestalöt respektive Lövestalöt- Björklinge finns namngivna som övriga brister i länsplanen.

2.2.3. Projekt mål

Målet med projektet är att få fler att välja cykel istället för bil. Det görs genom att föreslå åtgärder som gör cyklingen attraktivare, mer trafiksäker och förbättra tryggheten.

2.3. Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen innebär att i steg för steg analysera hur ett problem kan lösas och tidigt ta fram en rad olika åtgärdsalternativ inför fortsatt planering. De fyra stegen sammanfaller därmed delvis med Miljöbalkens hänsynsregler.

1. Tänk om- Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Möjliga åtgärder är till exempel att påverka attityder för ökat cyklande eller uppmuntra till ökat avstånd. I detta projekt anses dessa åtgärder inte på egen hand kunna förbättra trafiksäkerheten men kan bidra till att förbättra miljön tillsammans med andra åtgärder.

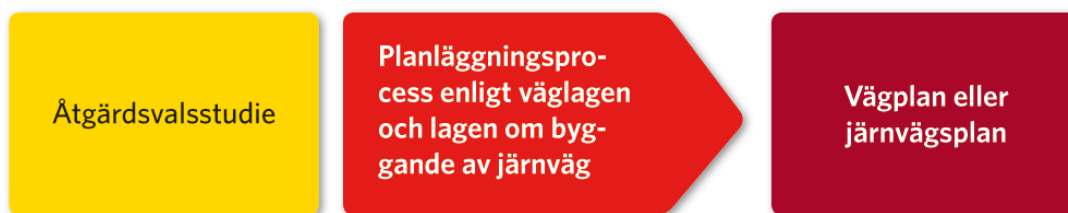
2. Optimera- Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Möjliga åtgärder är till exempel att centrera bebyggelse till befintliga tätorter för att öka nyttan av befintliga gång- och cykelvägar eller involvera vägföreningar längs med sträckan för att kunna nyttja mindre vägar till gång- och cykeltrafik. Dessa åtgärder ses inte som rimliga alternativ på egen hand eftersom de endast på kort sikt tillgodoser behoven men motverkar projektmålet om ökad andel cyklande sett över längre tid. På några avsnitt av gång- och cykelvägen anses dock samordningen med mindre vägar vara det bästa alternativet och i Lövestalöt kommer befintligt gång- och cykelnät att användas som en del i det långväga stråket.

3. Bygg om- Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer. Möjliga åtgärder är till exempel att anlägga separat gång- och cykelväg längs delar av sträckan, bredda befintlig väg, anordna belysning, anlägga säkra passager för oskyddade trafikanter vid korsningspunkter eller anlägga cykelparkeringar i anslutning till busshållplatser. Dessa alternativ anses kunna uppfylla projektets mål samt vara ekonomiskt rimliga i förhållande till nyttan.

4. Bygg nytt- Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. Möjlig åtgärd är till exempel att anlägga separat gång- och cykelväg längs hela eller delar av sträckan eller att anlägga nya planskildheter. Dessa åtgärder har valts bort då de inte är ekonomiskt rimliga i förhållande till nyttan i detta projekt.

2.4. Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan, se figur 2.4.1.



Figur 2.4.1, Planläggningsprocessen

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till väg- eller järnvägsplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. Därefter kan beslut om att fastställa vägplanen tas, förutsatt att vägplanen kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på plankartorna samt de villkor som tas upp i beslutet. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först därefter kan Trafikverket sätta spaden i marken.

Samråd är viktigt under hela planläggningen, se figur 2.4.2. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 2.4.2, Formell hantering

2.5. Tidigare utredningar och beslut

En åtgärdsvalsstudie har genomförts, *Förenklad åtgärdsvalsstudie GC-väg Uppsala-Lövstalöt- Björklinge*, daterad 2014-07-02. I åtgärdsvalsstudien provades tänkbara åtgärder med hänsyn tagen till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och kombinationer av dessa. För att lösa de problem och tillgodose behov som identifierats samt bidra till en hållbar samhällsutveckling genom kostnadseffektiva åtgärder rekommenderas några

åtgärder medan andra förkastas. Utgångspunkten för fortsatt arbete är att befintlig väg och vägren ska utnyttjas för gång- och cykelvägen.

Ett samrådsunderlag har tagits fram, *GC-väg Uppsala- Lövestalöt- Björklinge*, daterat 2015-02-09. Detta har presenterats för allmänheten vid ett möte på orten 2015-06-16 samt funnits tillgängligt på projektets hemsida. Under samrådsmötet framkom det synpunkter på att sträckan närmst Uppsala saknades, varvid detta kompletterande samrådsunderlag har tillkommit efter synpunkterna. Länsstyrelsen har tagit del av det tidigare framtagna samrådsunderlaget och beslutade 2015-06-16 att genomförandet av den föreslagna gång- och cykelvägen inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan. En samrådshandling utifrån det tidigare framtagna samrådsunderlaget har tagits fram, daterad 2015-06-16.

I ett inledande skede av vägplanen undersöktes bredd och status för befintlig väg. Det konstaterades då att vägen och särskilt vägrenarna är i dåligt skick, samt att vägrenarnas bredd inte är tillräcklig för dubbelriktad gång- och cykeltrafik. Ett beslut togs därför att bredda befintlig väg för att uppnå godtagbar standard för både motorfordons- och gång- och cykeltrafik.

3. Avgränsningar

Det kompletterande samrådsunderlaget har avgränsats till det område som direkt kan komma att beröras av anläggningsarbeten i projektet, vilket bedöms omfatta det nuvarande vägområdet och ett område på omkring 10 meter från den nuvarande vägen räknat från dikeskrön. Längst i söder mellan km 0/050- 0/150 breder området ut sig upp till cirka 80 meter från befintlig vägkant när gång- och cykelvägen avviker från väg 600 för att ansluta till befintligt gång- och cykelvägnät. Påverkan som kan beröra ett större influensområde (till exempel påverkan på landskapsbilden om träd behöver avverkas) beskrivs också.

De miljöaspekter som beskrivs har avgränsats med utgångspunkt från lagar och förordningar, kunskap om befintlig miljö och projektets tänkbara påverkan. I projektet bedöms påverkan på landskap, bebyggelse, naturmiljö, kulturmiljö samt mark- och vatten vara relevant att studera.

3.1. Läsanvisning

Projektets miljöbeskrivning redovisas under följande rubriker i föreliggande dokument:

- Miljöförutsättningar inom utredningsområdet beskrivs under avsnitt 4.4.
- Effekter och konsekvenser av den planerade verksamheten beskrivs i avsnitt 6.3 Miljö och hälsa.
- Fortsatt arbete beskrivs i avsnitt 8.

3.2. Osäkerheter

Miljöbeskrivningen avser påverkan som kan uppstå i framtiden och det finns därför alltid ett mått av osäkerhet i bedömningarna.

Osäkerheten vad gäller bedömning av påverkan beskrivs där det bedöms vara relevant under respektive miljöaspekt.

