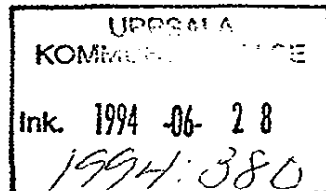


DETALJPLAN FÖR  
SKYTTORP VÄGPORT  
VÄG 707/OSTKUSTBANAN  
UPPSALA KOMMUN

Dp 1216 C



PLANBESKRIVNING

**HANDLINGAR** Planförslaget omfattar en med Dp 1216 C betecknad karta med bestämmelser samt planbeskrivning och genomförandebeskrivning.

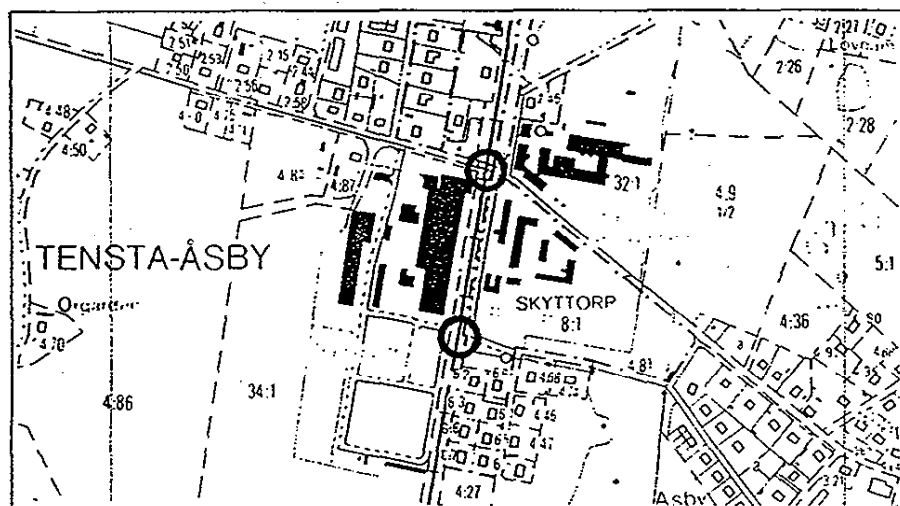
**PLANENS SYFTE** I Banverkets regi genomförs en grundlig upprustning av Ostkustbanan. Detaljplanen ger förutsättningar för en ombyggnad av Vikstavägen, väg 707, till planskild korsning med järnvägen. Den nuvarande plankorsningen stängs. Utgående delar av nuvarande Vikstavägen överförs till lokalvägnätet.

**PLANDATA** Planområdet är beläget på ömse sidor om järnvägen - söder om stationsområdet och nuvarande Vikstavägen. Planbestämmelserna avser allmän platsmark, väg och skydd. Den sammanlagda arealen uppgår till 5.4 ha. Direkt berörda markägare är i huvudsak på östra sidan Nya Skyttorps såg AB och marginellt villafastigheten 26:12 samt på västra sidan fd "Nyckelhusfastigheten" samt kommunen.

**TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN** Översiktliga planer

Ett förslag till översiktsplan för Skyttorp har samrådsbehandlats 1991. Planarbetet vilar för närvarande.

