

Diarienummer
2003/20022-1



Detaljplan för

Bärbyleden etapp 3, delen Röbo till Brillinge/E4

Uppsala kommun

ANTAGANDEHANDLING



Handläggare: Lars Göran Wänstrand, telefon: 018 - 727 46 35,

e-post: larsg-goran.wanstrand@uppsala.se

UPPSALA KOMMUN

STADSBYGGNADSKONTORET

Postadress: 753 75 UPPSALA •

Besöksadress: Stadshuset, Vaksalagatan 15

Telefon: vx 018 – 727 00 00 • Fax: 018 – 727 46 61

e-post: stadsbyggnadskontoret@uppsala.se

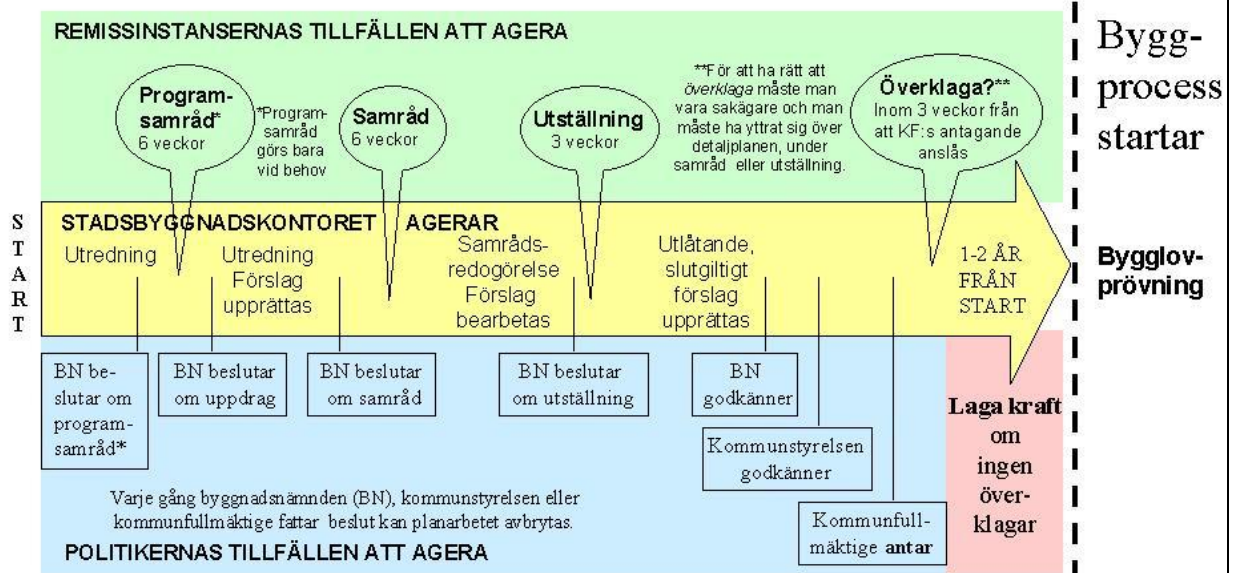
Nätadress: www.uppsala.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Fastighetsförteckning	format A4
Planbeskrivning inklusive miljökonsekvensbeskrivning i sammanfattning samt samlad miljöbedömning	format A4
Genomförandebeskrivning	format A4
Plankartor 1-3	format A3 / A1
Miljökonsekvensbeskrivning, MKB, daterad juni 2003	<i>separat</i> format A3 / CD

Detaljplaneprocessen för normalt förfarande

Medborgarna ska enligt lag ha insyn i och möjlighet att påverka planeringen. Därför skickas detaljplanen ut på samråd till bland annat närboende och föreningar. Inkomna synpunkter sammanställs och beaktas i en *samrådsredogörelse*. Det slutliga planförslaget ställs sedan ut för allmänheten så att vem som helst kan ge synpunkter. Även dessa synpunkter sammanställs i ett *utlåtande* varefter endast små ändringar eventuellt görs innan *planen antas* av kommunfullmäktige. Fastighetsägare och boende i planens närområde som lämnat skriftliga synpunkter senast under utställningstiden kan därefter *överklaga planen*. Om ingen överklagar eller överklagandena avvisas vinner planen *laga kraft* och blir juridiskt bindande. Efter det kan byggprocessen börja och den inleds med en bygglovprövning.



Planhandlingar

Plankartan med planbestämmelser ger ram för hur området får användas och utformas. Plankartan är juridiskt bindande.

Planbeskrivningen klargör syftet och förtydligar planens innebörd. Här redovisas avvägningen mellan olika intressen och konsekvenserna inom planområdet och för omgivningen om planen genomförs. Planbeskrivningen har ingen egen juridisk rättsverkan.

Genomförandebeskrivningen redogör för villkor som skall uppfyllas innan planen kan antas och byggande påbörjas.