4. Förutsättningar

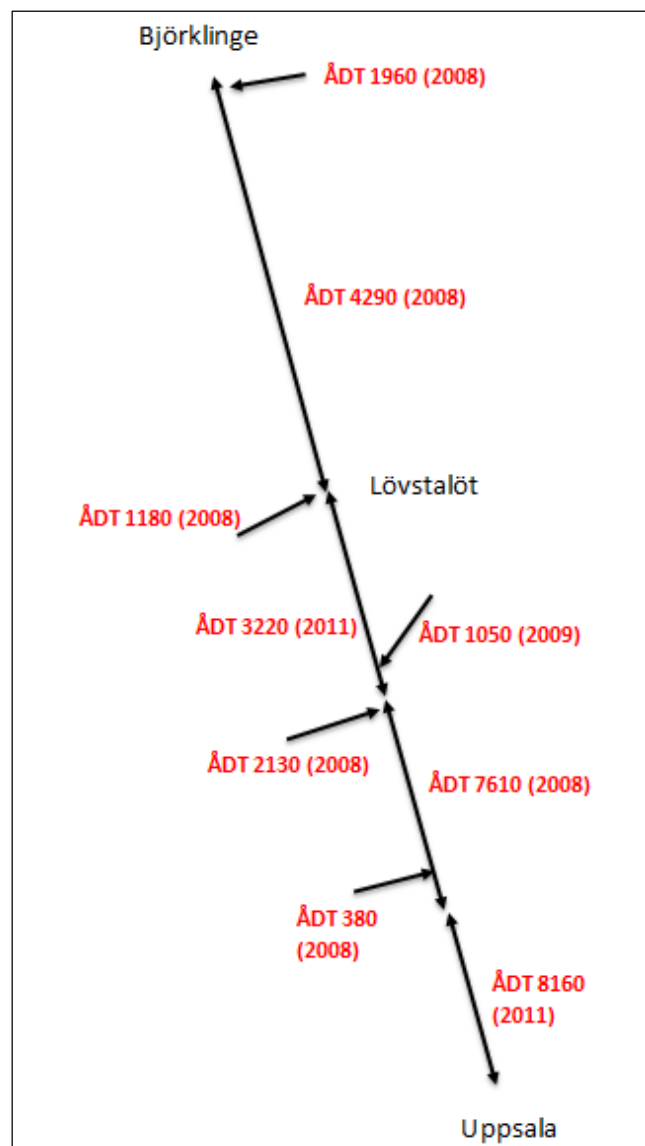
4.1. Vägens funktion och standard

Väg 600 är cirka 13 meter bred. Det är ett körfält i vardera riktningen och vägren på båda sidor om vägen. Trafiken saknar mötesseparering. Närmast cirkulationen i trafikplats Svartbäcken (Rödborondellen) är hastighetsbegränsningen 50 km/h för att bli 70 km/h när man kommer ut ur trafikplatsen.

Väg 600 har högsta bärighetsklass (BK 1).

4.2. Trafik och användargrupper

Väg 600 delen Uppsala- Lövstalöt- Björklinge är en del av gamla E4 med trafikflöden som varierar mellan cirka 3000 och 8000 fordon per årsmedeldygn, se figur 4.2.1. På berörd del var årsmedeldygnstrafiken 8160 fordon per dygn år 2011.



Figur 4.2.1. Trafikflöden längs väg 600 mellan Uppsala och Björklinge.

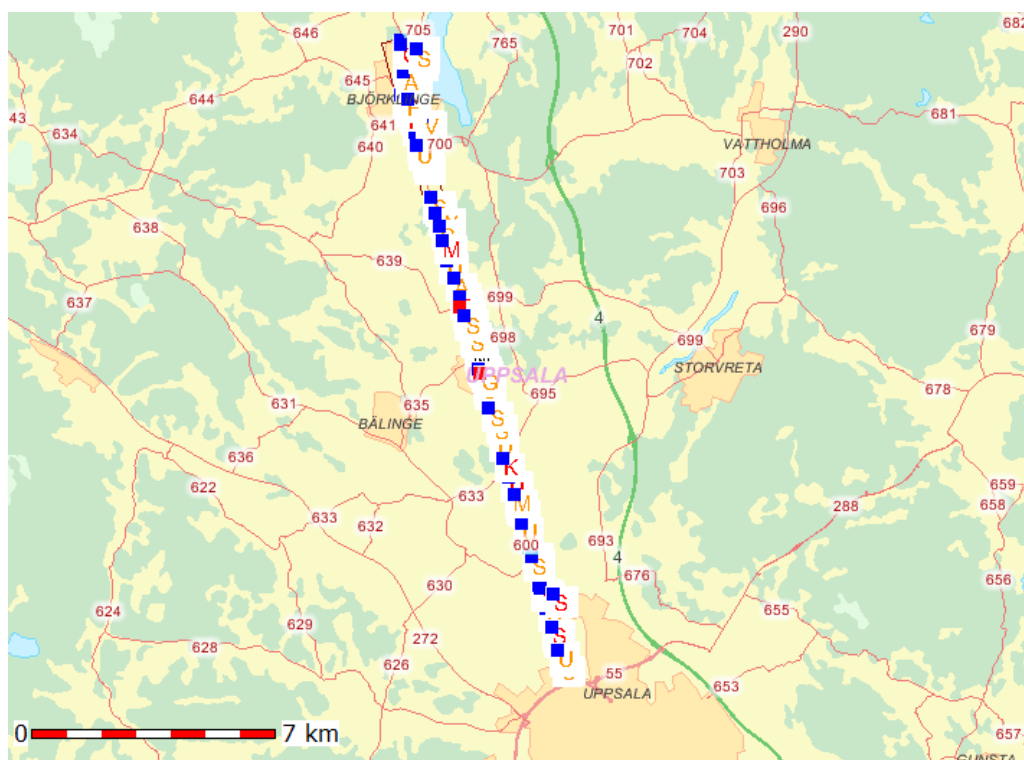
Väg 600 är inte rekommenderad väg för farligt gods.

Uppsala länstrafik trafikerar sträckan med busslinjerna 101, 102, 103, 104, 105, 111, 514 och 821. På berörd del av sträckan finns det en busshållplats strax söder om korsningen med Garnisonsvägen.

Data från Trafikverkets olycksdatabas STRADA, visar att det mellan åren 2003-2014 inträffat totalt 110 styck polis- eller sjukhusrapporterade olyckor på hela sträckan mellan Uppsala och Björklinge, se figur 4.2.2. 75 styck av dessa medförde lindriga personskador, 31 styck svåra personskador och 4 styck dödsolyckor. Av ovanstående olyckor var 23 styck singelolyckor, 13 styck var mötesolyckor, 24 styck var upphinnandeolyckor, 10 var avsvängandeolyckor, 12 styck var korsandeolyckor, 12 styck var cykel/mopedolyckor, 4 styck var fotgängarolyckor, 1 var viltolycka och 7 olyckor var övriga. Alla fotgängarolyckorna medförde lindriga personskador. Cykel- och mopedolyckorna medförde 3 styck svåra personskador och 9 styck lindriga personskador.