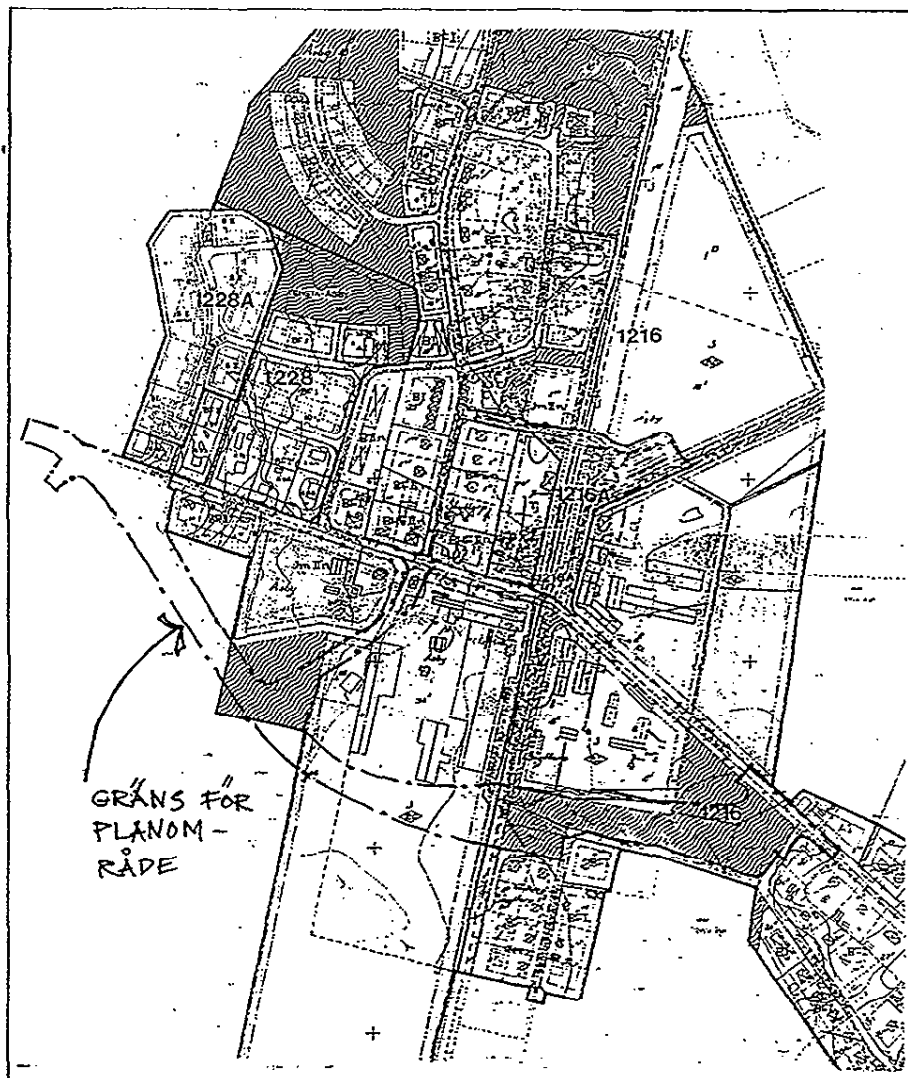
Som underlag för detaljplanearbetet har två alternativa lägen för korsningen översiktligt studerats och samrådsbehandlats i kretsen av de närmast berörda.





## Detaljplaner

Planläggningen innebär ändring av detaljplan 1216 fastställd år 1971.  
Den västligaste delen av planområdet saknar detaljplan.



Utdrag ur gällande detaljplaner, föreslaget planområde markerat.

## Förordnanden

Öster om järnvägen ligger planområdet inom den yttre skyddszonen för grundvattnet.

## Övrigt

Med underlag av en framställning från Banverket tog byggnadsnämnden i oktober 1993 beslut om planläggning.



FÖRUTSÄTT-  
NINGAR OCH  
FÖRÄNDRINGAR

Mark och vegetation

Marktyp och användningssätt varierar inom planområdet. Från väster fram till fd "Nyckelhusfastigheten" berör planområdet skogsmark. Sträckan fram till järnvägen består av planlagd industrimark. Markytan är hårdgjord och anpassad för upplagsändamål. För närvarande pågår ingen verksamhet inom industriområdet.

Öster om järnvägen berörs i huvudsak planlagd parkmark och till mindre delar villafastigheten 26:12 och sågens område för upplag. Parkmarken har marginell betydelse för allmänheten - skötseln är också sparsam. En äldre branddamm, belägen inom planområdet, har idag mindre betydelse för brandförsvaret och kan därför tas bort.

Väster om järnvägen förlängs Knypplavägen söderut till en anslutning med den nysträckta Vikstavägen. Den berörda marken består av skogsmark och till en mindre del av industrimark.

Terrängen är genomgående flack inom planområdet. Ett lokalt höjdparti, ca 4 m över omgivningen, finns i västra delen i anslutning till befintlig bebyggelse. Med undantag av skogen finns ingen vegetation av värde inom planområdet.

Geotekniska förhållanden

Markbeskaffenhet och grundläggningsförutsättningar har undersökts i väglinjen och för vägporten. Grundläggningsförhållandena är överlag goda. Vägporten grundläggs på berg.

Jordarten består i huvudsak av siltig lera.

Grundvattenytans nivå vid vägporten har nyligen uppmätts till + 29,3 m.

Fornlämningar, kulturhistoriska värden

Inga kända fornlämningar eller andra kulturhistoriskt intressanta värden finns inom planområdet.