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Planförslaget redovisas i följande handlingar:

- Plankarta med planbestämmelser,
- Planbeskrivning inklusive MKB i sammanfattning
- Miljökonsekvensbeskrivning, MKB, separat
- Genomförandebeskrivning,
- Fastighetsförteckning.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanens syfte är att bereda plats för Bärbyledens etapp 3, en förlängning av riksväg 55 från trafikplatsen vid Röbo till trafikplatsen på ny E4 norr om Brillinge. Bärbyleden 3 avlastar, i samverkan med ny E4, främst Tycho Hedéns väg och Vaksalagatan. Den bidrar därmed till en långsiktigt hållbar trafiklösning till nytta för såväl staden som för regional förbifartstrafik och lokal trafik mellan stadsdelar.

Bärbyleden 3 utformas med dubbla körbanor, huvudsakligen i ett läge under nuvarande marknivå. Korsningen med gator och GC-vägar sker planskilt med undantag för Österleden där korsningen utformas som cirkulationsplats i plan.

Angränsande friområden mellan Bärbyleden 3 och bostadsområdena Lötén och Nyby anläggs som grönområden eller upplåtes för någon typ av verksamhet som provas lämplig genom särskild planläggning.

PLANDATA

Lägesbestämning, areal och ägoförhållanden

Planområdet sträcker sig från Röbo trafikplats i väster till den nya trafikplatsen på E4 norr om Brillinge. Avgränsningarna i övrigt är bostadsområdena Nyby Gård, Nyby och Lötén samt Gränbyfältet och jordbruksmark kring Lötens gård.

Den sammanlagda arealen är ca 98 ha, varav ca 4 ha utgör mark där detaljplanen upphävs till förmån för E4, ca 30 ha övrig vägmark, ca 20 ha kvartersmark och resterande delar friytor, naturmark och planteringar.

Kommunen äger huvuddelen av marken inom planområdet. Mindre arealer inklusive byggnader på Lötens och Nyåkers gårdar ägs av Uppsala Akademiförvaltning respektive enskilda personer.

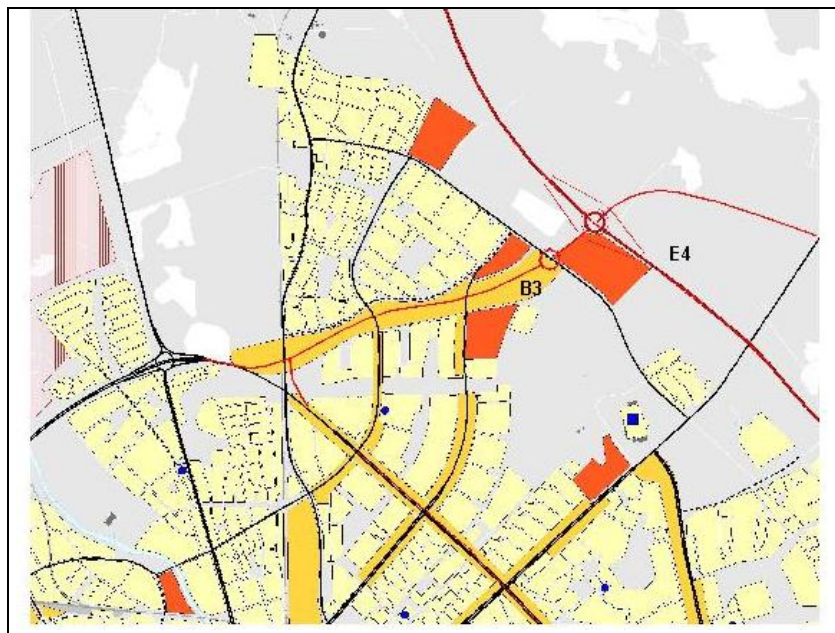


Markägare

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

Planområdet omfattas av "Översiktsplan för Uppsala stad", antagen av kommunfullmäktige i november 2002.



Utdrag ur Översiktsplan för staden: Karta 2, Bebyggelsestruktur; B3 markerar Bärbyleden

Mörkgul: Omvandlingsområde, detaljplan krävs

Röd: Bebyggelseområde, detaljplan krävs

Detaljplaner

Huvuddelen av planområdet är tidigare detaljplanelagt för väg och parkändamål. I västra delen, kring Lötens och Nyåkers gårdar saknas detaljplan liksom för området mellan Nyby och blivande E 4.

Resultatet av programsamrådet redovisas i en samrådsredogörelse som också lagts till grund för byggnadsnämndens beslut om detaljplanläggning.

Kommunala beslut i övrigt

Kommunfullmäktige godkände i oktober 1997 ett program "Uppsala Rikspark". Programmet har utgjort en del av underlaget för upprättandet av Översiktsplan för staden.

Kommunstyrelsen har på begäran av Vägverket prövat avvikelser från förstudien daterad januari 2001. Besluten, daterade 21 november 2001 respektive 25 mars 2002 avser Österledens anslutning till Bärbyleden 3. Besluten, som är förknippade med vissa villkor, har lagts till grund för planarbetet.

Övrigt

Vägverkets utredningar:

- "Fördjupad utredning av Bärbyleden 3", september 1996.
- "Estetisk programidé för Bärbyleden 3", hösten 1999.
- Förstudie "Anslutning av väg 55 till ny E4", januari 2001.