I ovan nämnd olycksstatistik ingår inte den sträcka av väg 600 som ingår i detta samrådsunderlag. För den berörda sträckan inträffade mellan åren 2003-2014 totalt 4 styck polis- eller sjukhusrapporterade olyckor. Av dessa var 2 styck upphinnandeolyckor som medförde lindriga skador, 1 styck singelolycka som medförde lindriga skador och 1 styck backning/vändning/u-svängsolycka som medförde måttliga skador.

Nuvarande väg 600 var fram till och med 2006 en del av E4. Förutom de första åren efter att nya E4:an hade tagits i bruk har antalet olyckor sedan dess minskat från en tidigare nivå på cirka 15 olyckor per år till cirka 5 olyckor per år.



Figur 4.2.2. Trafikolyckor längs väg 600 delen Uppsala- Lövestalöt- Björklinge. Källa: Trafikverkets olycksdatabas STRADA.

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Björklinge är Uppsalas tredje största tätort med cirka 3000 invånare (2009). Översiktsplan 2010 för Uppsala kommun beskriver en befolkningsutveckling för Lövstalöt på 930 personer 2004 till 1150 år 2030. Motsvarande siffror för Björklinge är 3169 samt mellan 3900-5100 för år 2030. Tätortsfördjupningar för dessa tätorter visar att det är en stor andel av befolkningen som arbetar i Uppsala stad, cirka 60 %. Även Bälinge med en befolkning på cirka 2000 kan få nytta av en kommande cykelväg.

4.4. Miljö och hälsa

4.4.1. Landskap

Projektet utgörs av den södra delen av väg 600, närmast Uppsala. I norr avgränsas planområdet av korsningen Garnisonsvägen – väg 600 och i söder av den planskilda cykelväg som går under väg 600 i trafikplats Svartbäcken (Rödborondellen).

En närmare beskrivning av landskapskaraktären norr om planområdet ges i samrådsunderlaget *GC-väg Uppsala- Lövstalöt- Björklinge*, daterat 2015-02-09.

Den övergripande karaktären för vägsträckan inom planområdet är rak och avgränsad. Vägsträckan inramas av vegetation på båda sidor. Se även figur 4.4.1. Bebyggelse finns på vägens västra sida, vilken är en del av området Tuna backar. Den enda bebyggelse som finns på vägsträckans östra sida utgörs av tre byggnader som är belägna cirka 90 meter från vägen. Byggnaderna ligger samlade och omges av vegetation.



Figur 4.4.1. Bild tagen i riktning norrut längs väg 600, ståendes där befintlig cykelbana passerar under väg 600.

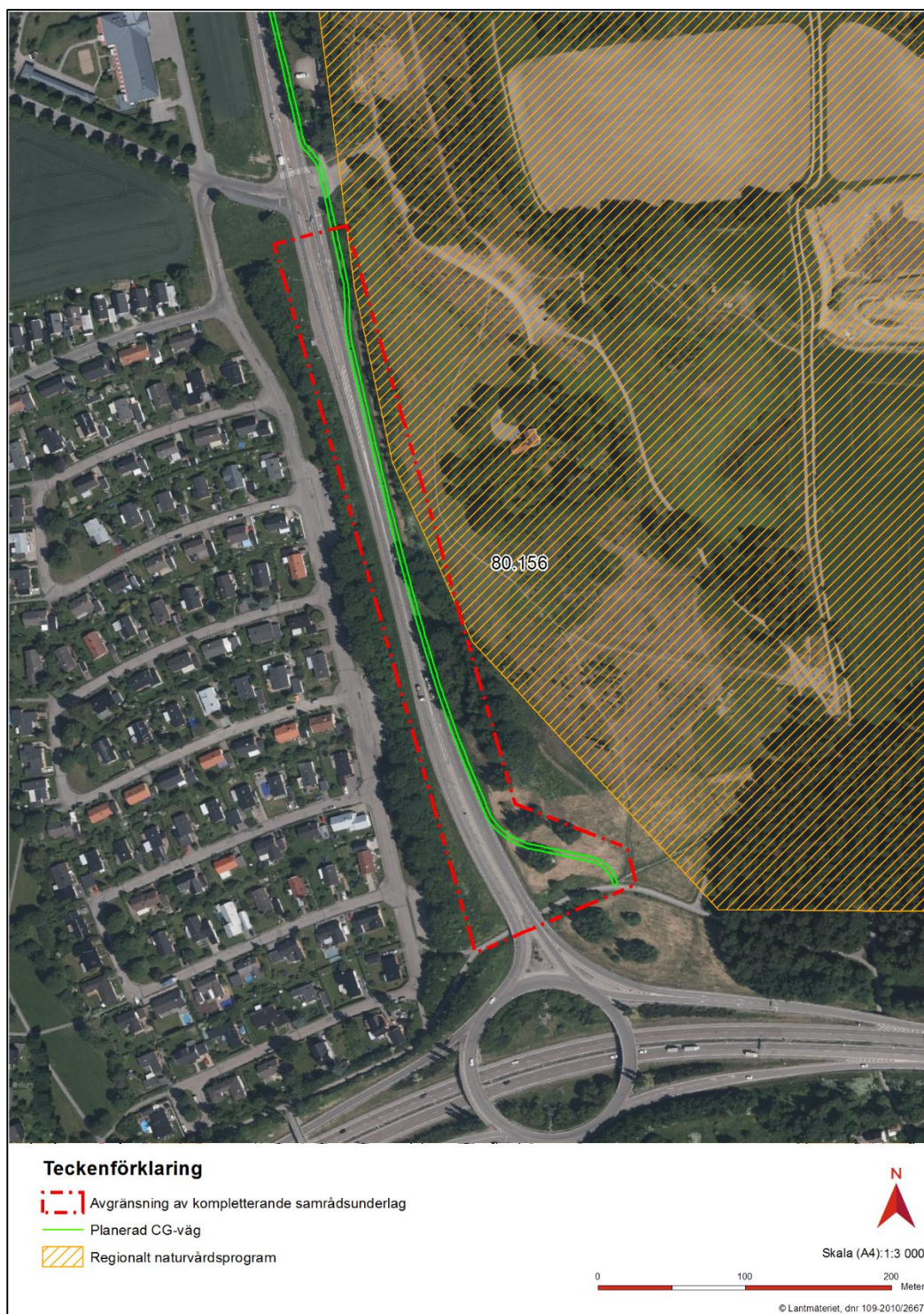
4.4.2. Naturmiljö

Planområdet innehåller inga höga naturvärden, utan de naturvärden som finns är framförallt kopplade till den omkringliggande omgivningen. Här redovisas endast de naturvärden som direkt berörs av den utökade delen av vägplanen söder om korsningen med Garnisionsvägen.

