

MILJÖBALKEN

I projektet tillämpas miljöbalken och därtill hörande eller samverkande lagstiftning.

Miljöbalken ska tillämpas så att:

- människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter
- värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas
- den biologiska mångfalden bevaras
- en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och fysisk miljö i övrigt tryggas
- återanvändning och återvinning samt hushållning främjas så att kretslopp uppnås

ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER

I miljöbalkens 2 kapitel redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens: prövning, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, lokaliseringsprincipen, hushållningsprincipen, produktvalsprincipen, skälighetsavvägning och avhjälpandeskyldighet.

MILJÖKVALITETSNORMER

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt styrmedel som regleras i miljöbalken 5 kap. Idag finns tre förordningar om miljökvalitetsnormer:

- Föroreningar i utomhusluft. Till skydd för människors hälsa vill man med miljökvalitetsnormen för utomhusluft begränsa utsläppen av kvävedioxid, andra kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar och ozon i utomhusluft. Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft gäller i hela landet.
- Fisk- och musselvatten. Normerna för fisk- och musselvatten avser endast vissa, i författning utpekade vatten.
- Omgivningsbuller. Normen avser buller från vägar, järnvägar, flygplatser och industriell verksamhet. Normen avser alla vägar i hela landet.

2.7 PLANERINGSPROCESSEN

Vägplaneringen styrs av väglagen (SFS 1971:948) som i sin tur hänvisar till vissa kapitel i miljöbalken (SFS 1998:808). Vägverkets planeringsprocess innehåller fyra steg:



Vägplaneringsprocessen.

Förstudien är det första steget i planerings- och projekteringsprocessen för ett eventuellt vägprojekt, här beskrivs projektet och förutsättningarna utreds. I förstudien görs även en miljöbeskrivning för att klargöra de viktigaste miljöintressena i utredningsområdet. Miljöbeskrivningen ligger sedan till grund för eventuell miljökonsekvensbeskrivning i senare skeden. Under arbetets gång får allmänheten, övriga intressenter och myndigheter flera tillfällen att ge synpunkter och förslag.

Nästa steg utgörs av vägutredning om det i förstudien framkommer en rad olika alternativa lösningar och utformningar. Vägutredningen ska innehålla en av Länsstyrelsen godkänd miljökonsekvensbeskrivning. Är det uppenbart att det enligt förstudien bara finns en rimlig alternativ lösning på problemet finns möjlighet att gå direkt från förstudie till arbetsplan.

I arbetsplanen sker en detaljprojektering för det alternativ som Vägutredningen eller förstudien föreslagit. En fastställd arbetsplan ger Vägverket möjlighet att mot ersättning ta ny mark i anspråk för vägutbyggnad utanför befintligt s.k. vägområde. Arbetsplanen ska innehålla en av Länsstyrelsen godkänd miljökonsekvensbeskrivning.

Bygghandlingen utgör ett detaljerat underlag för upphandling och genomförande av anläggningsarbetet.

I tidiga skeden väger allmänna intressen tungt, jämfört med senare skeden då enskilda intressen ges större vikt.

2.8 FYRSTEGSPRINCIPEN

Vägverket använder en metod som kallas fyrstegsprincipen i sin planering av vägsystemet. Med metoden prövar man alternativa förslag på lösningar.

Syftet är att vägplaneringssystemet ska utformas så att det medger en samordning av, och avvägning mellan, olika typer av åtgärder inom transportsektorn med betoning av helhetssyn på transportsystemet, effektivare utnyttjande av befintligt vägnät, möjligheten att vidta andra åtgärder som alternativ eller komplement till infrastrukturåtgärder samt utnyttja transportinformatikens möjligheter.

Förslagen till lämpliga lösningar på identifierade problem ska diskuteras och prövas på ett mera förutsättningslöst sätt än tidigare

Principen lanserades ursprungligen för att hushålla med investeringsmedel men har utvecklats till en allmän planeringsprincip för hushållning av resurser och minskning av vägtransportsystemets negativa effekter. Punkterna sammanfaller därmed delvis med Miljöbalkens hänsynsregler.

FYRSTEGSPRINCIPEN:

Steg 1: Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt

Först ska sådana åtgärder övervägas och prövas som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt.

Steg 2: Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon

I ett andra steg prövas åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät. Det kan vara åtgärder som styrning, reglering, information, väginformatik och avgiftssystem.

Steg 3: Begränsade ombyggnadsåtgärder

I det tredje steget prövas begränsade utbyggnadsåtgärder. Det kan vara breddning, mitträcke, sidoområdesåtgärder, ombyggnad av korsningar och andra förbättringsåtgärder i kombination med väginformatikåtgärder.

Steg 4: Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

I det fjärde steget prövas nyinvesteringar i form av omfattande ombyggnader eller rena nybyggnader i ny terrängkorridor.

3 Befintliga förhållanden och utvecklingstendenser

Markanvändningen, exploateringsområdena och den planerade utvecklingen är väl belysta i både fördjupad översiktsplan och planprogram m.m. för Östra Fullerö.