Bebyggelse, verksamheter

Befintlig villa- och industribebyggelse finns i anslutning till planområdet.

Villafastigheten 26:12 belägen väster om järnvägen berörs till mindre delar av anläggningsarbetet. Intrånget är litet och ingen värdefull vegetation berörs. Möjligheterna att avstycka och bebygga tomten enligt gällande detaljplan påverkas inte. Inga villafastigheter i övrigt är direkt berörda av projektet.

Kommunens respektive Telias fastigheter 4:79 och 4:83 utökas genom ett mindre tillskott av mark från utgående delar av Vikstavägen.

Industrifastigheterna öster och väster om järnvägen är direkt berörda genom markanspråk. Befintlig industribebyggelse påverkas dock inte.



Kommunen har översiktligt studerat möjligheterna att lokalisera en skola till den norra delen av "Nyckelhusfastigheten". Tanken är att befintliga byggnader skall kunna anpassas för ändamålet. En skolidrottsplats skall enligt planerna förläggas till de hårdgjorda ytorna omedelbart söder om befintlig industribebyggelse.

Något beslut om att genomföra skolprojektet är för närvarande inte fattat.

Skolplanerna bör kunna genomföras i kombination med en nysträckning av Vikstavägen. Skoltomten, exklusive idrottsplatsen, kan tom göras större, ca 4 ha, jämfört med ca 3,5 ha i den översiktliga utredningen. Idrottsplatsen bibehålls söder om bebyggelsen men skild från denna av vägen som här går in i skärning med ett varierat djup från 0 till 5 meter. För att nå bla idrottsplatsen från skolan anläggs en planskild korsning i form av en plåtkulvert för gång- och cykeltrafik under Vikstavägen i anslutning till Knypplavägen. Tillgängligheten till idrottsplatsen försämras härmed marginellt och säkerheten blir inte lidande.

Idrottsplatsen kompletteras av en eller två mindre bollplaner inom skoltomten.

Skoltomtens entrésida mot norr får en bättre och säkrare tillgänglighet om Vikstavägen flyttas söderut. En följd av detta är att skolvägarna blir säkrare för såväl boende inom samhället som för tågpendlare.

Den tidigare använda bussvändslingan väster om järnvägen utgör ett bra alternativ för skolbussar.

Goda möjligheter finns att i området som avgränsas av den nya och gamla Vikstavägen samt den förlängda Knypplavägen komplettera de två befintliga bostadsfastigheterna. Ett aktuellt men för närvarande vilande detaljplane-förslag för fastigheten Tensta-Åsby 4:84 kan därför väsentligt utökas.

#### Friytor

Den parkbetecknade marken öster om järnvägen tas delvis i anspråk för vägändamål. Resterande ytor mellan villabebyggelsen och den nya vägen utformas för att ge avskärmning mot vägen. Den uttjänta branddammen fylls igen och i övrigt skapas jordvallar som mjukt ansluter till befintlig marknivå. Vallarna planteras sparsamt med buskar. Den befintliga lekplatsen behålles. Brädgårdsvägen förs planskilt över Vikstavägen och anslutas till Sågvägen. Mindre delar av den nuvarande Vikstavägen bildar restytor där den nya vägen viker av. Dessa ytor rivs upp och återställs som friområden. För att ge god optisk ledning bör siktlinjen på dessa ställen brytas genom lämplig plantering.

#### Vägar och trafik

Syftet med planläggningen är som tidigare nämnts att anvisa plats för en planskild korsning mellan väg 707, Vikstavägen och Ostkustbanan. Det valda läget för vägporten innebär att totalt ca 1400 m nya vägar byggs. Utmed södra sidan av vägen anläggs en separat gång- och cykelväg





som på flera ställen ansluts till lokalvägarna.  
 Öster om järnvägen anordnas i Brädgårdsvägens förlängning en planskild korsning med Vikstavägen.  
 I anslutning till Knypplavägen anläggs en planskild korsning, en plåtkulvert, för gång- och cykeltrafik.

Någon utförlig trafikprognos för Skyttorp har inte tagits fram med anledning av planläggningen. Den framtida utvecklingen avseende såväl befolkningstillväxt som tidsperspektivet är för närvarande osäker. Hittillsvarande översiktsplaneförslag tar dock fasta på att den framtida tyngdpunkten för bosättningar och centrumaktiviteter lokaliserar till området öster om järnvägen. Av betydelse för trafikutvecklingen på Vikstavägen är också lokaliseringen av en framtida E4.