Genomförande av den planerade gång- och cykelvägen innebär att mark kommer att tas i anspråk på östra sidan av väg 600, se figur 4.4.2.

Strax norr om Uppsala, på planområdets östra sida, finns Galgbacksområdet som har ett högt värde i naturvårdsprogram för Uppsala län (se figur 4.4.2, objekt 80.156). Området består av ett antal åspartier – Galgbackskullarna, Tallbacken och Råboåsen – som ansluter till plana och mestadels uppodlade marker. Inom området finns promenad- och cykelstråk som förbinder Uppsalas nordvästra delar med Tunaåsen-Gamla Uppsalaområdet. Området är ett viktigt närströvområde. Eftersom gång- och cykelvägen planeras på vägens östra sida kommer några träd att tas bort i kanten på objekt 80.156.

Det finns inga lokaler för hotade eller sällsynta arter inom området. Inte heller några nyckelbiotoper och naturvärden enligt Skogsstyrelsen och/eller ängs- och betesmarker enligt Länsstyrelsen finns inom området.



Figur 4.4.2. Berört område för planerad gång- och cykelväg längs väg 600.

4.4.3. Kulturmiljö

Hela planområdet ligger inom ett område som utgör riksintresse för kulturmiljö vid Gamla Uppsala samt Fyrisåns och Björklingeåns dalgångar, se figur 4.4.3. Området är en centralbygd av stor betydelse för rikets historia med kontinuitet sedan bronsåldern. Björklinge, Lena, Tensta och Ärentuna har medeltida kyrkor med anknytning till stormannaätter. Den raka 1600-talsvägen från Uppsala (nuvarande väg 600) - med stenvalvsbro och gästgivaregård i Högsta samt Björklinge kyrka som fond i norr och

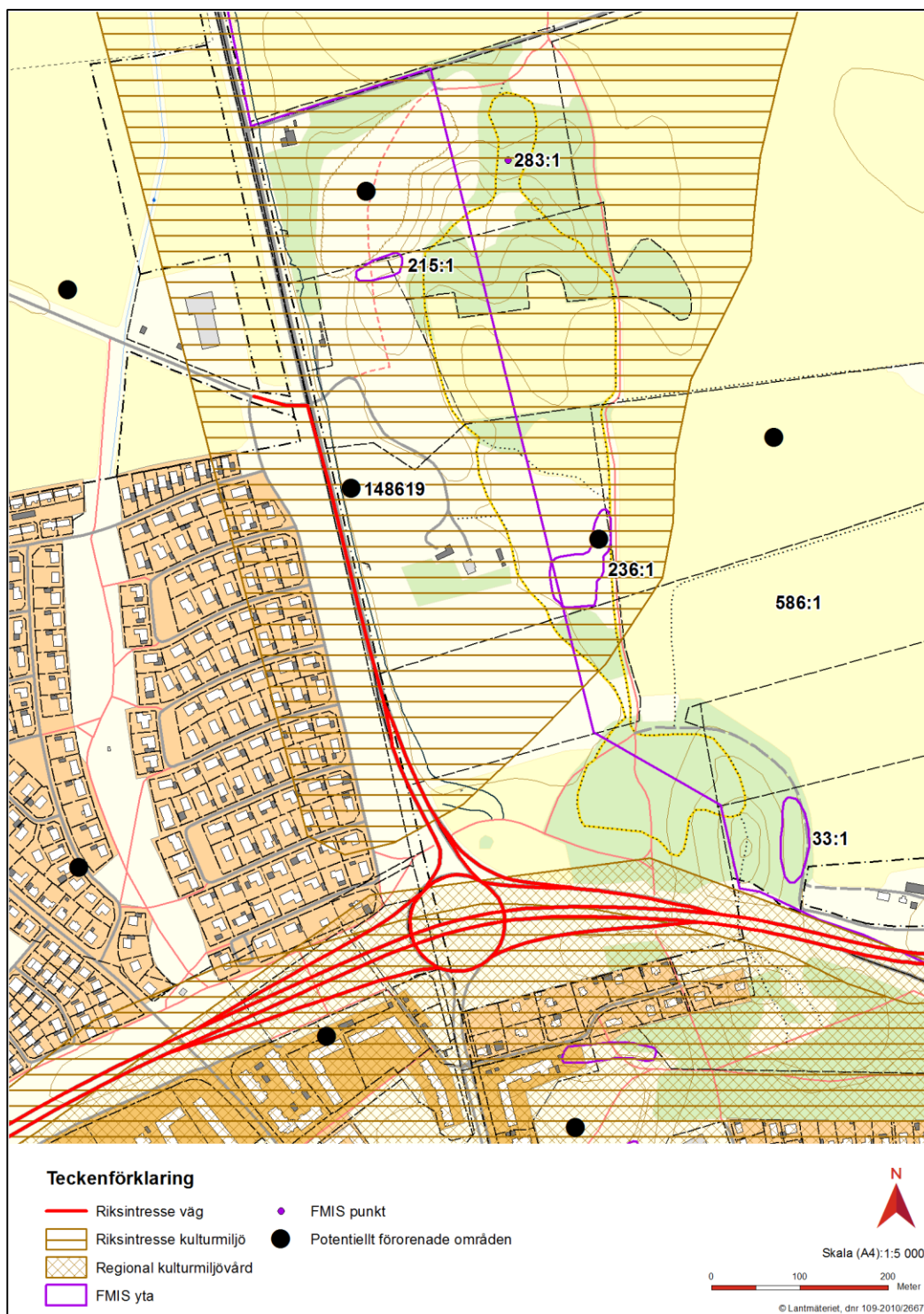
Uppsala domkyrka i söder - är andra viktiga inslag i området. Stora delar av området omfattas även av kommunala kulturmiljöområden. Söder om planområdet finns ett område av regionalt intresse för kulturmiljövården/kulturminnesvårdsprogram. Det påverkas inte av de planerade åtgärderna.

Förekomsten av fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar är riklig i trakten. I tabell 4.4.1 redovisas objekt i planområdets närhet. Objekten visas även i figur 4.4.3. Det finns inga objekt inom det område som planeras att tas i anspråk för gång- och cykelvägen.

För en detaljerad beskrivning om kulturmiljövården längs hela den planerade gång- och cykelvägen hänvisas till samrådsunderlaget *GC-väg Uppsala- Lövestalöt- Björklinge*, daterat 2015-02-09.

Tabell 4.4.1 Arkeologiska lämningar registrerade i Riksantikvarieämbetets fornminnesinformationssystem (FMIS) längs väg 600.

RAÄ-nummer	Lämningstyp	Antikvarisk bedömning
Uppsala 33:1	Fornlämningsliknande bildning	Övrig kulturhistorisk lämning
Uppsala 215:1	Fornlämningsliknande bildning	Övrig kulturhistorisk lämning
Uppsala 236:1	Fossil åker	Bevakningsobjekt
Uppsala 283:1	Fångstgrop	Övrig kulturhistorisk lämning
Uppsala 586:1	Gränsbestämt område	Fornlämning



Figur 4.4.3 Natur- och kulturmiljövärden längs väg 600.