FÖRUTSÄTTNINGAR och FÖRÄNDRINGAR

Mark och vegetation

Planområdet väster om järnvägen sammanfaller till stora delar med nuvarande vägområde genom Uppsalaåsen. Närmare järnvägen och strax söder om Lötens gård skär vägbanan ner i flack jordbruksmark. Öster om järnvägen berörs huvudsakligen jordbruksmark som delvis tagits ur bruk. Lokalt, väster om korsningen med G:a Uppsalagatan och i ett område på ömse sidor om Österleden finns lertäkter som återfyllts med osorterade överskottsmassor, huvudsakligen byggnadsrester.

Högre vegetation förekommer sparsamt, i huvudsak endast som planteringar kring Lötens och Nyåkers gårdar samt trädplanteringar kring Österleden. Von Bahrska häcken berörs marginellt inom ett litet område närmast järnvägen/Tycho Hedéns väg. I övrigt är planområdet spontant gräsbevuxet eller brukat som åkermark.



Flygfoto år 1998. Bilden visar Bärbyleden 3 mellan Röbo trafikplats och ny E4.

Geoteknik

Bärbyleden 3 försänks i huvudsak 2-7 m under nuvarande markyta. Tvärs leden anläggs med något undantag planskilda korsningar för gator samt gång- och cykelvägar. Grundläggningen för vägkroppen och betongkonstruktionerna är besvärlig på grund av märkliga lerlager med delvis dålig stabilitet. Vid korsningen med Österleden är markförhållandena särskilt besvärliga vilket bidragit till att Österledens anslutning till Bärbyleden 3 utformats som cirkulationsplats i nivå med markplanet.

Omfattande förstärkningsåtgärder, pålning för broar och kalk/cementstabilisering av leran måste tillgripas. De återfyllda lertäkterna bestående huvudsakligen av osorterade rivningsmassor kräver också särskild uppmärksamhet på materialets kvalitet och risker för miljöpåverkan. Kontakten med åsen och grundvattenförande jordlager kräver på vissa sträckor skyddsanordningar i den färdiga väganläggningen och under byggnadstiden.

För att i detalj belysa problemet samt planera för erforderliga åtgärder har en omfattande geoteknisk utredning tagits fram till arbetsplanen för vägen.

Kulturmiljö

Planområdet berör riksintressen för kulturmiljövård för delområdena väster om Ostkustbanan och öster om Österleden. Kända fornlämningar, betecknade 260, 270 och 285, finns i de östra delarna. Fornlämningarna måste slutundersökas för att kunna tas bort. För ett vidare område kring fornlämningarna måste sannolikt en arkeologisk undersökning utföras.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse vid Nyåkers gård liksom en enstaka byggnad vid Lötens gård måste tas bort. Byggnaderna dokumenteras före borttagandet.

Anläggningar och Bebyggelse/Verksamheter

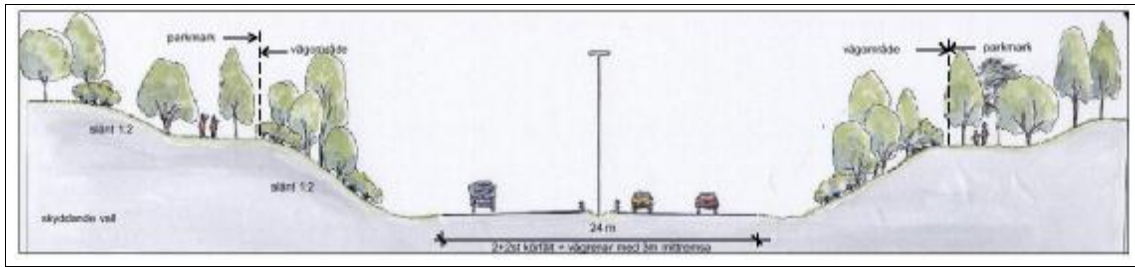
Bärbyledens tredje etapp

Planläggningen avser i huvudsak en väganläggning av stort format. Vägen medför ett betydande fysiskt intrång i området och påverkar indirekt även angränsande stadsdelar. Planering och byggandet av vägen sker därför med stor uppmärksamhet på konsekvenserna för miljön och förutsättningar för boendet i grannskapet.

Bärbyleden 3 utformas med hög trafikteknisk och miljömässig standard. Bashastigheten är 90 km/h. Dubbla körbanor med två körfält i vardera riktningen ger hög framkomlighet och säkerhet.

Körbanorna försänks 2-7 m under nuvarande markplan. Därmed skapas tekniskt och utseendemässigt goda förutsättningar för korsande järnväg, gator och GC-vägar. Korsningarna med gator och GC-vägar utföres planskilda med undantag för Österledens anslutning till trafikleden som utformas som cirkulationsplats i ett plan.

Överblivna schaktmassor används inom vägens sidoområden för att forma landskapet. Därigenom skapas goda miljöer och ett förstärkt bullerskydd samtidigt som miljön gagnas av korta transporter för överskottsmassorna.



Sektion av Bärbyleden nerschaktad under markplaner.

Källa: Miljökonsekvensbeskrivningen



Vy mot den "gröna bron" för Gamla Uppsalagatan.

Källa: Miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga 1

Vägen ansluter i väster till Röbo trafikplats. Passagen av åsen sker utan ytterligare större åverkan i åsen. Skyddet för grundvattnet i åsen måste dock kompletteras.