Med hänvisning till detta har det framtida trafikflödet i korsningen med järnvägen grovt uppskattats öka från nuvarande ca 500 fordon/dygn till 1500 - 2000 beroende av bla ett östligt eller västligt läge för E4.

Nuvarande plankorsning med järnvägen stängs. Utgående delar av den allmänna vägen överförs till enskild vägghållning i regi av vägföreningen.  
 Den västra delen av Skyttorp ansluts till den nya vägen via en förlängning av Knypplavägen.  
 Industrimarken söder om den nya vägsträckningen får en direktanslutning till vägen.  
 Skyttbacksvägens nuvarande anslutning till Vikstavägen stängs för biltrafik och ersätts med en ny ca 100 m västerut.

Förändringen av vägsystemet inklusive gång- och cykelvägarna och stängningen av plankorsningen med järnvägen innebär såväl positiva som negativa konsekvenser för kommunikationerna i samhället.  
 Bland fördelarna kan särskilt nämnas att framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras genom tillkomsten av gång- och cykelvägar, planskildheter samt avlastning av den nuvarande Vikstavägen. På minussidan noteras vissa vägförlängningar för intern kommunikation i samhället. Detta uppvägs dock till stor del av att säkerheten och framkomligheten ökar bla genom att väntetider vid bompållningarna elimineras.

Nuvarande förutsättningar för busstrafiken vad gäller tillfartsvägar och hållplatslägen förändras inte.

Teknik

Inom planområdet finns ledningar för elkraft, telekommunikation samt vatten- och avloppsförsörjning.  
 Vägporten samt gång- och cykeltunneln vid Knypplavägen avvattnas genom pumpning.

Den befintliga branddammen öster om järnvägen fylls igen. Behovet av dammen för brandberedskap är numera överspelat.  
 Dammen fungerar också som utjämningsmagasin för dagvattenavledningen från "Nyckelhusfastigheten". Som ersättning för detta anläggs ett nytt magasin, sannolikt en



damm, i parkmarken mellan det södra sågområdet och den nya vägkorsningen öster därom.  
 Av säkerhetsskäl eftersträvas vid utformningen av dammen ett litet vattendjup och flacka slänter. Med en omsorgsfull utformning kompletterat med planteringar kan dammen höja miljövärde kring vägen.

MILJÖKONSE-  
 KVENSBEKRIV-  
 NING

Redovisas i bilaga till planbeskrivningen.

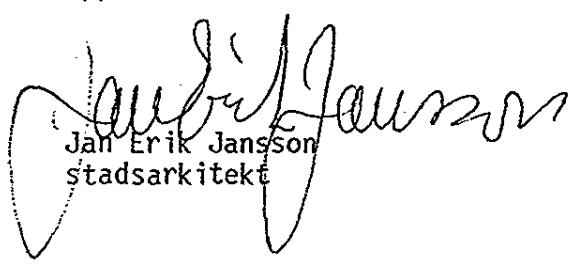
ADMINISTRA-  
 TIVA FRÅGOR

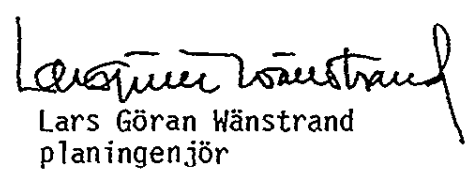
Samtidigt med antagandet av denna detaljplan Dp 1216 C, upphävs detaljplan 1216 till de delar som särskilt markerats i plankartan. Den aktuella marken är skogbevuxen men i planen betecknad som park och väg. Inga aktuella planer finns för en ändring av nuvarande användningssätt.

MEDVERKANDE  
 VID UPP-  
 RÄTTANDE AV  
 PLANEN

Detaljplanen har upprättats av stadsbyggnadskontoret. Planarbetet har föregåtts av översiktliga utredningar inklusive samrådsbehandling av alternativa lägen för vägporten. Banverket har genom J&W AIB, Gävle tillhandahållit underlag för planarbetet.