4.4.4. Bebyggelse och boendemiljö

Den samlade bebyggelsen på vägens västra sida kommer inte att påverkas eftersom gång- och cykelvägen anläggs på den östra sidan av vägen. Den avskärmade vegetationen på vägen västra sida kommer därmed att förbli orörd, något som är viktigt för att visuellt avskärma bebyggelsen från vägen, och i begränsad omfattning, tjäna som ett skydd för bullerstörning. Även de enstaka byggnaderna på vägens östra sida kommer inte att påverkas eftersom den vegetation som tas i anspråk på den östra sidan är begränsad. Husen ligger dessutom på cirka 90 m avstånd från den planerade gång- och cykelvägen och är skyddade av vegetation, varvid någon betydande ökning av bullerstörning inte är att förvänta.

4.4.5. Mark- och vattenmiljö

Planområdet ligger inom ett vattenskyddsområde för de kommunala grundvattentäkterna i Uppsala- Vattholmaåsarna. Enligt vattenskyddsföreskrifterna (O3FS 1990:1) finns bestämmelser om bland annat hantering av petroleumprodukter och markarbeten som är av betydelse, särskilt under byggnadstiden.

Den planerade gång- och cykelvägen passerar en grundvattenförekomst som omfattas av miljökvalitetsnormer, se tabell 4.4.2. Detta är en grundvattenförekomst där det finns ovanligt goda uttagsmöjligheter i den bästa delen av grundvattenmagasinet, i storleksordning > 125 l/s (cirka < 10 000 m³/dygn).

Tabell 4.4.2. Grundvattenförekomster med miljökvalitetsnorm.

Vattenförekomst	Nuvarandestatus	Kvalitetskrav
Uppsalaåsen-Uppsala (SE664296-160193) Grundvatten	Otillfredsställande kemisk status God kvantitativ status	God kemisk grundvattenstatus 2015 God kvantitativ status 2015

Gång- och cykelvägen ligger inom områden med förbud om markavvattning enligt 4 § Förordning (1998:1388) om vattenverksamhet m.m. Den sträcka av gång- och cykelvägen som ingår i detta kompletterande samrådsunderlag passerar dock inte genom något markavvattningsföretag. Däremot bedrivs jordbruk aktivt i närområdet, varav den resterande sträckan av gång- och cykelvägen, som ingår i tidigare framtaget samrådsunderlag daterat 2015-02-09, passerar genom flera markavvattningsföretag som finns i jordbrukslandskapet.

4.4.6. Hälsa- och säkerhet

Trafikmängden kan anses vara det som påverkar miljön inom planområdet mest.

Trafikmängden belastar miljön genom:

- Påverkan på bebyggelse genom buller, vibrationer och ljus.
- Påverkan på mark, vattendrag och sjöar genom luftföroreningar och via vägdagvatten.
- Barriäreffekter för människor.

Projektet kommer inte att på ett betydande sätt förändra den nuvarande bullersituationen längs väg 600. Bedömning om eventuella skyddsåtgärder för vägtrafikbuller baseras på riktvärden som antagits av riksdagen. Dessa är bindande vid nybyggnation av väg eller vid väsentlig ombyggnation av väg och gäller i övrigt som

planeringsmål. Projektets syfte är att förbättra situationen för oskyddade trafikanter. Omfattningen är inte sådan att åtgärderna innebär väsentlig ombyggnad. Bullerskyddsåtgärder kommer därför inte att provas inom ramen för projektet.

Inom planområdet finns ett potentiellt förorenat område, se figur 4.4.3 (objekt 148619). Området är klassat inom bransch "tillverkning av tegel och keramik". Stickprov kommer att göras på denna plats för att undersöka eventuell förekomst av föroreningar i mark. Därtill kommer stickprov att genomföras längs sträckningen för att undersöka andra eventuella förekomster av föroreningar i mark.

4.4.7. Övrigt

Uppsala-Ärna flygplats är utpekad som riksintresse för kommunikationer (civilt) samt som riksintresse för totalförsvaret.

Väg 600 utgör en anslutning till en utpekad flygplats av riksintresse och är därmed också ett riksintresse. Riksintresset sträcker sig från Bärbyleden genom hela Uppsala kommun, det vill säga hela sträckningen av väg 600 inom planområdet är ett riksintresse. Så länge Uppsala-Ärna utgör riksintresse för totalförsvaret samt för att säkra flygkapaciteten i Stockholm-Mälardalenregionen kvarstår vägen som ett riksintresse. Vägens funktion som anslutningsväg till riksintresset Uppsala-Ärna ska säkerställas.

4.5. Övriga planer

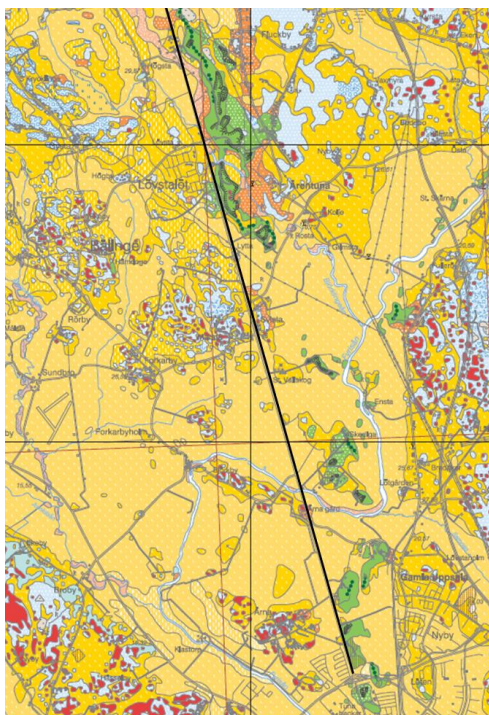
Uppsala kommuns gällande översiktsplan är från 2010 och enligt den ska kommunen aktivt arbeta med att utveckla gena, säkra och bekväma cykelvägar på landsbygden på sträckor som är rimliga för många att cykla på. Väg 600 delen Uppsala- Lövsalöt-Björklunge är föreslagen för omDispositionering av befintlig vägbanan för att på så sätt skapa separat cykelbana.

Projektet berör följande kommunala stadsplaner, detaljplaner, byggnadsplaner och områdesbestämmelser:

- Detaljplan för Bärbyleden, Dp 68 K4, delen Börjegatan/Tycho Hedéns väg, Uppsala kommun. Upprättad i mars 1993, reviderad i maj 1993. Detaljplanen berör projektets södra del.
- Stadsplan för del av Bärby, Uppsala, upprättad 1 juni 1963, fastställd av Länsstyrelsen i Uppsala län 14 januari 1964. Stadsplanen ligger i anslutning till projektets västra del, men berörs inte.