För att i någon mån återskapa åsen vid det nuvarande genombrottet planeras för en ca 60 m lång tunnel som övertäcks med schaktmassor och ett grusigt, magert material. Gångvägar, planteringar och naturlig återväxt ger möjligheter att passera trafikleden på en till synes obruten ås i stråket ut mot Gamla Uppsala.



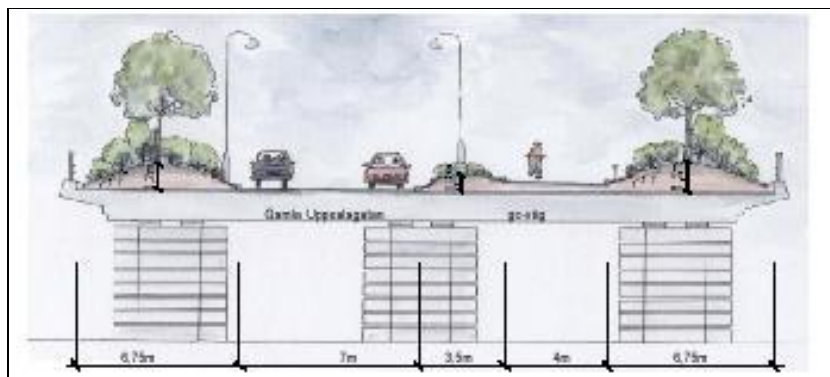
Lötenkullen: "Återskapad ås" över Bärbyleden, vy över tunnelmynningen.

Källa: Miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga 1

Öster om Lötens gård korsar trafikleden i djup skärning Ostkustbanan och Vattholmavägen. Planeringen tar fasta på en framtida ombyggnad av järnvägen till dubbelspår. Trafiken till Lötens gård tillgodoses med en lokalväg som under järnvägen också görs

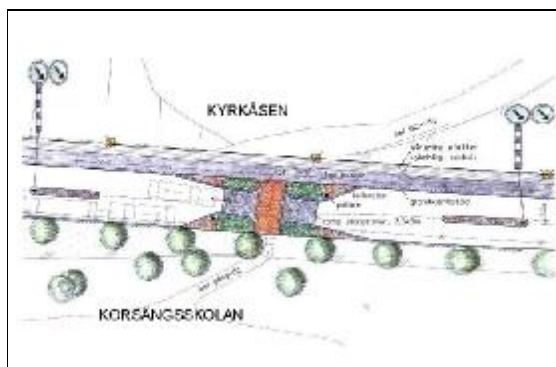
tillgänglig för GC-trafik. Tycho Hedéns väg ansluter till Bärbyleden med ramper för trafik i sydvästlig riktning. Mellan Nyby Gård och kvarteret Dagerman byggs en GC-väg i korsning över Bärbyleden 3. I von Bahrska häckens förlängning västerut byggs en GC-väg över Tycho Hedéns väg. Därmed upprätthålls nuvarande förutsättningar för GC-trafik mellan bostadsområden och i stråket Norra Skogsbältet/von Bahrska häcken.

Bärbyleden 3 korsar planskilt under Gamla Uppsalagatan. Bron planeras utförd 28 m bred för att ge utrymme även för planterade grönytor.

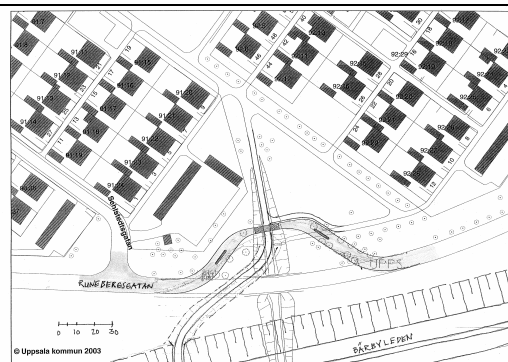


Bro för Gamla Uppsalagatan. Tvärsnitt som visar körbanor och planterade sidoområden. Källa: Miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga 1

Den viktiga GC-vägen från Nyby och söderut genom Lagerlöfsparken korsar på bro över Bärbyleden 3. Av tekniska skäl, stora nivåskillnader som ger alltför brant lutning i gångvägen, kan den nuvarande GC-tunneln under Runebergsgatan inte behållas. Tunneln föreslås ersatt av en plankorsning som utformas med tanke på de oskyddade trafikanterna vilka till viss del har målpunkt i Heidenstamskolan. Förutom den hastighetsdämpande effekt som blir följden av kurvan på Runebergsgatan planeras korsningen utförd förhöjd och med en bredd som inte medger mötande biltrafik. Avsikten är framförallt att dämpa hastigheten och att skärpa uppmärksamheten men också att understryka gatans lokala funktion.



Exempel på åtgärd för att öka säkerheten på ett övergångsställe. Utformningen finns på Stockholmsvägen vid Korsångsskolan i Enköping. Gatan trafikeras av ca. 6000 fordon/dygn. Bilden och mer information finns på nätet under adressen: www.trafikbanken.com



Förslag till trafiksäker utformning av övergångsställe på Runebergsgatan vid Kastellparken. Korsningen utformas förhöjd och med ett körfält. Hastigheten blir låg och mötande biltrafik medges inte..

