

SAMRÅDSUNDERLAG

GC-väg Uppsala- Lövstalöt- Björklinge

Uppsala kommun, Uppsala län

Vägplan, 2015-02-09

Projektnummer: 145014



Trafikverket

Postadress: Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: GC-väg Uppsala- Lövstalöt- Björklinge, Samrådsunderlag

Författare: Ida Rundbladh/ Örjan Wennman, Sweco

Dokumentdatum: 2015-02-09

Version: 0.1

Kontaktperson: Marcus Persson, projektledare Trafikverket.

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	5
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET	5
2.1. Planlägningsprocessen	5
2.2. Bakgrund	5
2.3. Åtgärdsvalsstudie (eller motsvarande)	6
2.4. Ändamål och projektmål	6
2.5. Beskrivning av befintlig väg-/järnvägsanläggning	6
2.5.1. Vägens funktion och standard	6
2.5.2. Trafik och användargrupper	7
2.6. Angränsande planering	9
3. AVGRÄNSNINGAR	9
3.1. Osäkerheter	10
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	10
4.1. Lokalsamhälle och regional utveckling	10
4.2. Miljöförhållanden	10
4.2.1. Landskap	10
4.2.2. Naturmiljö	12
4.2.3. Kulturmiljö	14
4.2.4. Mark- och vattenmiljö	15
4.2.5. Hälsa- och säkerhet	16
4.2.6. Övrigt	16
4.3. Övriga planer	17
4.4. Transportpolitiska mål	17
5. EFFEKTER OCH DERAS TÄNKBARA BETYDELSE	17

5.1.	Lokalsamhälle och regional utveckling	17
5.2.	Miljöförhållanden	17
5.3.	Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	18
5.4.	Miljö kvalitetsnormer	18
6.	FORTSATT ARBETE	18
6.1.	Planläggning	18
6.2.	Viktiga frågeställningar	19
6.3.	Påverkan under byggnadstiden	19
7.	KÄLLOR	20

Bilaga 1 Miljöintressen

1. Sammanfattning

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. 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 gc-nät.

En åtgärdsvalstudie har genomförts, daterad 2014-07-02.

Projektets syfte är att tydliggöra befintliga brister och tillstånd, samt föreslå åtgärder som gör cyklingen attraktivare och mer trafiksäker, för att på så sätt få fler att välja cykel istället för bil. Projektet ska också följa de transportpolitiska målen som övergripande handlar om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Utöver det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål för ett antal prioriterade områden.

Vid analys av tänkbara åtgärder arbetar Trafikverket utifrån fyrstegsprincipen. Alternativ enligt steg 3, bygg om är aktuellt i detta projekt.

Projektets 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.

2. Beskrivning av projektet

2.1. 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.

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Samrådsunderlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. 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.

2.2. 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 gc-nät.

2.3. Åtgärdsvalsstudie (eller motsvarande)

En åtgärdsvalsstudie har genomförts, daterad 2014-07-02. I åtgärdsvalsstudien för väg 600 delen Uppsala- Lövstalöt- Björklinge 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 gc-vägen.

2.4. Ändamål och projektmål

Projektets syfte är att möjliggöra en säkrare gång och cykeltrafik. Detta sker genom att tydliggöra befintliga brister och tillstånd, samt föreslå åtgärder som gör cyklingen attraktivare och mer trafiksäker, för att på så sätt få fler att välja cykel istället för bil.

2.5. Beskrivning av befintlig väg-/järnvägsanläggning

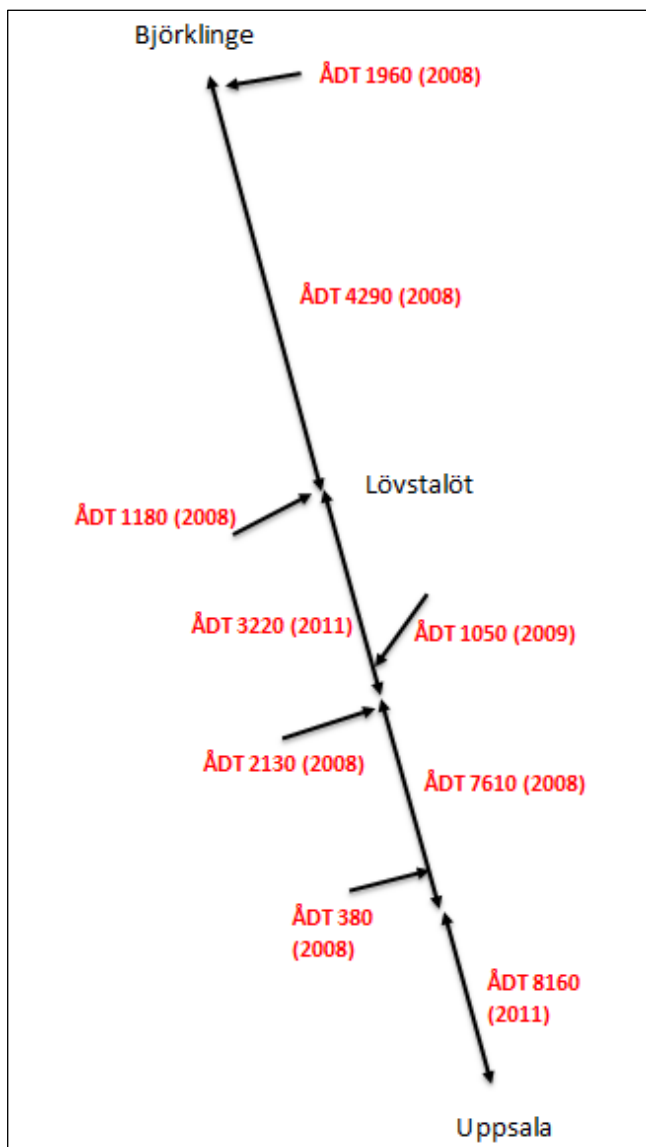
2.5.1. Vägens funktion och standard

Befintlig väg är 13 meter bred. Det är ett körfält i vardera riktningen och vägren på båda sidor om vägen. Trafiken är inte mötteseparerad. På landsbygden är hastighetsbegränsningen 80 km/h. I tätorterna är hastighetsbegränsningen i huvudsak är 60 km/h men avsnitt med hastighetsbegränsning 50 km/h förekommer också.

Väg 600 har högsta bärighetsklass (BK 1). Väg 600 är inte rekommenderad väg för farligt gods.

2.5.2. Trafik och användargrupper

Väg 600 delen Uppsala- Lövestalöt- Björklinge är en del av gamla E4 med trafikflöden som varierar mellan cirka 3000 och 8000 fordon per årsmedeldygn, se figur 2.5.2.1.