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

Enligt Sveriges geologiska undersöknings (SGU) generella jordartskarta går befintlig väg i söder generellt på postglacial lera med angränsning till områden med isälvsediment, se figur 4.5.1.



Figur 4.5.1. Generell jordartskarta (Källa: SGU)

Information om ledningar har inhämtats från Ledningskollen. Följande information erhöles från ledningsägarna:

- Upplands Energi Ekonomisk förening- el
- Uppsala Vatten och Avfall AB- VA
- Uppsala kommun, gatu- och trafikkontoret- belysning och trafiksinaler
- Skanova- el, eventuellt tele
- Vattenfall Eldistribution- el
- Trafikverket ITV- vägutrustning (fartkamera, belysningsmast)

5. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering och utformning

Från Uppsala och norrut föreslås gång- och cykelvägen placeras på den östra sidan. I anslutning till befintligt gång- och cykelvägnät vid trafikplats Svartbäcken (Rödborondellen) föreslås en friliggande gång- och cykelväg. Längre norrut när gång- och cykelvägen ansluter mot väg 600 föreslås gång- och cykelvägen vara avskild från motorfordonstrafiken på väg 600 med räcke.

Gång- och cykelvägen föreslås byggas med 3,0 meters bredd. Befintliga körbanor för motorfordonstrafik behålls som befintligt. På den sida som gång- och cykelvägen placeras sparas vägren med 0,75 m bredd, utanför detta sätts räcket.

Uppehåll i räcket krävs bland annat för korsning och busshållplats.

Se även illustrationsritning 100To221 och typritning 100To406 i bilaga 1 och bilaga 2.

6. Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Studerad sträcka av väg 600 ger idag begränsad tillgänglighet och bristande trafiksäkerhet för gående och cyklister. Tillgängligheten till omkringliggande besöksmål för dessa trafikantgrupper är begränsad. En utbyggnad av en gång- och cykelväg skulle förbättra trafiksäkerheten för dessa grupper. Det föreslagna alternativet ger förbättrad tillgänglighet för gående och cyklister längs med aktuell vägsträcka jämfört med idag. En utbyggnad kommer också att förbättra tillgängligheten till målpunkterna i området för gående och cyklister.

Jämfört med idag bedöms trafiksäkerheten förbättras för gående och cyklister. Förslaget med en avskild gång- och cykelväg bedöms ge gående och cyklister en större upplevd trygghet än idag. Den ökade trygghetskänslan, som en avskild gång och cykelväg uppnår, kan ge effekten att fler väljer att gå och cykla längs sträckan.

Sammantaget uppskattas de föreslagna åtgärderna medföra förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Det bedöms som troligt att människor som bor i eller rör sig genom området kommer att gå eller cykla i större utsträckning. Åtgärderna medför därmed positiva effekter och konsekvenser för människors hälsa.

Tillgängligheten för normal motorfordonstrafik bedöms bli oförändrad.

Trafiksäkerheten för motorfordonstrafikanter bedöms bli något sämre jämfört med idag. Risken för olyckor med gående och cyklister minskar visserligen, men vägen kommer upplevas som smalare i och med sidoräcket och öppningar i räcket innebär risk för ökad konsekvens vid avkörningsolycka. Räcket innebär också att sektionen begränsas för långsamtgående motorfordonstrafikanter, till exempel jordbruksmaskiner, som har svårt att komma ur vägen för övrig trafik. Därmed ökar risken för köer.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Påverkan på de lokala tätorterna och den regionala utvecklingen är positiv då möjligheterna för rörelse mellan tätorter förbättras. Både Björklinge och Lövstalöt men till viss del även Bälinge får ökad möjlighet till cykelpendling till Uppsala.

6.3. Miljö och hälsa

6.3.1. Landskap

Gång- och cykelvägen tar mer mark i anspråk för väganläggningen och innebär intrång i det omgivande landskapet. Vidgningen av vägrummet innebär att det finns en risk att vägen kommer att bli ett mer påtagligt inslag i landskapsbilden. Gång- och cykelvägens sträckning och utformning har i möjligaste mån anpassats i plan och i profil till det omgivande landskapet och dess värde. Den del av den planerade gång- och cykelvägen som avses i detta kompletterande samrådsunderlag återfinns vid infarten till Uppsala. Den befintliga vägen har redan i nuläget ett stort vägrum och breddning för gång- och cykelvägen bedöms ge en liten påverkan. Konsekvenserna bedöms därför som små.

6.3.2. Naturmiljö

Vid cirka km 0/100 berörs område 80.156 i Uppsala läns naturvårdsprogram genom att en träddrad längs vägen kommer att behöva avverkas för att ge plats åt gång- och cykelvägen. Påverkan uppstår i områdets ytterkant och bedöms inte påverka några högre naturvärden. Detta kommer inte påverka områdets funktion som närströvsområde. Konsekvenserna för område 80.156 bedöms bli små.

6.3.3. Kulturmiljö

Förslaget medför negativ påverkan på kulturlandskapet genom intrång i mark längs den befintliga vägen, där det kan förekomma såväl kända som okända arkeologiska lämningar. Gång- och cykelvägens sträckning har anpassats så långt som möjligt till terrängen och kända lämningar längs sträckan. Eftersom placeringen är i direkt anslutning till befintlig väg bedöms påverkan ändå som relativt begränsad.

Den sträckan av gång- och cykelvägen som omfattas i detta kompletterande samrådsunderlag har inga kända fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar. Däremot kan okända arkeologiska lämningar påträffas under arbetets gång.

Risken för att hittills okända fornlämningar påträffas inom planområdet bedöms också som högre än normalt med hänsyn till områdets kulturmiljövärden. Därför bör en inventering av sträckan genomföras på de sträckor där ny mark tas i anspråk.

6.3.4. Bebyggelse och boendemiljö

Gång- och cykelvägen har anpassats så långt som möjligt för att undvika påverkan på bebyggelsen längs vägen. Den vegetation som behöver tas bort för att ge plats för gång- och cykelvägen är begränsad och återfinns på vägens östra sida. Någon avverkning av den avskärmade vegetationen på vägens västra sida kommer inte att ske. Bebyggelsen på denna sida kommer därför inte att bli mer exponerad mot väg 600 eller uppleva några ökade bullerstörningar. Konsekvenserna bedöms därför som små.

6.3.5. Mark och vatten

För denna del av den planerade gång- och cykelvägen är inte något arbete i vattendrag eller inom område med strandskyddsbestämmelser aktuellt. Däremot ligger planområdet inom ett vattenskyddsområde för de kommunala grundvattentäkterna i Uppsala- Vattholmaåsarna, varvid vattenskyddsföreskrifterna (03FS 1990:1) gäller. En närmare beskrivning av effekter och konsekvenser för den resterade sträckningen av den föreslagna gång- och cykelvägen avseende mark och vatten ges i samrådsunderlaget *GC-väg Uppsala- Lövstalöt- Björklinge*, daterat 2015-02-09.