Råbyvägen inklusive medlöpande GC-banor korsar Bärbyleden på bro. Öster om bron stiger Bärbyleden 3 till markplanet. Den korsande GC-vägen mellan Nyby och Gränby utformas därför som tunnel under Bärbyleden 3.

Bärbyleden 3 ansluter till stadens vägnät i två punkter, – som tidigare nämnts planskilt med Tycho Hedéns väg och till Österleden med en plankorsning utformad som cirkulationsplats.

Valet av korsningstyp, cirkulationsplats istället för den tidigare planerade planskilda korsningen motiveras av geotekniska förhållanden. En planskild korsning med Bärbyleden 3 försänkt under markplanet kräver omfattande och täta betongkonstruktioner vilket medför stora merkostnader.

Cirkulationsplatsen ger godtagbar framkomlighet och säkerhet med givna förutsättningar för trafikutvecklingen. Som beredskap för ett eventuellt framtida behov av att höja kapaciteten eller förbättra säkerheten i korsningen har i enlighet med Kommunstyrelsens beslut 25 mars 2002, och mot bakgrund av programsamrådets utrymme reserverats för att komplettera cirkulationsplatsen med en planskild förbifart. Reservatet ger möjligheter att sammanlänka Råbyvägen och Österleden planskilt över Bärbyleden 3 i ett läge mellan cirkulationsplatsen och trafikplatsen på E4.

En planering för utveckling av Gränbyfältet har påbörjats. Som ett led i det arbetet planläggs för en vägförbindelse mellan Råbyvägen och Österleden i ett läge norr om UTK-hallen. Vägen ger god tillgänglighet till fältets olika aktiviteter utan att den lokala trafiken måste konfronteras med den tunga riksvägstrafiken. Vägen ger även ett alternativ för övrig lokal trafik att planskilt korsa Bärbyleden 3. För att understryka vägens lokala karaktär och funktion utformas den med snäva kurvor och korta raksträckor. Förutom den hastighetsdämpande effekten skapas förutsättningar för att utforma en trafiksäker korsning med det viktiga GC-stråket mellan Nyby och Gränby.



Österledens cirkulationsplats med förbindelseväg (gul markering) norr om UTK-hallen och blivande Vattenverk samt reservat för eventuell framtida sammankoppling av Österleden och Råbyvägen på bro över Bärbyleden (röd markering).

Öster om Österleden sänker sig åter vägbanan under markplanet för att ansluta till den planskilda korsningen med E4. Markanspråket för trafikleden medför att halkbanan måste avvecklas.

Övriga gator

Runebergsgatan, Råbyvägen, Österleden och i någon mån Wivalliusgatan påverkas av vägprojektet.

Runebergsgatans sträckning behålles oförändrad från Vattholmavägen till den befintliga GC-tunneln vid Kastellparken. Läget och utformningen av övergångsställena för korsande GC-vägar kan dock behöva en översyn. Vid GC-tunneln, vilken som tidigare nämnts utgår, utformas Runebergsgatan med en tvär kurva. Avsikten är att vinna utrymme för GC-vägen men också att på ett verksamt sätt dämpa hastigheten inför korsningen med GC-vägen. För att ytterligare höja säkerheten för de oskyddade trafikanterna, bland annat elever i Heidenstamsskolan, utformas korsningen förhöjd och avsmalnad till ett körfält, se bilden sidan 7. Fram till Fredrika Bremersgatan behålles Runebergsgatan med smalare körbana för att där ansluta till Råbyvägen. En kompletterande GC- väg anläggs utmed Runebergsgatan på sträckan Fredrika Bremersgatan till Birger Sjöbergsgatan. Utrymmet för GC-vägen tas delvis från Runebergsgatans körbana.

Råbyvägen och medlöpande GC-väg korsar Bärbyleden 3 planskilt på bro. Norr om korsningen förlängs Råbyvägen fram till en anslutning med cirkulationsplatsen. Den korsande GC-vägen från Gränby utföres planskild i tunnel under Råbyvägen.

Runebergsgatan på sträckan Fredrika Bremersgatan till Österleden kan därmed tas ur drift och den frigjorda marken läggs till grönområdet. Österleden norr om Nyby ansluts till den nybyggda Råbyvägen i en trevägskorsning utformad som cirkulationsplats. Wivalliusgatan förlängs fram till en anslutning med Österleden.

Österleden söder om Bärbyleden 3 får en väsentligt utökad roll i stadens gatunät. Detaljplan saknas för avsnittet över Gränbyfältet och flera anspråk i området kring Brillinge/Gränby Centrum påkallar upprustning och ombyggnad av Österleden. Vägavsnittet närmast cirkulationsplatsen behandlas i föreliggande detaljplan. För den södra delen inklusive anslutningen till väg 288, Östhammarsvägen, upprättas detaljplan separat. Den planen samordnas tidsmässigt med utbyggnaden av Bärbyleden 3.