STADSBYGGNADSKONTORET  
 Uppsala i mars 1994

  
 Jan Erik Jansson  
 Stadsarkitekt

  
 Lars Göran Wänstrand  
 Planingenjör

Bilaga: Miljökonsekvensbeskrivning ( MKB )

- Godkänd av byggnadsnämnden för samråd 940120
- Godkänd av byggnadsnämnden för utställning 940329
- Godkänd av byggnadsnämnden för antagande 940531 19h
- Antagen av kommunfullmäktige 940829-30
- Laga kraft 941215 19h



# NY DRAGNING AV VÄG 707 INKL VÄGPORT FÖR OSTKUSTBANAN I SKYTTORP, MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING (MKB)

## SAMMANFATTNING

Föreslagen vägdragning innebär förbättringar för tågtrafiken, bättre framkomlighet för biltrafiken samt större trafiksäkerhet.

Boende längs befintliga Vikstavägen får generellt förbättrad boendemiljö, medan boende vid Sågvägen-Brädgårdsvägen kan uppleva vissa försämringar. Föreslagna åtgärder mildrar dock de negativa effekterna.

Kommunens yttre skyddszon för grundvatten påverkas av den nya vägen.

## 1. FÖRUTSÄTTNINGAR

Banverket har hos Uppsala kommun begärt detaljplaneläggning för en ombyggnad av Vikstavägen (väg 707) till planskild korsning med järnvägen. Avsikten är att förlägga väg 707 samt en medlöpande separat gång- och cykelväg under järnvägen. Separata broar kommer att utföras för framtida dubbelspår respektive gång- och cykelväg på östra sidan. En GC-port föreslås under den nya vägen vid Knypplavägens förlängning.

Vägen får en helt ny dragning, söder om befintliga Vikstavägen och sågverkstomten. Längden inklusive anslutningsvägar blir ca 1,4 km.

Kommunens detalj- och översiktsplanering kommer att anpassas efter föreslagen vägsträckning.

"Nollalternativet" innebär en förväntad ökad trafikmängd på befintliga Vikstavägen, med dess närhet till bostäder och industri-verksamhet. Trafiksäkerhet och framkomlighet skulle bli lidande. Planskildhet uppnås heller inte, varför järnvägens kapacitetsmål försvåras.



Miljökonsekvensbeskrivningen har utförts av Landskapsarkitekterna Söderblom & Palm, Falun, på uppdrag av J&WAIB Gävleborg.

## 2. TIDIGARE UTREDNINGAR

I ett tidigare alternativ studerades möjligheten att sänka Vikstavägen under järnvägen i befintligt läge. Förslaget har avskrivits p g a ändrade förutsättningar för sågverksindustrin och stora ingrepp i miljön kring stationsområdet, bl a svåra anslutningar till fastigheter.

## 3. MILJÖKONSEKVENSER

### 3.1. BOENDEMILJÖ - BULLER

Trafikmängden uppmättes 1982 till 340 fordon/årsmedeldygn väster om Skyttorp och 950 fordon/årsmedeldygn öster om samhället (vid väg 290). Med en antagen ökning av 1 % per år ger detta för 1993 ca 380 resp 1 060 fordon/årsmedeldygn.

Kommunen har grovt uppskattat trafikflödet vid järnvägspassagen till 500 fordon/årsmedeldygn 1993. I en prognos för år 2010 beräknas trafikmängden här ha ökat till 1 500 passager, förutsatt att samhället byggs ut enligt kommunens planer.

Stora osäkerheter förekommer emellertid i prognosen. Bl a E4:ans framtida lokalisering spelar in.

Fastigheter vid nuvarande Vikstavägen får lägre bullernivåer, medan fastigheter vid Sågvägen-Brädgårdsvägen får högre nivåer.

Bullerberäkning har utförts för fastigheterna 4:74 vid Sågvägen samt 4:80 vid Vikstavägen. Ekvivalentnivån utomhus beräknas till 45 resp 46 dBA från den nya vägen, d v s långt under det kommunala planeringsmålet (riktvärde 55 dBA). Nollalternativet innebär emellertid höga bullervärden (57 dBA) för 4:80, liksom för flera bostadsfastigheter längs Vikstavägen.

Maximalnivåerna har beräknats till 48 dBA inomhus för 4:74 samt 50 dBA för 4:80 (nollalternativet: 62 dBA), med antagen fasaddämpning på 25 dBA. Riktvärdet är 45 dBA nattetid. Eftersom tung trafik inte förväntas mellan kl 22 och 06 beräknas maximalnivåerna inte innebära väsentliga störningar.





Maximalnivåerna är beräknade på utomhusvärden. Om 45 dBA inomhus fastställs som norm måste fastigheten 4:80 åtgärdas, såvida fasaddämpningen inte är 30 dBA eller mer.