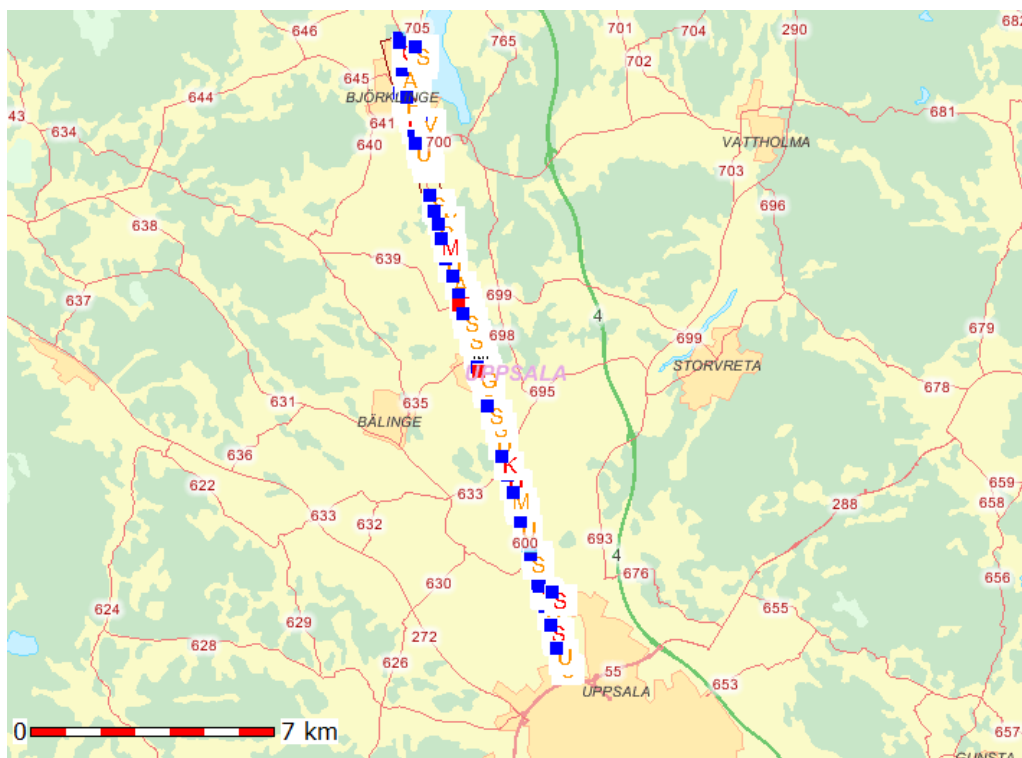
Figur 2.5.2.1. Trafikflöden längs väg 600 mellan Uppsala och Björklinge. Gång- och cykeltrafikanter använder vägrenen idag.

Uppsala länstrafik trafikerar sträckan med busslinjerna 101, 102, 103, 104, 105, 111, 514 och 821. Det finns 21 styck busshållplatser på väg 600 från väg 55, Bärbyleden i Uppsala till Björklinge centrum, se tabell 2.5.2.1.

Tabell 2.5.2.1, Busshållplatser samt stannande busslinjer längs väg 600 från väg 55, Bärbyleden i Uppsala till Björklinge centrum. X markerar busslinje som stannar.

Busshållplats/ busslinje	101	102	103	104	105	111	514	821
Björklinge centrum	X	X					X	X
Björklinge Björklingegården	X	X					X	X
Björklinge södra	X	X						X
Sandbro vägskäl E4	X	X						X
Gränbytä	X	X						X
Drälinge	X	X						X
Åsby (Lövestalöt)	X	X						X
Högsta macken	X	X						X
Högsta	X	X						X
Lövestalöt Bälinge vägskäl	X	X						X
Lövestalöt Norra	X	X						X
Lövestalöt Södra	X	X						X
Lytta	X	X				X	X	X
Ärentuna vägskäl	X	X				X	X	X
Svista	X	X	X			X	X	X
Stora Vallskog	X	X	X			X	X	X
Lilla Vallskog	X	X	X			X	X	X
Ärna bro	X	X	X	X	X	X	X	X
Ärna gård	X	X	X	X	X	X	X	X
Lilla Myrby	X	X	X	X	X	X	X	X
Uppsala Röbo	X	X	X	X	X	X	X	X

Data från Trafikverkets olycksdatabas STRADA, visar att det mellan åren 2003-2014 inträffat totalt 110 styck polis- eller sjukhusrapporterade olyckor. 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 st svåra personskador och 9 styck lindriga personskador. 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. Se även figur 2.5.2.2.



Figur 2.5.2.2. Trafikolyckor längs väg 600 delen Uppsala- Lövsälö- Björklinge. Källa: Trafikverkets olycksdatabas STRADA.

2.6. Angränsande planering

Angränsande näraliggande infrastrukturprojekt eller kommunala väg- eller bebyggelseprojekt finns inte planerade.

3. Avgränsningar

Samrådsunderlaget har avgränsats till det område som direkt kan komma att beröras av anläggningsarbeten i projektet, vilket preliminärt bedöms omfatta det nuvarande vägområdet och dess omedelbara närhet. Se bilaga 1. Den befintliga vägen kommer huvudsakligen att användas, men på kortare sträckor till exempel vid befintliga korsningar, saknas utrymme för att anlägga cykelbanan. På sådana avsnitt kan ett område upp till 10 meter från den befintliga vägen behöva tas i anspråk. Befintliga parallella vägar kommer om möjligt att användas istället för att ta ny mark i anspråk. Påverkan som kan beröra ett större influensområde (t.ex. 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, naturmiljö, kulturmiljö samt mark- och vatten vara relevant att studera.

3.1. 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. 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 Bältinge med en befolkning på cirka 2000 kan få nytta av en kommande cykelväg.

4.2. Miljöförhållanden

4.2.1. Landskap

Den övergripande karaktären för vägsträckan är öppen och storskalig. Landskapet erbjuder goda möjligheter till utblickar och domineras av storskalig jordbruksmark.

Karaktärsgivande är också den linjeräta väg 600 med anor från 1600-talet som fram till 2007 fungerade som riksväg mellan Uppsala och Gävle. Den flacka uppodlade marken utgörs av lerlager med varierande mäktighet. De mindre holmar av fastmark eller hållmarker som finns är ofta vegetationsbevuxna eller bebyggda. Öster om väg 600 reser sig ställvis Uppsalaåsen i nord-sydlig riktning. Åsens isälvssediment utgör en viktig grundvattenresurs som försörjer Uppsala med dricksvatten. Genom jordbrukslandskapet flyter Fyrisån samt biflödet Björklingeån. Åarna och omgivande vegetation utgör viktiga spridningsvägar och livsmiljöer för växt- och djurlivet samt en visuell avgränsning i landskapet.

I den södra delen, närmast Uppsala, passerar vägen mellan Ärna flygplats och fornlämningsområdet med kungshögarna vid Gamla Uppsala som märks på vägens östra sida. Vägen är helt rak i plan på sträckan och profilen följer det flacka landskapet. Detta innebär att trafikmiljön upplevs som enahanda, trots att det omgivande landskapet håller stora visuella kvaliteter. Se även figur 4.2.1.1.



Figur 4.2.1.1, Bild tagen i riktning söderut längs väg 600 på avsnittet mellan Lövstalöt och Uppsala.