GC-vägar

Längs och tvärs Bärbyleden 3 ordnas ett sammanhängande nät av GC-vägar. I första hand åtgärdas bristande samband i det nuvarande systemet men även nya vägar tillkommer. Ett flertal broar och en tunnel för GC-trafik byggs tvärs Bärbyleden 3 och en tunnel anläggs under Råbyvägen i stråket ut på Gränbyfältet och vidare i riktning mot Gränby Centrum.

I projektet finns också en GC-tunnel under E4 i ett läge strax norr om Brillinge och en bro för GC-trafik över Tycho Hedéns väg i förlängningen av von Bahrskas häcken.

En kompletterande GC- väg anläggs, som tidigare nämnts, utmed Runebergsgatan på sträckan Fredrika Bremersgatan till Birger Sjöbergsgatan.

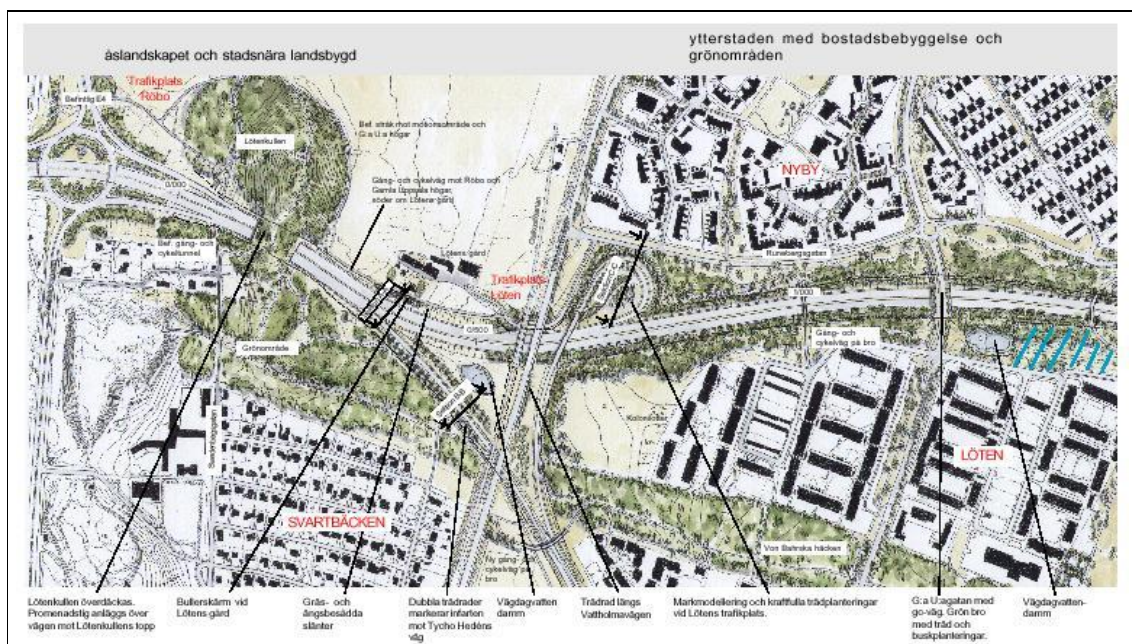


Utdrag ur Cykelkartan 2000,

Friytor, naturområden och ny bebyggelse

Väganläggningarna medför stark omvandling av landskapet. Den flacka, delvis odlade marken tas till stor del i anspråk för vägändamål. Betydande arealer består dock som friområden längs vägen och med anslutning till angränsande bostadsområden. Friområdena behandlas som en del av vägprojektet. Delar av området formas genom uppläggning av överskottsmassor. Marken gräsbesås och planteras gruppvis med träd och buskar. Delar av Lerdamsparken och området söder därom formas genom uppläggning av överskottsmassor från vägbygget. Gångstigar anordnas och de friväxande trädplanteringarna utökas.