För fastigheterna vid Sågvägen ger emellertid den planerade bullervallen av överskottsmassor (ca 1,0 m över körbanan) längs med den nya vägen lägre bullernivåer. För 4:74 blir maximalnivån 45 dBA.

**3.2. BOENDEMILJÖ - LUFTFÖRORENINGAR**

Luftföroreningar till följd av vägtrafiken bedöms ha marginella effekter. Fastigheter vid Vikstavägen kan få bättre värden och fastigheter vid Sågvägen-Brädgårdsvägen något sämre värden.

Avgashalten har beräknats vid fastigheten 4:74, och värdena ligger mycket långt under Naturvårdsverkets riktvärden.

**3.3. BOENDEMILJÖ - BARRIÄRER**

För gång- och cykeltrafik innebär förslaget att avståndet mellan järnvägspassagerna blir mer än 400 m. Omvägen från Knypplavägen till Uggelbovägen (vid Vikstavägen) blir 320 m.

Biltrafik mellan östra och västra delarna av Skyttorp får en omväg på ca 450 m.

Till följd av planskildheten minskar järnvägens barriäreffekt, samtidigt som trafiksäkerheten förbättras. Det senare gäller även föreslagen GC-port i Knypplavägens förlängning.

**3.4. BOENDEMILJÖ - VIBRATIONER**

Inga rapporter om vibrationsstörningar finns längs den befintliga vägen. Inte heller den nya vägen väntas medföra några störningar.

**3.5. BOENDEMILJÖ - FARLIGT GODS**

I och med ombyggnaden till planskildhet med järnvägen har en konfliktpunkt försvunnit. Vidare lokaliseras den nya vägen generellt längre ifrån bostadshus än den befintliga Vikstavägen, samt får en högre vägstandard. Risken för olyckor har m a o minskat jämfört med nollalternativet.



### 3.6. BOENDEMILJÖ - ÖVRIGT

Den nya vägen hamnar närmare bostäderna vid Sågvägen-Brädgårdsvägen än nollalternativet. Detta kan upplevas som en försämrad boendemiljö för dessa fastigheter. Konsekvenserna begränsas dock i och med vägens profil (nedsänkt) och föreslagna landskaps- och bullerskyddsåtgärder i zonen mellan väg 707 och Sågvägen.

I och med gång- och cykelvägens förlängning över väg 707 skärs inte kontakten med stationsområdet av.

Positiva effekter kan förväntas för boende längs Vikstavägen, då den stängs av för genomfartstrafik.

Den nya vägen passerar omedelbart söder om bostadsfastigheten 4:80. Här kommer vägen att gå i skärning. Det är av vikt att flera stora träd kan behållas ovanför släntkrönet, för att minska påverkan på fastigheten.

### 3.7. NATURMILJÖ

#### Vegetation

Vägen passerar genom fullvuxen barrskog från Örskällavägen till Nyckelhustomten. Industritomten är bevuxen med sly i smala ridåer. På östra sidan om järnvägen berörs björkar kring sågtomten samt några granar i tomtgränsen vid Skyttbacksvägen (fastighet 26:12). I övrigt går vägen här över öppna, obrukade marker.

#### Vatten

Vägomläggningen är delvis belägen i ytterkanten av den yttre skyddszonen för grundvatten i Uppsala kommun. Grundvattentytan kommer att sänkas vid vägporten under järnvägen till ca 8 m under spåren, d v s ca 5,5 m lägre än idag. Sänkning sker genom pumpning. Dagvatten avleds till det kommunala dagvattennätet. Förfarandet kräver dispens från länsstyrelsen, eftersom grundvattnet påverkas.

Geohydrologisk undersökning ska utföras för att klarlägga om kringliggande byggnader påverkas, samt för bestämmande av vägportens konstruktion i detalj.



Arbetena skall utföras så att grundvatten ej i någon betydande omfattning avleds. I så väl genomförande- som driftskede ska arbetena utföras så att minimal förorenings-spridning föreligger. Risken för att grundvattentäkten påverkas av en olycka är liten i och med att vägporten är ett skonströmningsområde.

Branddammen intill Sågvägen-Brädgårdsvägen kommer att dräneras i och med vägbygget. Brandförsvaret säger sig klara sig utan denna, och den har inget känt värde som naturmiljö.