Genom Lövstalöt omges vägen av vegetation och bebyggelse på båda sidor. Huvuddelen av bebyggelsen finns på vägen västra sida. Samhället ligger delvis på Uppsalaåsens västra kant och terrängen höjer sig här svagt över omgivande jordbruksmark.

Vid Högsta där Björklingeån korsas har vägen rätats och en modern bro byggts över ån. Den ursprungliga stenvalsbron och en del av den äldre vägen finns kvar och nyttjas för lokaltrafik. Bron utgör ett viktigt inslag i kulturlandskapet. Se figur 4.2.1.2. Längs ån finns en bred bård av vegetation som avgränsar landskapsrummet. Söder om Högsta tangerar väg 600 ett område öster om vägen som omfattas av förordnande om landskapsbildsskydd. Det skyddade området får inte bebyggas utan tillstånd från Länsstyrelsen. Trafikverket bedömer att cykelvägsprojektet inte kommer att påverka landskapsbilden på ett sådant sätt att tillstånd enligt bestämmelserna krävs.



Figur 4.2.1.2, Den gamla stenvalsbron över Björklingeån.

Bebyggelsen i den södra delen av Björklinge finns på vägen östra sidan. På vägens västra sida breder flack jordbruksmark ut sig. Björklinge kyrkan vid planområdets norra gräns utgör ett viktigt landmärke i samhället.

4.2.2. Naturmiljö

Planområdets naturvärden är framförallt kopplade till Uppsalaåsen samt vattendragen. Den storkaliga jordbruksmarken håller oftast inga högre naturvärden med undantag för olika småbiotoper såsom alléer, åkerholmar, småvatten m.m. som skapar variation och är viktiga för många växt- och djurarter.

Strax norr om Uppsala finns Galgbacksområdet på vägens östra sida som har ett högt värde i naturvårdsprogram för Uppsala län (se figur 4.2.2.1, objekt 80.156). Inom området finns promenad- och cykelstråk som förbinder Uppsalas nordvästra delar med Tunaåsen-Gamla Uppsalaområdet. Tunaåsenområdet (objekt 80.155, högt värde) har mycket stora kulturmiljövärden samt botaniska, landskapsbildsmässiga och geologiska värden. Det har också betydelse som närströvsområde och områdets centrala delar utgör riksintresse för naturmiljön (NRO-03-068).

Fyrisån har hydrologiska och limnologiska värden, är av betydelse för fågellivet, har ett mycket högt naturvärde och omfattas av Uppsala läns naturvårdsprogram (objekt 80.102). Längs Fyrisån finns ädellövpartier, lundmiljöer, örtrika partier, fuktängar etc. Dalgången är också utpekad som ett bevarandevärt odlingslandskap. Ån omfattas av bestämmelse om strandskydd inom 100 meter från vardera stranden.

Norr om Fyrisån ligger ett dike på vägens östra sida. Diket omfattas av biotopskydd om det är vattenförande under en större del av året.



Figur 4.2.2.1. Natur- och kulturmiljövärden längs väg 600.

Vid St. Vallskog finns en biotopskyddad allé på vägens västra sida. Allén flankerar en enskild väg som leder fram till fastigheten Marsta 4:2.

Vid Löfstalöt och Högsta tangerar väg 600 delvis den västra sidan av Uppsala/Björklingeåsen (objekt 80.97, mycket högt värde). Området omfattar ett långt

kuperat stråk på Uppsalaslätten bestående av höga åspartier med barrskog, lägre åskullar, hagar, backängar, en vindlande åravin samt talrika fornlämningar. Delar av områdets centrala delar utgör naturreservat och Natura 2000-område.

Norr om Lövstalöt finns ett biotopskyddat småvatten med ett omgivande mindre skogsparti på vägens västra sida, som bedöms ha potential för att hålla en värdefull naturmiljö eller akvatisk miljö. Området förefaller vara en rest av Björklingeån som avsnörts när riksvägen och ån rätats. Genom skogspartiet finns en äldre vägbank kvar, som delvis är utriven vid det korsande vattendraget. Norra delen av Lövstalöt omfattas av strandskydd för Björklingeån.

Norr om Högsta finns ett biotopskyddat småvatten som korsar vägen.

Strax söder om Björklinge finns en biotopskyddad allé som ansluter till vägens östra sida.

I den södra delen av Björklinge finns en åkerholme direkt väster om vägen. Åkerholmen bedöms inte omfattas av biotopskydd eftersom den ligger längs en större väg och därmed inte omges helt av åkermark.

4.2.3. 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 (U21 Björklingeåns och Fyrisåns dalgång).

Förekomsten av fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar är riklig i trakten, se figur 4.2.2.1. Eftersom gång- och cykelvägen huvudsakligen planeras till befintlig vägbana bedöms risken för påverkan på arkeologiska lämningar vara liten. I tabell 4.2.3.1 redovisas objekt i vägens närhet som särskilt kommer att uppmärksammas om det blir nödvändigt att ta ny mark i anspråk.

Tabell 4.2.3.1, Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar registrerade i Riksantikvarieämbetets fornminnesinformationssystem (FMIS) längs väg 600.

RAÄ-nummer	Lämningstyp
Uppsala 127:1	Vägmärke
Uppsala 584:1	Gränsbestämt område
Uppsala 553:1	Bytomt/gårdstomt
Uppsala 237:1	Hög
Uppsala 237:2	Stensättning
Uppsala 237:3	Stensättning
Uppsala 237:5	Hög
Uppsala 619:1	Gränsmärke
Bälinge 391:1	Vägmärke
Bälinge 299:1	Boplats (undersökt och borttagen)
Bälinge 241:1	Vägmärke
Bälinge 429:1	Sammanförda lämningar
Bälinge 299:2	Boplats
Bälinge 430:1	Övrigt
Bälinge 32:1	Stensättning
Bälinge 300:1	Härd
Bälinge 298:1	Vägmärke
Bälinge 267:1	Minnesmärke
Bälinge 4:1	Runristning
Bälinge 268:1	Bro
Bälinge 434:1	Gränsbestämt område
Björklinge 1:1	Vägmärke
Björklinge 3:1	Stensättning
Björklinge 2:1	Gravfält
Björklinge 272:1	Vägmärke
Björklinge 318:1	Grav- och boplatsområde
Björklinge 39:1	Begravningsplats
Björklinge 273:1	Vägmärke
Björklinge 86:1	Minnesmärke

4.2.4. Mark- och vattenmiljö

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

Den planerade gång- och cykelvägen passerar två grundvattenförekomster och två ytvattenförekomster som omfattas av miljö kvalitetsnormer, se tabell 4.2.4.1.

Tabell 4.2.4.1. Grund- och ytvattenförekomster med miljö kvalitetsnorm.