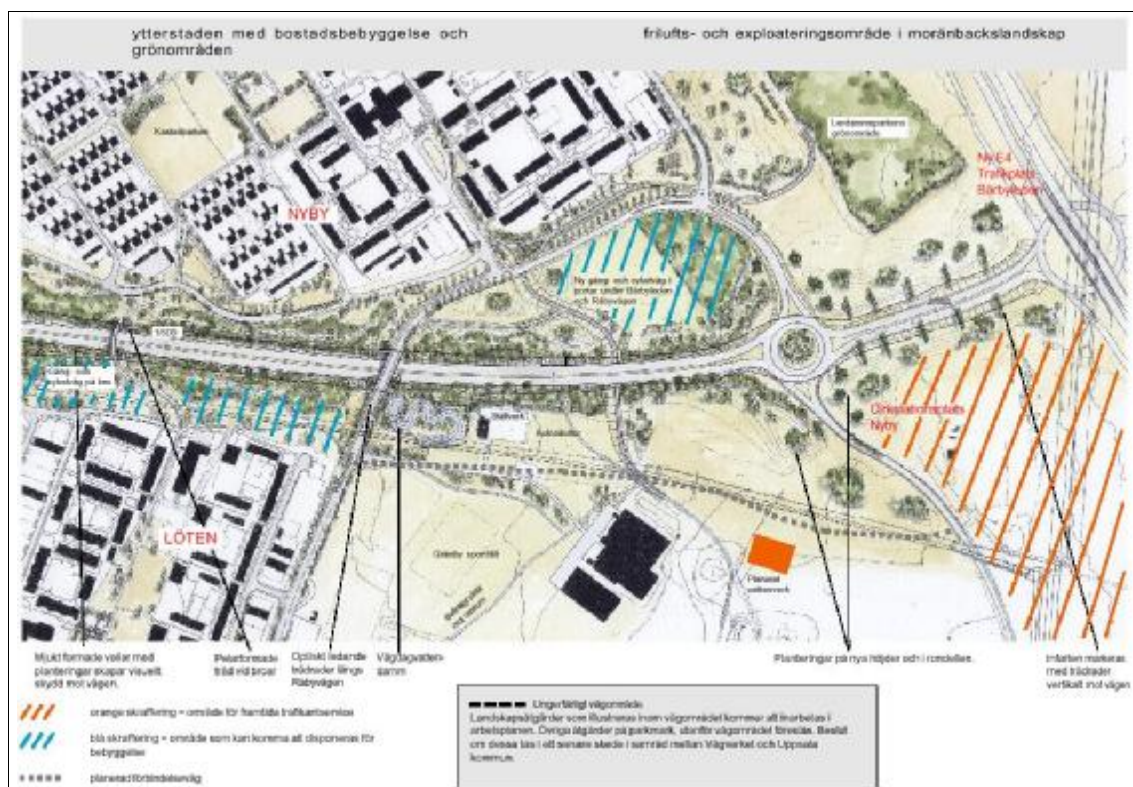
Broar, belysningsmaster, räcken och eventuella bullerskyddsanordningar utformas i samklang med utförandet av Bärbyledens andra etapp, sträckan Börjegatan till Röbo.



Bärbyleden med angränsande friområden, sträckan Röbo till strax öster om G:a Uppsalagatan.

Illustration av framtida markanvändning och markbehandling.

Källa: Miljökonsekvensbeskrivningen.



Bärbyleden med angränsande friområden, sträckan strax öster om G:a Uppsalagatan till ny E4.

Illustration av framtida markanvändning och markbehandling.

Källa: Miljökonsekvensbeskrivningen.

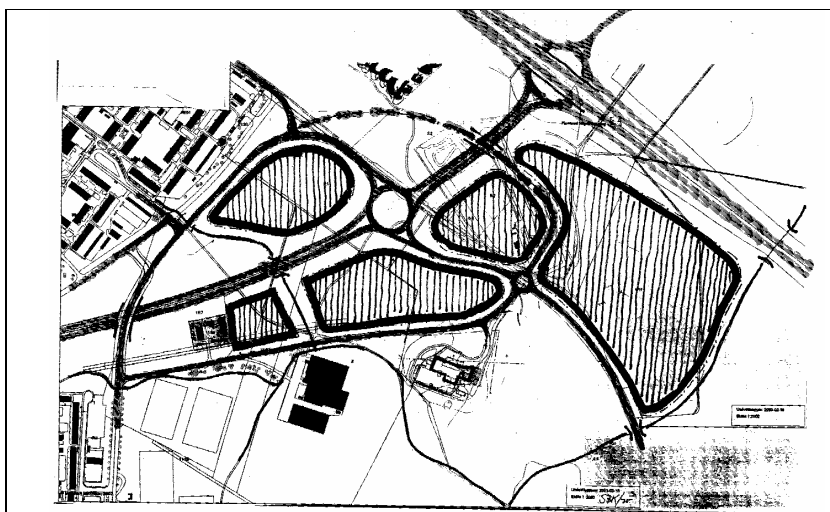
Bärbyledens koppling till E4 och Österleden skapar ett intresse för etablering av verksamheter av skilda slag. Främst gäller det verksamheter som vänder sig till vägtrafikanterna men även andra servicenäringar och kontor kan antas vara intresserade.

Till detta kan också läggas ett kommunalt intresse av att rusta upp befintliga anläggningar på Gränbyfältet samt att planera för nya verksamheter och flera bollplaner. I det sammanhanget kan det bli aktuellt att använda marken för nuvarande odlingslotter för annat ändamål.

Lämpliga områden för denna utveckling finns i området öster om Råbyvägens korsning med Bärbyleden 3. I planen anvisas ett större och fyra mindre kvarter för bilservice inklusive viss handel, kontor/hotell, och idrott m.m. Den sammanlagda arealen är 19 ha inklusive mark för vägar och ledningsstråk, huvudsakligen högspänningsledning i luft och mark. Ledningarna byggs delvis om men behovet av omfattande reservat och respektavstånd kvarstår.

Verksamhetsområdena avgränsas med hänsyn till eventuellt framtida behov av kompletterande vägförbindelse i korsning över Bärbyleden 3 mellan cirkulationsplatsen och trafikplatsen på E 4.

Typ av verksamheter, behov av byggnader och parkeringsplatser kan för närvarande inte preciseras. Planbestämmelserna avser servicenäringar, kontor, idrott och viss handel. Flexibiliteten är hög utan att göra avkall på god gestaltning och hög kvalitet för de enskilda fastigheterna och byggnaderna. Slutgiltigt prövas kvaliteten vid bygglov och byggsamråd men en diskussion med exploitörerna bör tas upp redan vid försäljningen av marken.