### 3.8. NATURRESURSER

Skogsbruk i områdets västra delar påverkas marginellt av ingreppen. Den öppna marken i öster har inte brukats de senaste åren, varför vägen inte innebär ingrepp i pågående verksamhet. Möjligheten att återuppta rationellt åkerbruk minskar ytterligare i och med vägutbyggnaden.

### 3.9. KULTURMILJÖ

Stationshuset, Banvaktarstugan och den äldre industribebyggelsen bidrar i hög grad till Skyttorps identitet. Vägomläggningen medför att genomfartstrafiken förlorar den visuella kontakten med dessa byggnader.

### 3.10. LANDSKAPSBILD/STADSBILD

Landskapsbildsförändringarna på den nya vägen förväntas bli små. Skogsmarken i väster behålls, liksom det öppna landskapet i öster. Föreslagna landskapsåtgärder anpassas till omgivningen: siktbrötningar i öster och väster utformas likt naturliga åkerholmar/skogsdungar. Terrängmoduleringen (inkl bullerskydd) vid Sågvägen får mjuka, svepande former och stort inslag av naturligt förekommande växter.

### 3.11. REKREATION OCH FRILUFTSLIV

Vägens läge innebär en barriär mellan västra Skyttorp och promenadmarken i söder. Trafikmängden som skär av är å andra sidan inte större än på befintliga Vikstavägen. Den GC-port som föreslås under väg 707 i Knypplavägens förlängning ökar tillgängligheten jämfört med nollalternativet.

"Promenadmarken" söder om västra Vikstavägen naggas i kanten av den nya vägsträckningen. Påverkan bedöms dock som marginell.



För bostadsfastigheten 4:80 liksom för det planerade bostadsområdet söder om befintliga Vikstavägen (fastighet 4:84) försämrans dock tillgängligheten till skogsmarken avsevärt, jämfört med nollalternativet. Föreslagen GC-port förbättrar dock en del för fastighet 4:84.

Det är av vikt att cykelförbindelsen mot Salsta via småvägarna kring Örskälla inte försvåras. Befintlig GC-väg längs Vikstavägen kvarligger och ansluts till Örskällavägen. Även befintlig anslutning från Skyttbacksvägen till Vikstavägen behålls som GC-väg.

### 3.12. FÖLJEFFEKTER

Med hänsyn till den begränsade tillgången på naturgrus, bör man vid byggande av vägen företrädesvis använda krossprodukter.

### 3.13. MILJÖPÅVERKAN UNDER BYGGTIDEN

Konsekvenserna bedöms som små, och främst begränsade till ev sprängningar för vägport och skärning vid fastigheten 4:80. Störande arbeten bör utföras under dagtid, och erforderliga skyddsåtgärder vidtagas.

Åtgärder måste även vidtagas för att skydda grundvattnet från föroreningar under byggtiden.

Vid passagen av industrimark på båda sidor om järnvägen måste risken för miljöfarliga massor uppmärksammas. Kemiska analyser av schaktmassor ska utföras. Deponering av ev förorenade massor kräver tillstånd från berörd myndighet.

## 4. SAMRÅD OCH KÄLLOR

- Owe Ekman, Vägverket, Uppsala
- Lars-Göran Wänstrand, Uppsala kommun
- Sven Ahlgren, Uppsala kommun
- Agneta Peterson, Uppsala kommun
- Mats Lindman, Länsstyrelsen, Uppsala
- Mats Sundelius, Brandförsvaret, Uppsala

Falun 1994-01-20



Tomas Andersson

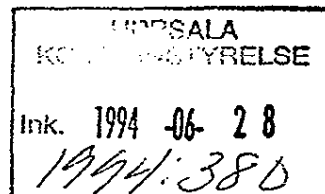
Landskapsarkitekterna Söderblom & Palm





DETALJPLAN FÖR  
SKYTTORP VÄGPORT  
VÄG 707/OSTKUSTBANAN  
UPPSALA KOMMUN

Dp 1216 C



GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATION Tidplan

Anläggningen skall enligt Banverkets planer vara klar att tas i bruk senast vid årsskiftet 1995/96. Byggnadstiden beräknas vara 12 månader.

Planarbetet drivs med målsättningen att detaljplanen skall vara klar senast under oktober 1994.

Inom planområdet finns allmänna ledningar för dagvattenavledning och telekommunikation samt Björklinge elverks 10 kV-ledning.

Den snäva tidplanen förutsätter att projekteringsarbetet och förberedelse för samordning av dessa och eventuellt övriga intressenter sker parallellt med projekteringsarbetet för väganläggningen.