3.1 MARKANVÄNDNING

Förstudieområdet följer väg E4 mellan Hämringe by i söder och Stora Skärna i norr vid Fyrisåns dalgång. Området består av delvis avverkade skogsområden och öppen jordbruksmark. Området är under omvandling på grund av närheten till väg E4.

3.2 BEFOLKNING

Storvreta hade vid årsskiftet 2004-2005 en befolkning på knappt 6500 personer.

Enligt den fördjupade översiktsplanen beräknas Storvretas befolkning vara fördubblad år 2030, dvs. cirka 12-13 000 invånare.

3.3 BEBYGGELSE

Bebyggelsen i Storvreta består till största delen av villabebyggelse, men i de centrala delarna finns flerfamiljshus.

I förstudieområdet utgörs bebyggelsen mest av glest förekommande mer eller mindre sammanhållna äldre gårdsmiljöer.

3.4 NÄRINGSLIV OCH SYSSELSÄTTNING

I Storvreta var antalet företag år 2003, enligt Översiktsplan 2006, 280 st varav cirka 200 fanns i tätorten, resten i omlandet. Den lokala näringen försörjer cirka 400 personer vilket motsvarar 13 procent av den förvärvsarbetande befolkningen. Mer än hälften av de sysselsatta i Storvreta arbetar dock i Uppsala stad (64 procent).

Företagandet i Storvreta har många näringsriktningar. Inom handel finns bl.a. två dagligvarubutiker, möbelaffär, bensinstation, diversehandel, djuraffär, blomsterbutik, kafé, frisörsalonger, fotografer och taxibolag. Den kommersiella servicen är till viss del uppdelad i två centrumområden.

3.5 VIKTIGA MÅLPUNKTER

Trafikflödena och målpunkterna är i huvudsak orienterade mot Uppsala på morgonen och tillbaka till Storvreta på kvällen.

3.6 KOMMUNALA PLANER, FRAMTIDA MARKANVÄNDNING

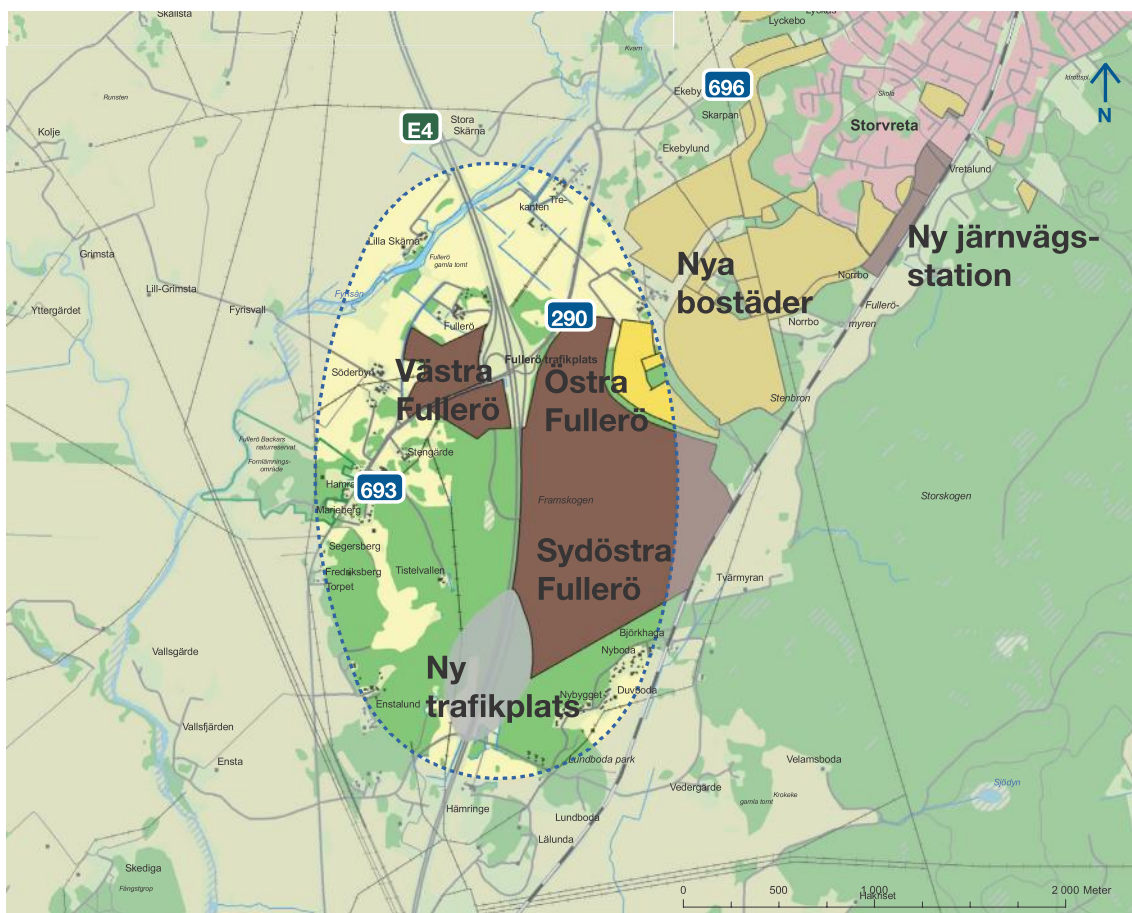
I översiktsplanen från 2006 bedöms Storvreta samhälle, som ligger cirka en mil norr om Uppsala, kunna växa med 1 500 - 1 900 bostäder fram till 2030. Planerna för en utbyggnad av områden kring Fullerö trafikplats har