Vattenförekomst	Nuvarandestatus	Kvalitetskrav
Uppsalaåsen-Uppsala (SE664296-160193) Grundvatten	Otillfredsställande kemisk status God kvantitativ status	God kemisk grundvattenstatus 2015 God kvantitativ status 2015
Uppsalaåsen-Björklinge (SE665937-159757) Grundvatten	Otillfredsställande kemisk status God kvantitativ status	God kemisk grundvattenstatus 2015 God kvantitativ status 2015
Björklingeån mynningen - Björklinge (SE665332- 159792) Ytvatten	Måttlig ekologisk status God kemisk ytvattenstatus	God ekologisk status 2021 God kemisk ytvattenstatus 2015
Fyrisån Ulva – Björklingeån (SE664470-160092) Ytvatten	Måttlig ekologisk status God kemisk ytvattenstatus	God ekologisk status 2021 God kemisk ytvattenstatus 2015

Eftersom vägen till stor del ligger i jordbruksmark finns flera befintliga markavvattningsföretag som avvattnar mark i anslutning till vägen, se figur 4.4.3. Information om markavvattningsföretag har hämtats från Länsstyrelsen. Identifierade markavvattningsföretag är:

- Prästgårdens dikningsföretag
- Vallsta-Lytta-Skedige dikningsföretag
- Marsta-Svinsta dikningsföretag
- Torrläggning av mark till Sandbro, Drälinge m.fl.
- Gränby-Lunds dikningsföretag
- Björklinge-Sandbro-Östra Tibble dikningsföretag
- Tibble-Prästgårdens dikningsföretag
- Vallskog-Taxans dikningsföretag

4.2.5. Hälsa- och säkerhet

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 prövas inom ramen för projektet.

4.2.6. Övrigt

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

4.3. Övriga planer

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. GC-väg mellan Uppsala- Lövestalöt respektive Lövestalöt- Björklinge finns namngivna som övriga brister i länsplanen.

Uppsala kommuns gällande översiktplan 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- Lövestalöt- Björklinge är föreslagen för omdisponering av befintlig vägbanan för att på så sätt skapa separat cykelbana.

Tätorterna är detaljplanelagda.

4.4. Transportpolitiska 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.

5. Effekter och deras tänkbara betydelse

5.1. Lokalsamhälle och regional utveckling

Samtliga alternativ påverkar de lokala tätorterna och den regionala utvecklingen positivt. Både Björklinge och Lövestalöt men till viss del även Bälinge får ökad möjlighet till cykelpendling till Uppsala.

5.2. Miljöförhållanden

Landskapet i vägens omgivning har höga natur- och kulturmiljövärden. Eftersom huvudsakligen befintlig vägbanan berörs av planerade åtgärder bedöms preliminärt projektets påverkan bli liten. Där ny mark måste tas i anspråk kommer eventuella konsekvenser att studeras särskilt i kommande skeden.

Undantag från förbud eller skyldigheter enligt miljöbalken (strandskydd, generellt biotopskydd, 12:6 samråd mm) kommer att redovisas särskilt i vägplanen.

5.3. 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.

5.4. 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 4.4.4. 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.

6. Fortsatt arbete

6.1. Planläggning

Detta samrådsunderlag är det första steget i vägplaneprocessen. När samrådsunderlaget har funnits tillgänglig för samråd kommer Länsstyrelsen ta beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och en samrådshandling att tas fram. Utformningen av den fortsatta planläggningsprocessen beror bland annat på Länsstyrelsens beslut. I samband med att samrådshandlingen upprättas kommer ett samrådsmöte hållas på orten för intressenter som kan antas bli särskilt berörda och allmänheten ges möjlighet att se förslagen lösning och lämna synpunkter.

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 byggnationen påbörjas.

För beskrivning av samråd som genomförts hänvisas till den aktuella samrådsredogörelsen.

6.2. Viktiga frågeställningar

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.

Projektets 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 kommer att redovisas i vägplanen.

6.3. Påverkan under byggnadstiden

Åtgärder till skydd för grundvattnet inom Uppsala-Vattholamaåsens vattenskyddsområde kommer att studeras särskilt i planeringsprocessen.

Vägen kommer inte att stängas av under ombyggnadstiden, men begränsad framkomlighet och störningar i trafiken kommer att uppstå. Inga provisoriska omledningsvägar planeras.

7. Källor

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

Nationell vägdatabas, <https://nvdb2012.trafikverket.se>, hämtad 2014-11-18

Regeringskansliet, www.regeringen.se, hämtad 2014-11-18

Regionförbundet Uppsala län, Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025

SGU

Trafikverket, www.trafikverket.se, hämtad 2014-11-18

TRV publikation 2012:179, Krav för vägars och gators utformning

TRV publikation 2012:180, Råd för vägars och gators utformning

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

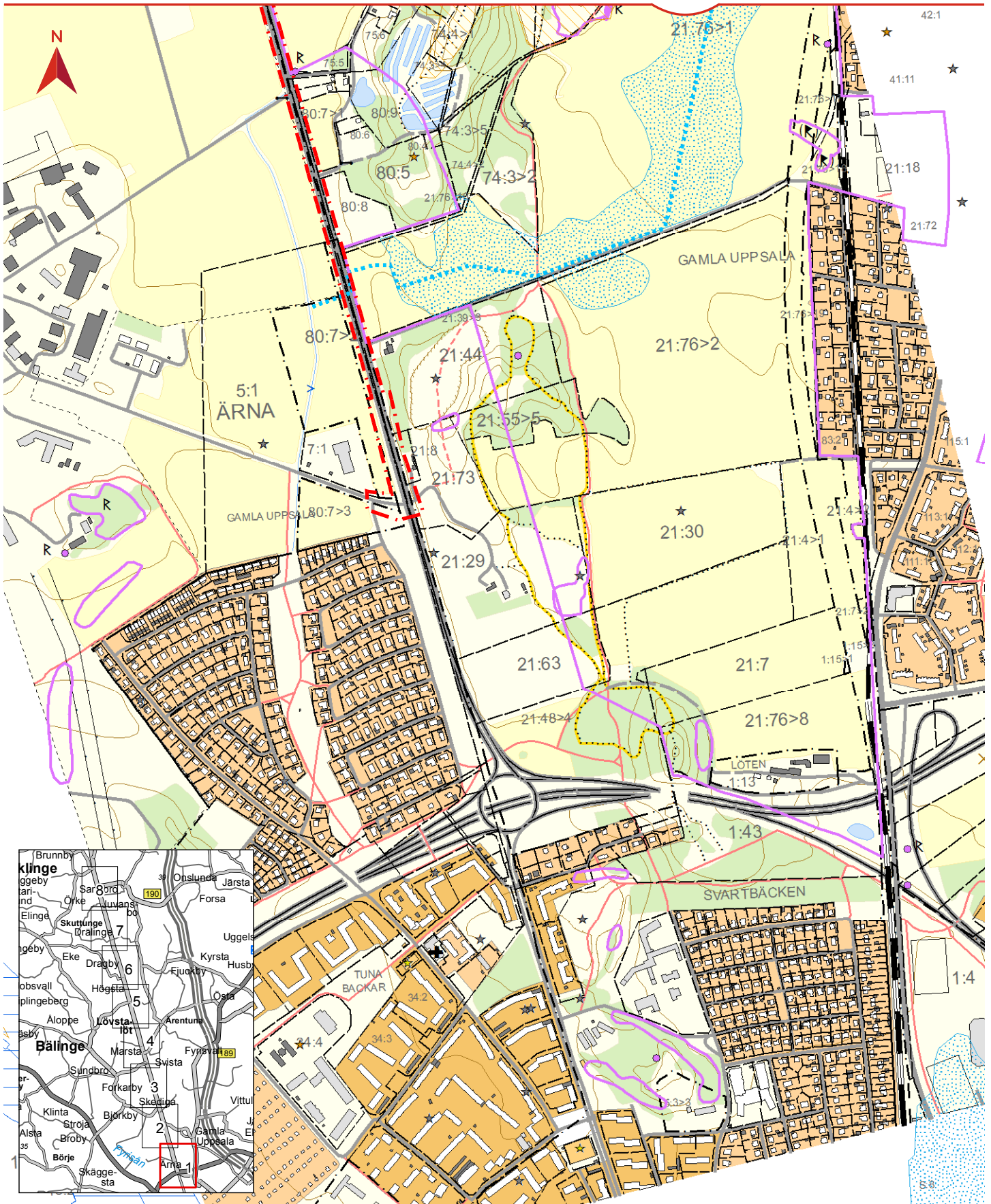
Uppsala länstrafik, www.ul.se, hämtad 2014-11-18