Genomförandetid.

Detaljplanens genomförandetid är 10 år.

Ansvarsfördelning/avtal.

Banverket svarar för administration och finansiering av projektets genomförande.

Vägverket är väghållare för väg 707, Vikstavägen.

Skyttorps vägföreningen är huvudman för "lokalgatorna" inklusive utgående delar av väg 707, Vikstavägen. En eventuellt erforderlig utökning av vägföreningens ansvarsområde sker genom särskild förrättning. Kostnaderna för denna skall täckas av projektet.

Kommunen löser in marken inom vägområdet och uppläter den för väganläggningen.

För ändamålet upprättas exploateringsavtal mellan Banverket och kommunen. Avtal skall vara träffat senast vid tidpunkten för godkännandet av planförslaget.



FASTIGHETS-  
RÄTTSLIGA  
FRÅGOR

Vid genomförandet av planen berörs i huvudsak följande fastigheter:

|                   |  |
|-------------------|--|
| Tensta-Åsby 4:79  | Fastigheten utökas   |
| Tensta-Åsby 4:83  | "  |
| Tensta-Åsby 3:9   | Del av fastigheten tas i anspråk för vägändamål              |
| Tensta-Åsby 4:86  | "  |
| Skyttorp 8:1      | "  |
| Tensta-Åsby 26:1  | "  |
| Tensta-Åsby 26:12 | "  |
| Tensta-Åsby 34:1  | "  |
| Södergärde 5:1    | "  |
| Skyttorp 2:1      | Del av fastigheten berörs av vägport och gång- och cykelväg. |
| Tensta-Åsby 2:35  | "  |
| Tensta-Åsby 4:59  | "  |
| Tensta-Åsby 4:60  | "  |

Vid omläggningen av befintliga vägar kan det uppstå ett behov av särskild "ledningsrätt".

EKONOMI

Projektet har överslagsmässigt kostnadsberäknats till 17 milj kronor exklusive projektering, marklösen och in-trängsersättningar.

TEKNIK

Masshantering.

Schakten för väganläggningen inklusive porten under järnvägen ger efter balansering inom vägområdet ett överskott av ca 20 000 m<sup>3</sup>.

En strävan bör vara att i ett samlat grepp utnyttja överskottet inom ramen för banombyggnaden som helhet. Möjligheterna att tillgodogöra sig såväl detta massöverskott som från andra delar av banombyggnaden till bullerskärmar eller landskapsplanering bör utredas för en längre bansträcka.

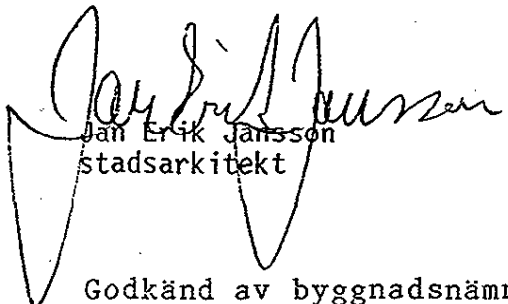
Eventuellt behov av sidotippar därutöver planeras i samråd med kommunen efter hänvändelse till gatukontoret tel 018-274000.

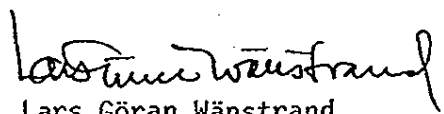


MEDVERKANDE  
VID UPPRÄTT-  
ANDE AV  
PLANEN

Detaljplanen har upprättats av stadsbyggnadskontoret.  
Planarbetet har föregåtts av översiktliga utredningen  
inkl samrådsbehandling av alternativa lägen för väg-  
porten.  
Banverket har genom J&W AIB tillhandahållit skisser och  
utredningar som underlag för detaljplanearbetet.

STADSBYGGNADSKONTORET  
Uppsala i mars 1994

  
Jan Erik Jansson  
stadsarkitekt

  
Lars Göran Wänstrand  
planingenjör

|  |           |     |
|--|-----------|-----|
| Godkänd av byggnadsnämnden för samråd      | 940120    |     |
| Godkänd av byggnadsnämnden för utställning | 940329    |     |
| Godkänd av byggnadsnämnden för antagande   | 940531    | IQM |
| Antagen av kommunfullmäktige               | 940829-30 |     |
| Laga kraft                                 | 941215    | IQM |