inriktats på förverkligandet av ett storskaligt handels- och upplevelsecentra.

I kilen söderut mellan järnväg och väg E4 finns intresse av en utveckling av ett större verksamhetsområde (Sydöstra Fullerö). Området anses ha stora utvecklingsmöjligheter genom närheten till järnväg och motorväg.

Planen är att 2 000 nya bostäder byggs söder om Storvreta så att Storvreta och Fullerö växer ihop. Järnvägsstationen i Storvreta flyttas till ett nytt sydligare läge några hundra meter söder om nuvarande station där nya centrumfunktioner, busstation m.m. byggs upp.

Handelsplatsen i Östra Fullerö avser ett utbyggnad av 55 000 m² byggnadsyta innefattande såväl sällanköpshandel som dagligvaruhandel samt ett upplevelsecentrum med Temapark, inklusive ett större hotell. Handelsområdet beräknas kräva cirka 1 900 parkeringsplatser. Handelsområdet i Östra Fullerö beräknas, enligt miljökonsekvensbeskrivning tillhörande den fördjupade översiktsplanen, få cirka 5 miljoner besök per år. Temaparken planeras för 0,5 miljoner besök per år. Väster om trafikplatsen (Västra Fullerö) genomförs för närvarande utbyggnad av upp till 24 000 m² byggnadsyta för handel och logistik.



Karta över förstudieområdet och utbyggnader med nya bostäder, handel/ verksamhetsområden samt tänkt läge för ny trafikplats enligt fördjupad översiktsplan för Storvreta.

3.7 TRAFIK

3.7.1 Kommunikationer

Tillgängligheten till Storvreta har ökat markant genom de senaste årens infrastruktursatsningar för såväl bil- som kollektivtrafikresenärer.

Enligt fördjupad översiktsplanen utnyttjas kollektivtrafiken mer i Storvreta än för omkringliggande orter. Cirka 50 procent av dagpendlingen till/från Storvreta sker idag med bil via Väg 290 och E4 och 25 procent av sker med kollektivtrafik. Resten torde utgöras av transporter på andra vägar än väg E4 och väg 290.

Förstudieområdet gränsar till Ostkustbanan. Första tågstopp norr om Uppsala stad för regiontågen är Storvreta. Från och med 2006 trafikerar regiontågen (UL) Gävle i norr till Arlanda och Upplands Väsby i söder. Upptåget mellan Storvreta och Uppsala tar 9 min.

Dubbelspår genom Gamla Uppsala för att öka kapaciteten ligger i Banverkets planer för år 2017. Beslut om detta är ännu inte taget. Banverket genomför även en kapacitetsstudie och studie av antalet stationer på sträckan Stockholm-Gävle.

Storvreta trafikeras med både regionbussar, Uppsala stadstrafik och skolbussar. Pendling in till Uppsala tar cirka 30 min. Nuvarande tågstation ligger dock avskilt i förhållande till vägnätet vilket ger dålig samverkan mellan buss och tåg.

3.7.2 Vägnät och trafik

Anslutningen från väg E4 till väg 290 sker idag via Fullerö trafikplats eller väg 693 via Gamla Uppsala – Fullerö.

Från E4 tar man i norrgående fält av till väg 290 åt nordost för att nå Storvreta via cirkulationsplatsen vid Fullerövägen (väg 696).

År 2008 uppmättes trafikflödet på E4 till drygt 18 300 fordon mätt som årsdygnstrafik, varav 9 procent utgör tung trafik. Norr om trafikplatsen uppgår årsdygnstrafiken till 14 100 varav 10 procent utgör tung trafik.

Trafiken uppgår en genomsnittlig vardag till cirka 10 500 fordon på väg 290 mot Storvreta. Cirka 70 procent av trafikflödet bedöms vara riktat mot Uppsala via väg E4 och resterande 30 procent tar vägen genom trafikplatsen mot Uppsala via väg 693. Endast en mindre del av trafiken har målpunkter norrut.

Sammantaget visar trafikrörelserna enligt mätningarna en typisk pendlar-karaktär med en kortvarig maxbelastning under morgonen respektive kvällen. Storvreta bedöms svara för hälften av trafikstringen och övriga orter för resterande flöden på väg 290.

Trafiken och dess fördelning under ett vardagsmedeldygn i september 2009 redovisas i figuren nedan.