6.3.6. Hälsa och säkerhet

Gång- och cykeltrafik medför i allmänhet inte att bullerstörningar ökar för boende intill vägen. Därför bedöms det inte finnas behov av bullerskyddsåtgärder i projektet.

En ny gång- och cykelväg ökar tillgängligheten och trafiksäkerheten samt minskar vägens barriäreffekt för oskyddade trafikanter på sträckan mellan Uppsala och Björklinge. Detta kan leda till ökad rörlighet för barn, bättre folkhälsa och främja mer miljövänliga färdssätt.

Människors hälsa påverkas bland annat av omgivning och boendemiljö. Tack vare det omgivande öppna landskapet bedöms inte fordonsmängderna i området utgöra risk för att gällande miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet ska överskridas. En ny gång- och cykelväg kan bidra till minskade luftutsläpp.

6.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

I den samhällsekonomiska bedömningen uppskattas uppnådd nytta enligt projektmålen och de transportpolitiska målen jämfört med anläggnings- och driftkostnader. Enligt åtgärdsvalsstudien är samtliga i vägplanen studerade alternativ att betrakta som samhällsekonomiskt nyttiga.

6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Andra ombyggnader och omläggningar eller pågående verksamheter bedöms inte ge större konsekvenser än projektets egna konsekvenser.

6.6. Påverkan under byggnadstiden

Väg 600 kommer inte att stängas av under ombyggnadstiden, men begränsad framkomlighet och störningar i trafiken kommer att uppstå. Provisoriska omledningsvägar planeras inte.

7. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

7.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

Vid tillståndsprövning eller liknande prövning är verksamhetsutövaren skyldig att visa att de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel iakttagits.

Hänsynsreglerna omfattar krav på att verksamhetsutövaren ska ha tillräcklig kunskap om verksamheten och att försiktighetsmått och skyddsåtgärder vidtas.

Verksamheten ska förläggas på lämplig plats, hushållning med råvaror ska ske, bästa möjliga produkter och teknik ska användas och verksamheten kan stoppas om den kan antas medföra väsentlig skada på miljön.

De allmänna hänsynsreglerna bedöms vara uppfyllda i projektet. Trafikverket har god kunskap om planering, projektering, anläggande och drift av vägar samt om tänkbar påverkan på omgivningen. De huvudsakliga konsekvenserna bedöms vara identifierade och skadeförebyggande åtgärder vidtas där det är motiverat och skäligt för att minska projektets miljökonsekvenser.

7.2. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer regleras i miljöbalkens femte kapitel. Avsikten med miljökvalitetsnormerna är att fastlägga högsta tillåtna förorenings- och störningsnivåer som människor eller miljö tål. Fastställda miljökvalitetsnormer finns idag för upprätthållande av luftkvalitet, vattenkvalitet och omgivningsbuller.

Luftkvalitetsförordningen (2010:477) anger de miljökvalitetsnormer som gäller för luftkvalitet och omfattar maximala tillåtna värden för skadliga ämnen och partiklar.

Från 2010 gäller nya miljökvalitetsnormer för vattenförekomster. Dessa baseras på EU:s ramdirektiv för vatten och syftar till att vi ska uppnå en långsiktigt hållbar förvaltning av våra vattenresurser. Sjöar, vattendrag, kustvatten samt grundvatten omfattas av vattendirektivet. Målsättningen är att de vatten som omfattas av direktivet ska ha god ekologisk och kemisk status år 2015, se vidare avsnitt 4.4.5. En bärande princip är att inget vatten får försämrats.

Förordningen (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten gäller kvaliteten på utpekade fisk- och musselvatten. Detta projekt berör inte något av dessa fiskvatten.

Tillförseln av vägdagvatten till yt- eller grundvatten förändras marginellt genom anläggandet av föreslagen gång- och cykelväg. Förutsättningarna att uppfylla miljökvalitetsnormerna för intilliggande yt- och grundvattenförekomster bedöms därför inte påverkas.

7.3. Hushållning med mark och vatten

Inget intrång i brukningsbar jordbruksmark är aktuellt för berörd sträcka av gång-och cykelvägen. Värdena i riksintresseområdet för kulturmiljö kommer i sin helhet inte att påverkas.

8. Fortsatt arbete

Samrådsunderlaget är det första steget i vägplaneprocessen. När samrådsunderlaget har funnits tillgänglig för samråd tar Länsstyrelsen beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och en samrådshandling tas fram. Utformningen av den fortsatta planläggningsprocessen beror bland annat på Länsstyrelsens beslut.

2015-06-16 beslutade Länsstyrelsen att genomförandet av den föreslagna gång- och cykelvägen längs väg 600 mellan Uppsala och Björklinge som beskrivs i samrådsunderlaget daterat 2015-02-09 inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

I samband med att samrådshandlingen upprättades hölls ett samrådsmöte på orten 2015-06-16 för de intressenter som antogs bli särskilt berörda och för allmänheten, med syftet att de skulle ges möjlighet att se förslagen lösning och lämna synpunkter. Vid samrådet framkom synpunkter på att sträckan för den planerade gång- och cykelvägen längst i söder, närmst Uppsala, saknades i samrådsunderlaget. Denna handling utgör därmed ett komplement till det tidigare framtagna samrådsunderlaget.

Eftersom detta är ett kompletterande samrådsunderlag kommer inte något samrådsmöte att genomföras. Istället kommer åtgärder enligt detta samrådsunderlag att lyftas direkt in i kommande granskningshandling.

När planförslaget är klart annonserar Trafikverket om detta och ställer ut förslaget för granskning. De markägare som är direkt berörda kommer att meddelas med brev när granskningstiden börjar. Allmänhet, myndigheter och andra intressenter har även möjlighet att lämna synpunkter. Vid behov arbetas därefter eventuella revideringar in i planförslaget. Efter det skickas det färdiga förslaget för fastställelseprövning. Syftet med fastställelseprövningen är att kontrollera att projektet har drivits enligt gällande lagstiftning, att tillräckliga samråd har hållits och att hänsyn har tagits till miljö, markägare med mera.

När vägplanen är fastställd och har vunnit laga kraft kan byggnationsfasen startas. Som ett första steg i byggnationsfasen tas ett förfrågningsunderlag för upphandling av entreprenör fram. Därefter kan upphandling av entreprenör ske och byggnationen påbörjas.

8.1. Tillstånd och dispenser

Dispenser, lov, tillstånd och anmälan kommer att bli nödvändiga vid byggande av väg. I vissa delar innebär fastställd vägplan (tillstånd för projektet) att tillstånd finns. Separata prövningar kommer att krävas.

Projektet miljökonsekvenser bedöms inte vara av sådan art och dignitet att de behöver följas upp efter att de planerade åtgärderna är genomförda. De skyddsåtgärder som fastställs i vägplanen följs fortlöpande upp under kommande projekterings- och byggskede. Det sker bland annat genom att en miljöchecklista upprättas som ska följas projektet under kommande skeden.