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna. Besöksadress: Tullgatan 8, Eskilstuna
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se



MILJÖINTRESSEN

GC-väg Uppsala-Björklinge Blad 1 (8)

Datum: 2015-02-09

Skala (A4): 1:10 000

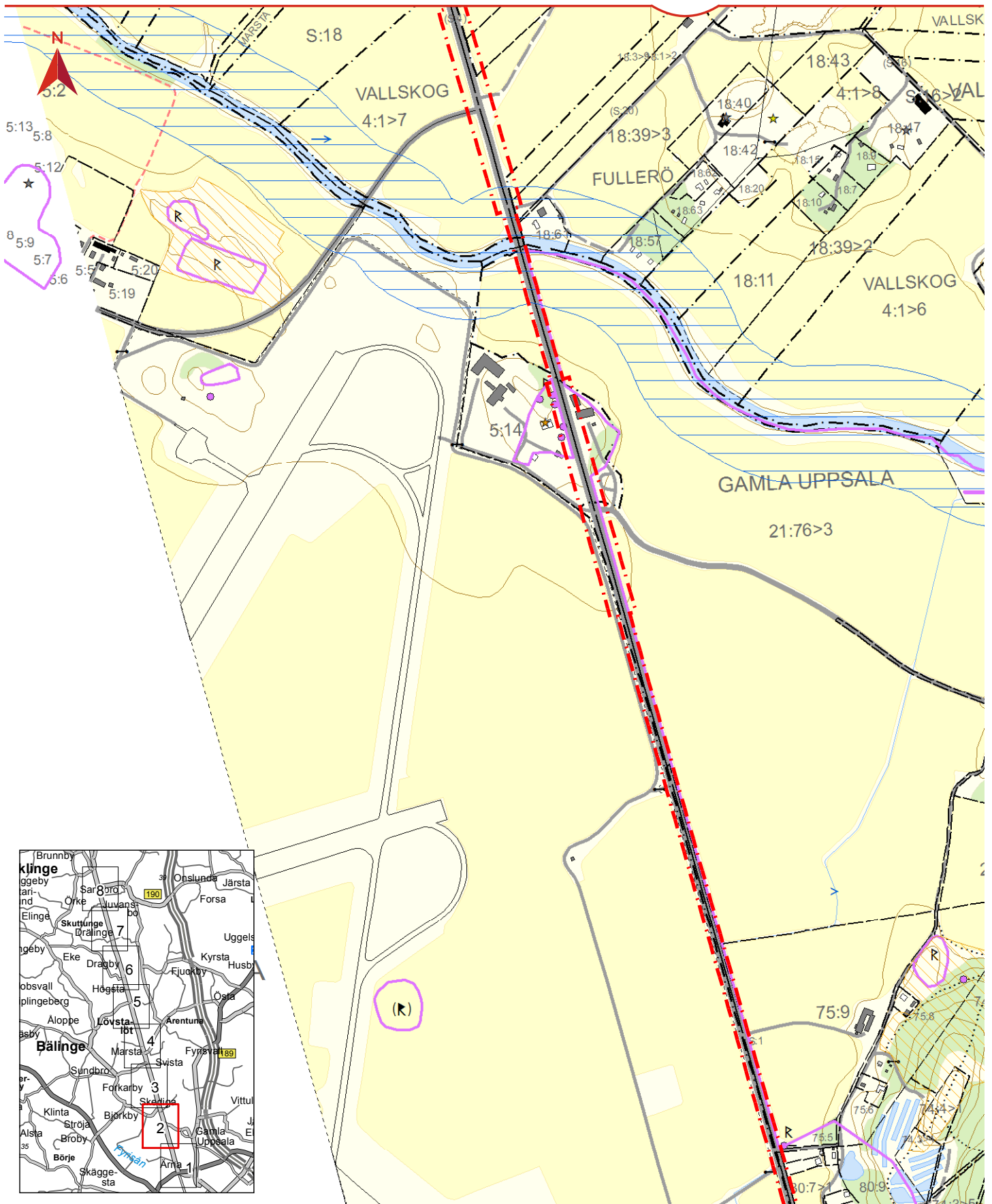
0 100 200 300 400
Meter

© Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

Teckenförklaring

-  Avgränsning av samrådsunderlag
-  Natura 2000
-  Naturreservat
-  Strandskydd
-  Ängs- och hagmarker

-  FMIS yta
-  FMIS linje
-  FMIS punkt
-  Markavvattningsområde
-  Markavvattning dike



MILJÖINTRESSEN

GC-väg Uppsala-Björklinge Blad 2 (8)