Påverkan på värdefulla områden som beskrivs ovan kommer så långt som möjligt att undvikas i den fortsatta planeringsprocessen. De skyddsåtgärder och försiktighetsmått som kan komma att krävas redovisas i vägplanen.

9. Underlagsmaterial och källor

Beslut om betydande miljöpåverkan GC-väg Uppsala- Lövstalöt- Björklinge, Uppsala kommun, Uppsala län. Daterad 2015-06-16. Dnr: 343-2312-15

Detaljplan för Bärbyleden, Dp 68 K4, delen Börjegatan/Tycho Hedéns väg, Uppsala kommun. Upprättad i mars 1993, reviderad i maj 1993, Akt nr: 0380-P94/4

FMIS, Riksantikvarieämbetet – fornsök

Förenklad åtgärdsvalsstudie GC-väg Uppsala- Lövstalöt- Björklinge, daterad 2014-07-02

Förslag till ändrad stadsplan för del av Bärby, Uppsala, Akt nr: 0380-245

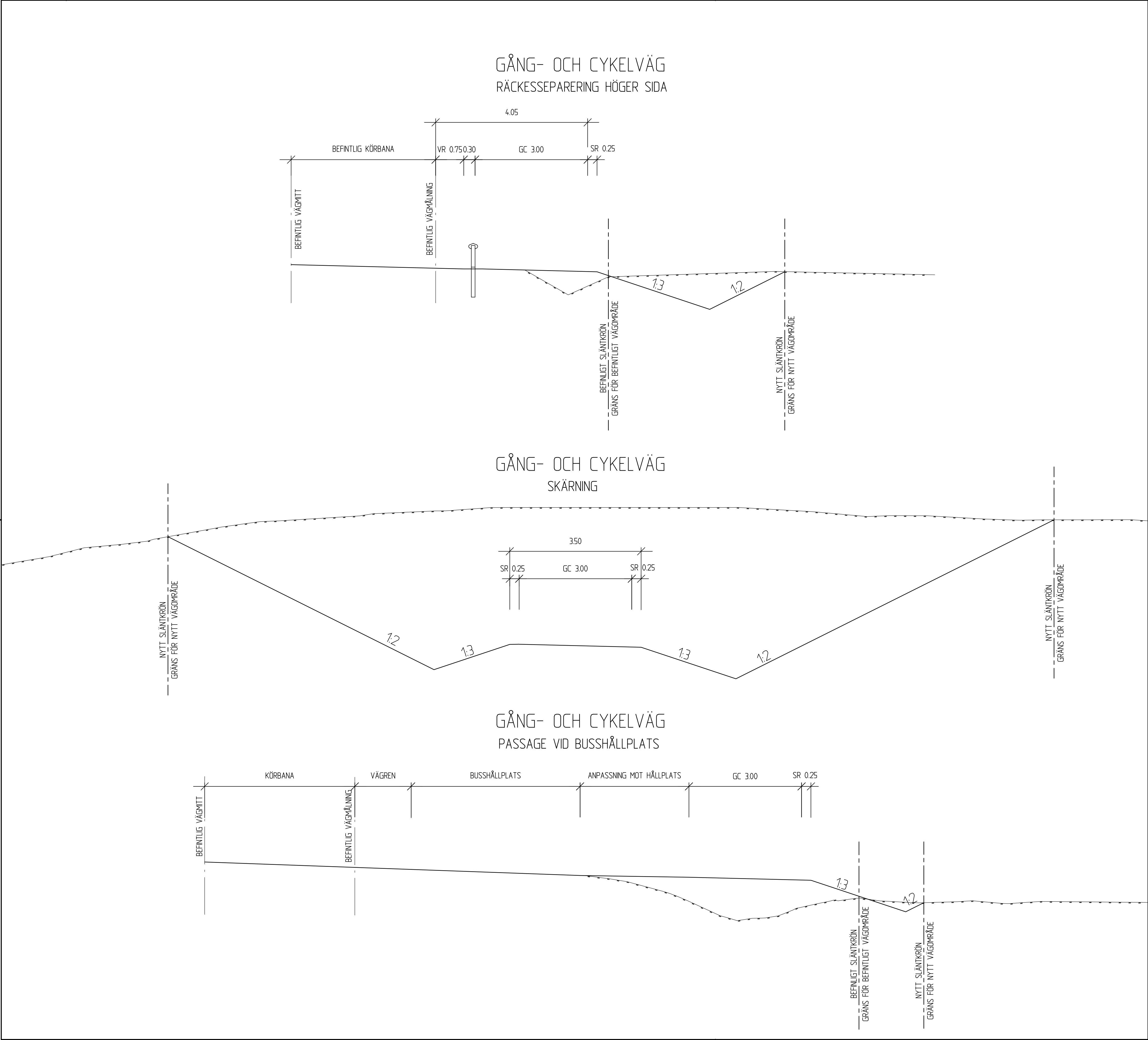
Naturvårdsprogram för Uppsala län, Meddelandeserien 1987:2

Samrådshandling GC-väg Uppsala- Lövstalöt- Björklinge, daterad 2015-06-15

Samrådsunderlag GC-väg Uppsala- Lövstalöt- Björklinge, daterad 2015-02-09

Uppsala kommuns översiktsplan, *ÖP 2010*, antagen 2010-06-17

VISS, Vatteninformationssystem Sverige



TYP AV PLAN		VÄGPLAN	
GRANSKNINGSSTATUS / SYFTE			
HANDLINGSTYP			
KOMPL. SAMRÅDSUNDERLAG			
DATUM	2016-04-19	LEVERANS / ÄNDRINGS-PM	
OBJEKT			
GC-VÄG UPPSALA- LÖVSTALÖT-BJÖRKLINGE			
DELOMRÅDE / BANDEL			
1 VÄG 600			
ANLÄGGNINGSDEL			
00			
OBJEKTNUMMER / KM		KONSTRUKTIONSNUMMER	
145014			
BESTÄLLARE		LEVERANTÖR	
 TRAFIKVERKET		SWECO 	
SKAPAD AV		UPPDRAGSGNUMMER	
SEBERF		2185030	
GODKÄND AV		AVDELNING	
SERUND		JÖNKÖPING	
RITNINGSTYP			
SEKTIONS-RITNING			
TEKNIKOMRÅDE / INNEHÅLL			
VÄGUTFORMNING OCH TRAFIK			
BESKRIVNING			
TYPSEKTION GC-VÄG OCH VÄG 600 RÄCKESSEPARERING, SKÄRNING OCH PASSAGE VID HÅLLPLATS			
SKALA	FORMAT	FÖRVALTNINGSNUMMER	
1:50	A1		
RITNINGSNUMMER	BLAD	NÄSTA BLAD	BET
1 00 T 04 06			