Datum: 2015-02-09

Skala (A4): 1:10 000

0 100 200 300 400
Meter

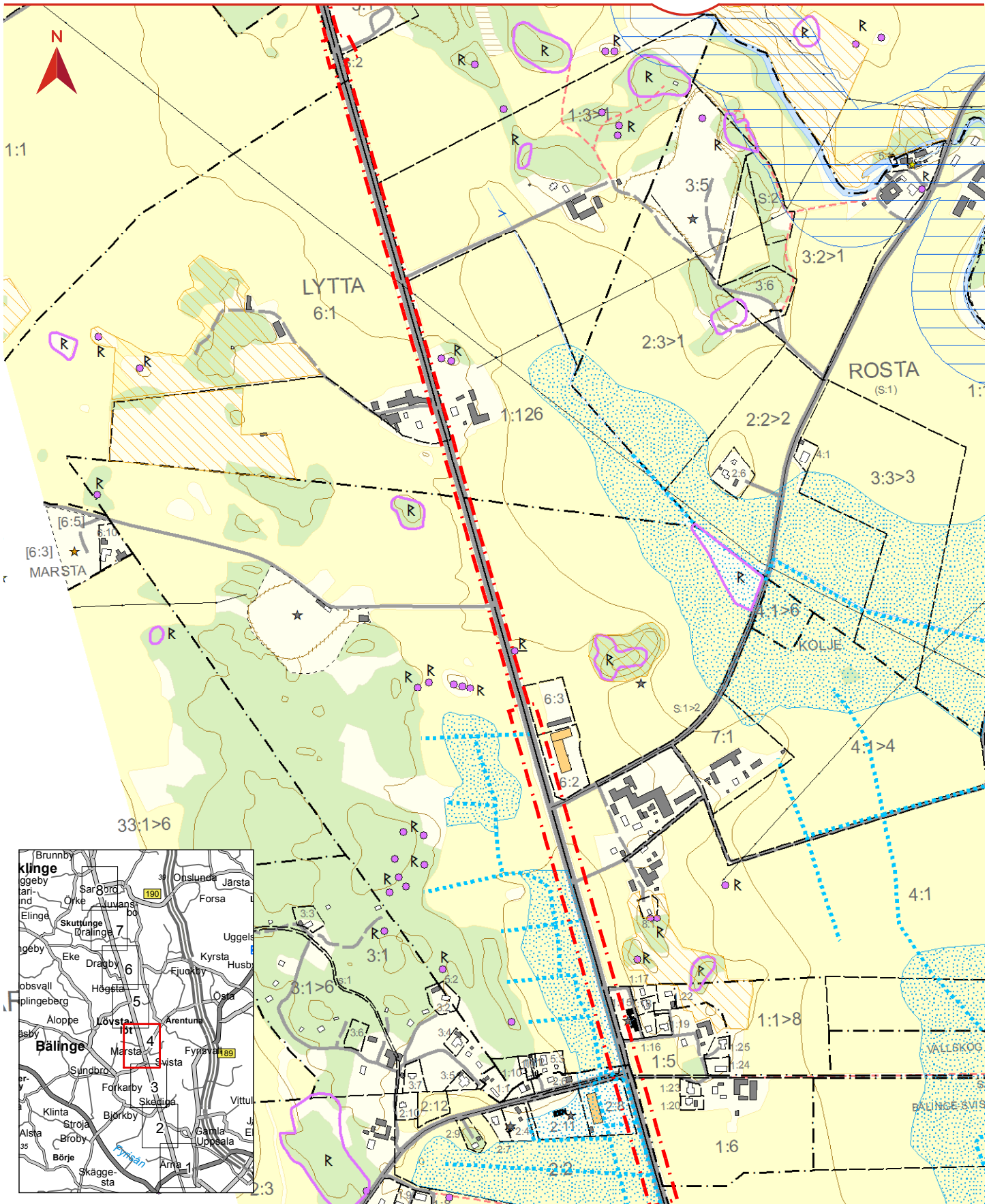
© Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

Teckenförklaring

-  Avgränsning av samrådsunderlag
-  Natura 2000
-  Naturreservat
-  Strandskydd
-  Ängs- och hagmarker

-  FMIS yta
-  FMIS linje
-  FMIS punkt
-  Markavvattningsområde
-  Markavvattning dike

■■■■ Markavvattning dike



MILJÖINTRESSEN

GC-väg Uppsala-Björklinge Blad 4 (8)

Datum: 2015-02-09

Skala (A4): 1:10 000

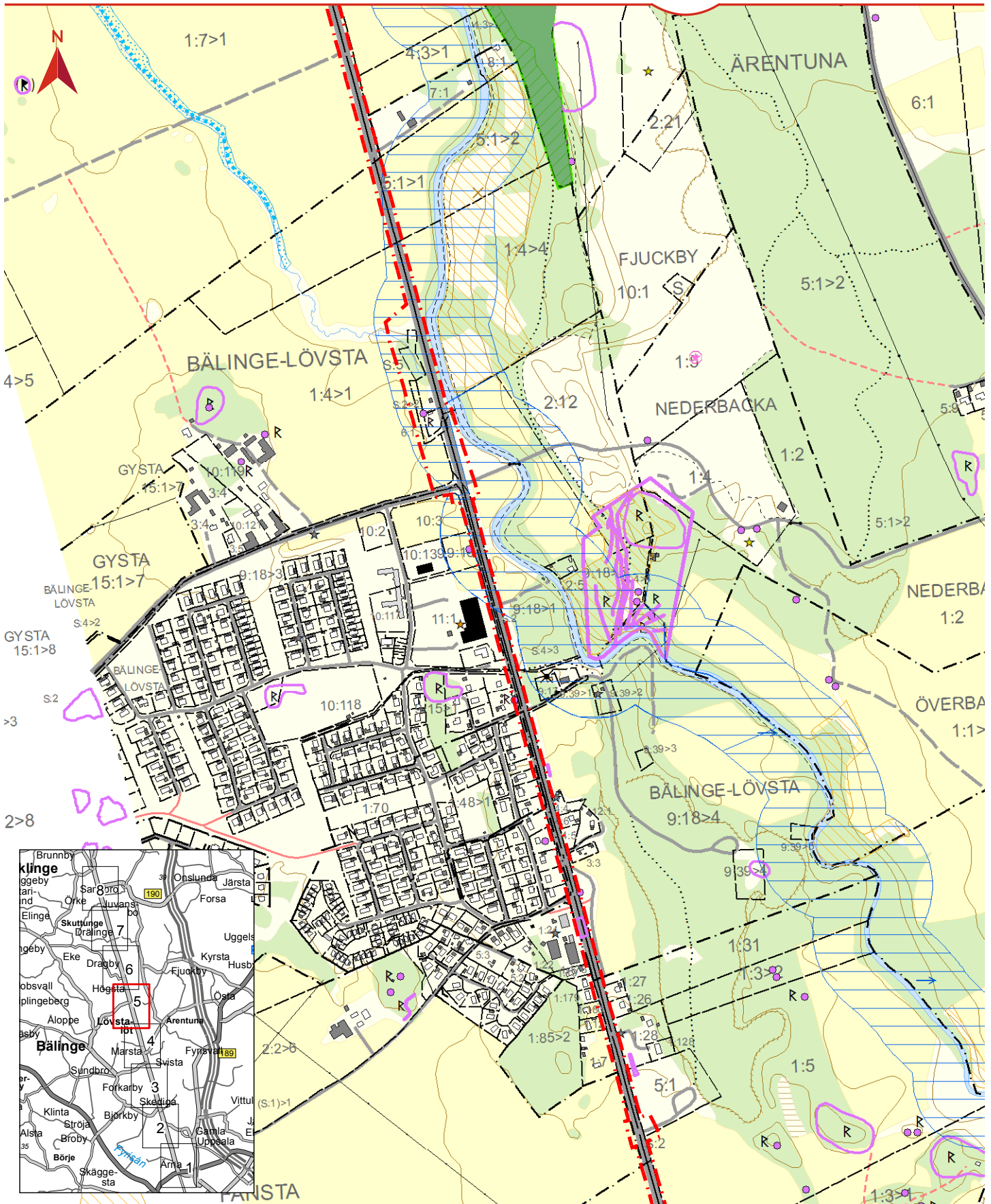
0 100 200 300 400
Meter

© Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

Teckenförklaring

-  Avgränsning av samrådsunderlag
-  Natura 2000
-  Naturreservat
-  Strandskydd
-  Ängs- och hagmarker

-  FMIS yta
-  FMIS linje
-  FMIS punkt
-  Markavvattningsområde
-  Markavvattning dike



MILJÖINTRESSEN

GC-väg Uppsala-Björklinge Blad 5 (8)

Datum: 2015-02-09

Skala (A4): 1:10 000

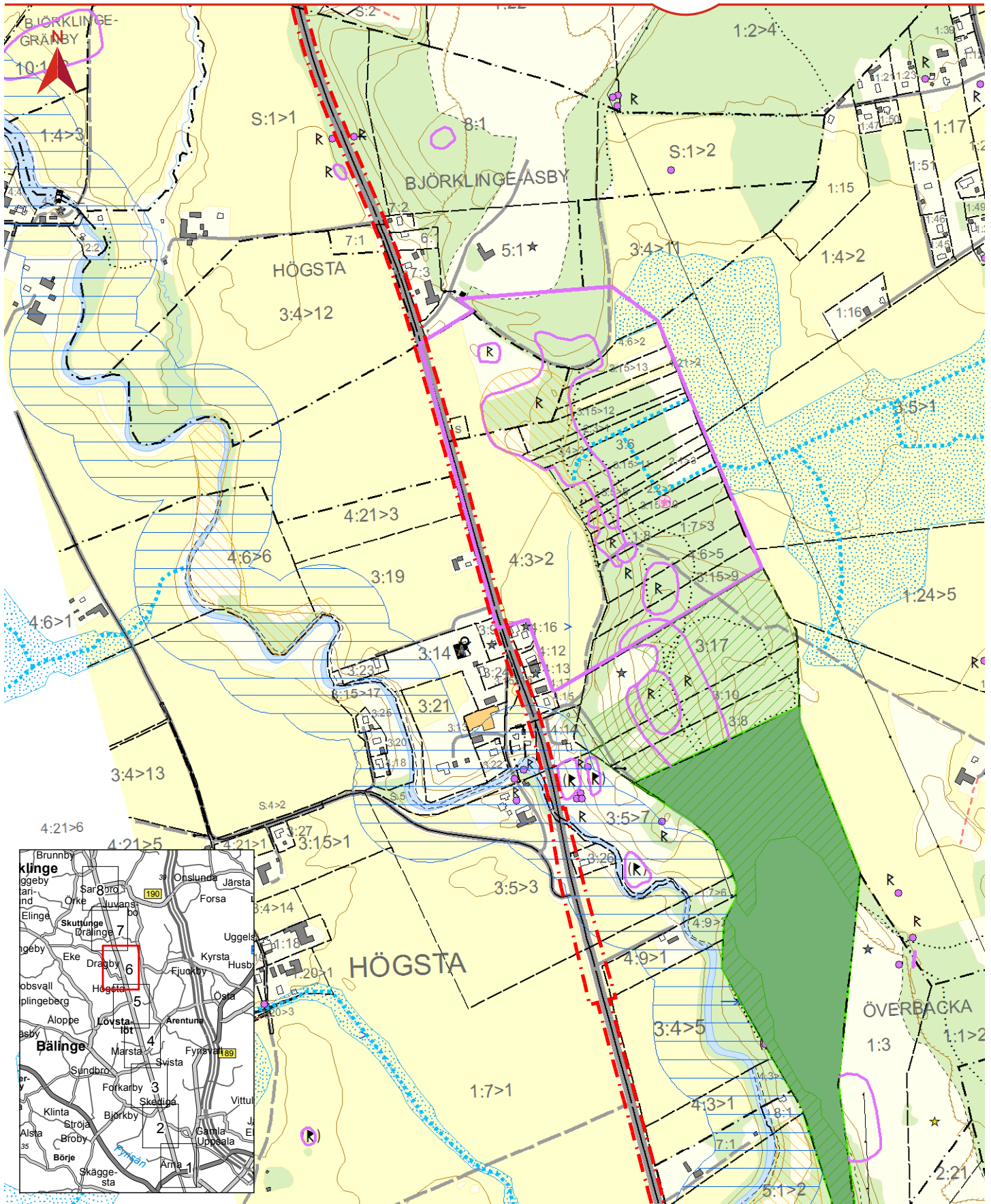
0 100 200 300 400
Meter

© Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

Teckenförklaring

-  Avgränsning av samrådsunderlag
-  Natura 2000
-  Naturreservat
-  Strandskydd
-  Ängs- och hagmarker

-  FMIS yta
-  FMIS linje
-  FMIS punkt
-  Markavvattningsområde
-  Markavvattning dike



MILJÖINTRESSEN

GC-väg Uppsala-Björklinge Blad 6 (8)

Datum: 2015-02-09

Skala (A4): 1:10 000

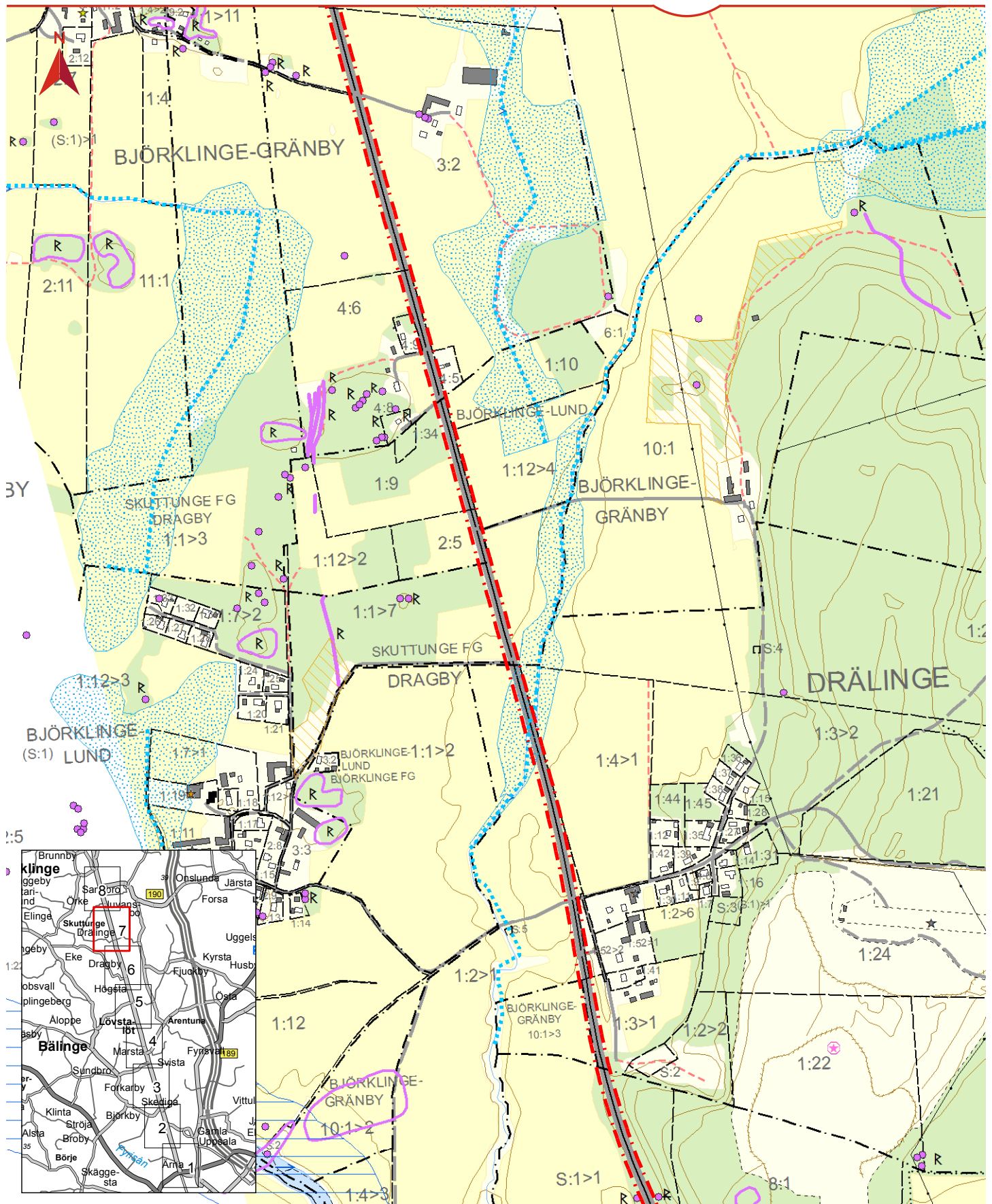
0 100 200 300 400
Meter

© Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

Teckenförklaring

-  Avgränsning av samrådsunderlag
-  Natura 2000
-  Naturreservat
-  Strandskydd
-  Ängs- och hagmarker

-  FMIS yta
-  FMIS linje
-  FMIS punkt
-  Markavvattningsområde
-  Markavvattning dike



MILJÖINTRESSEN

GC-väg Uppsala-Björklunge Blad 7 (8)

Datum: 2015-02-09

Skala (A4): 1:10 000

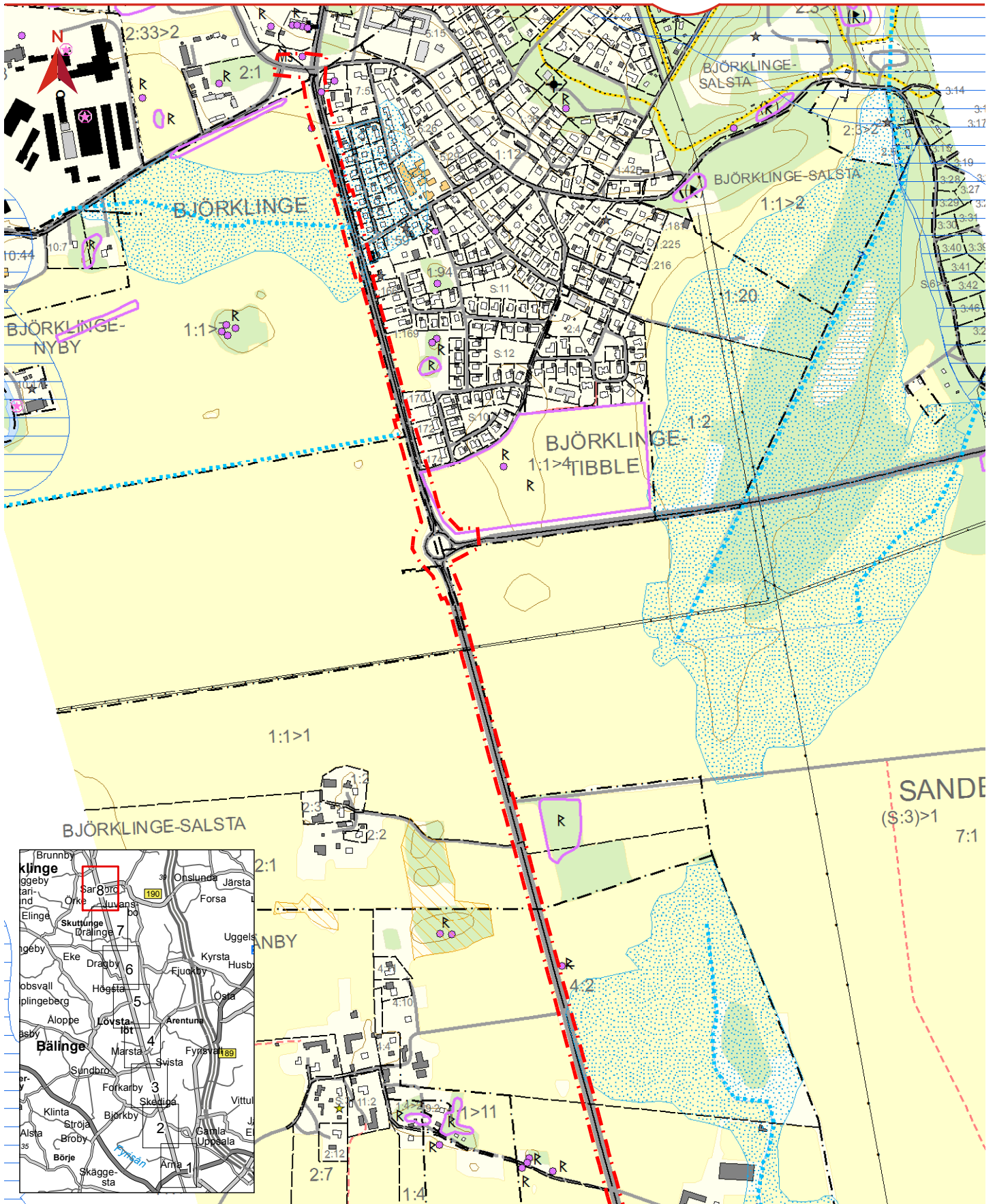
0 100 200 300 400
Meter

© Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

Teckenförklaring

-  Avgränsning av samrådsunderlag
-  Natura 2000
-  Naturreservat
-  Strandskydd
-  Ängs- och hagmarker

-  FMIS yta
-  FMIS linje
-  FMIS punkt
-  Markavvattningsområde
-  Markavvattning dike



MILJÖINTRESSEN

GC-väg Uppsala-Björklinge Blad 8 (8)

Datum: 2015-02-09

Skala (A4): 1:10 000

0 100 200 300 400
Meter

© Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

Teckenförklaring

-  Avgränsning av samrådsunderlag
-  Natura 2000
-  Naturreservat
-  Strandskydd
-  Ängs- och hagmarker

-  FMIS yta
-  FMIS linje
-  FMIS punkt
-  Markavvattningsområde
-  Markavvattning dike