Områden tänkbara för framtida bebyggelse alternativt utveckling av Gränbyparken. Reservat för eventuellt behov av planskild korsning med Bärbyleden 3 öster om cirkulationsplatsen.

Väster om Råbyvägen är utrymmet för alternativ användning av marken mer begränsad. Tillgängligheten och affärsläget är också helt annat. I någon omfattning kan småskaliga bostadsprojekt med anknäpning till befintligt boende vara möjligt att planmässigt pröva. Om en sådan fråga väcks får detta prövas i särskild ordning.



Områden (gula) som kan bli aktuella att planlägga för kompletterande bebyggelse alternativt parkering som ersättning för omvandlad befintlig parkeringsyta.

Sociala förhållanden

Bärbyleden 3 skapar en fysisk barriär mellan bostadsområdena Nyby /G:a Uppsala och Löten. Förutsättningar för kontakter människor emellan påverkas dock inte nämnvärt. De nuvarande sambanden mellan bostadsområdena och tillgängligheten till angränsande friområden behålles och förstärks i form av planskilda korsningar med trafikleden.

Friliggande GC-vägar och framförallt GC-tunnlar kan ibland upplevas som otrygga miljöer. Detta måste uppmärksammas vid detaljutformningen för att på bästa sätt, exempelvis genom god belysning, öppenhet och fri sikt skapa social kontroll och därmed minska risken för konfrontationer mellan människor.

Tillgänglighet för rörelsehindrade

Ny byggnad och anläggning för allmänt tillträde skall enligt lag utformas så att den är tillgänglig för funktionshindrade. Kravet på tillgänglighet skall beaktas och formas i detalj vid projekteringen för respektive projekt. En slutgiltigt prövning sker under byggsamrådet.

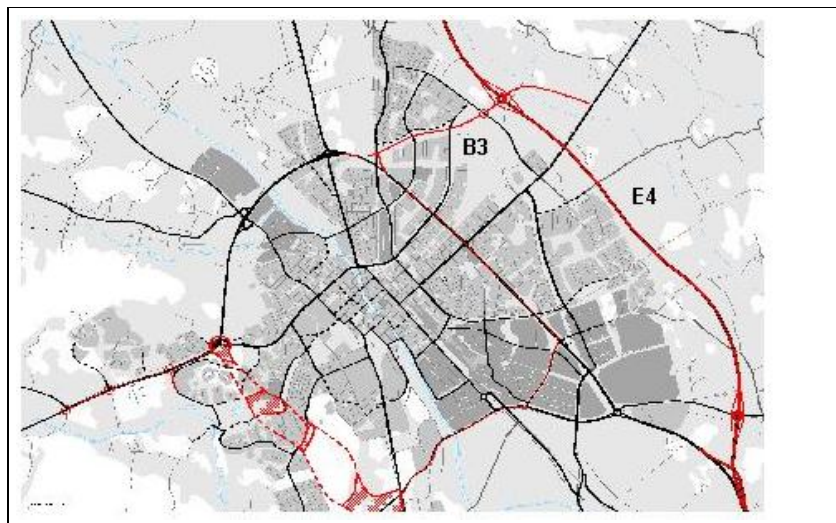
Trafik och trafiksäkerhet

Allmänt

Bärbyleden kompletterad med den nu aktuella tredje etappen bidrar till bästa möjliga trafikavlastning av staden. Den ingår som en del av ett sammanhängande överordnat vägsystem bestående av bland annat nybyggd E4, riksvägarna 55 och 72 samt länsväg 288.

Vägsystemet ger god tillgänglighet till staden men har också en viktig roll för fördelning av trafiken inom staden. Genomfartstrafiken inklusive transporter med farligt gods ges förutsättningar att passera staden med hög säkerhet och till minsta möjliga miljömåssiga men för staden.

Bärbyleden 3 och övriga gator samt GC-vägar belyses.



Utdrag ur Översiktsplan för staden: Karta 4, Biltrafik; B3 markerar Bärbyleden 3.

Gatunät

Stadens gator ansluts till Bärbyleden 3 på två ställen, till Tycho Hedéns väg och till Österleden/Råbyvägen. Övriga gator och GC-vägar korsar Bärbyleden 3 planskilt, på bro eller som i ett enstaka fall, i tunnel under trafikleden.

Tycho Hedéns väg ansluts med ramper som medger trafik i västlig riktning på Bärbyleden och söderut på Tycho Hedéns väg. Studier av framtida trafikflöden visar att behovet av en koppling i östlig riktning är litet i den korsningen. Ett betydande markintrång för flera vägramper kan därför undvikas.

Råbyvägen får ökad betydelse som infart till centrala delar av

staden. Norr om infarten till UTK-hallen förlängs gatan fram till cirkulationsplatsen på Bärbyleden 3. Den ombyggda Råbyvägen ger god tillgänglighet till stora delar av den nordöstra staden och ersätter också den utgående delen av Runebergsgatan. Till Råbyvägen ansluts Österleden norr om Nyby.

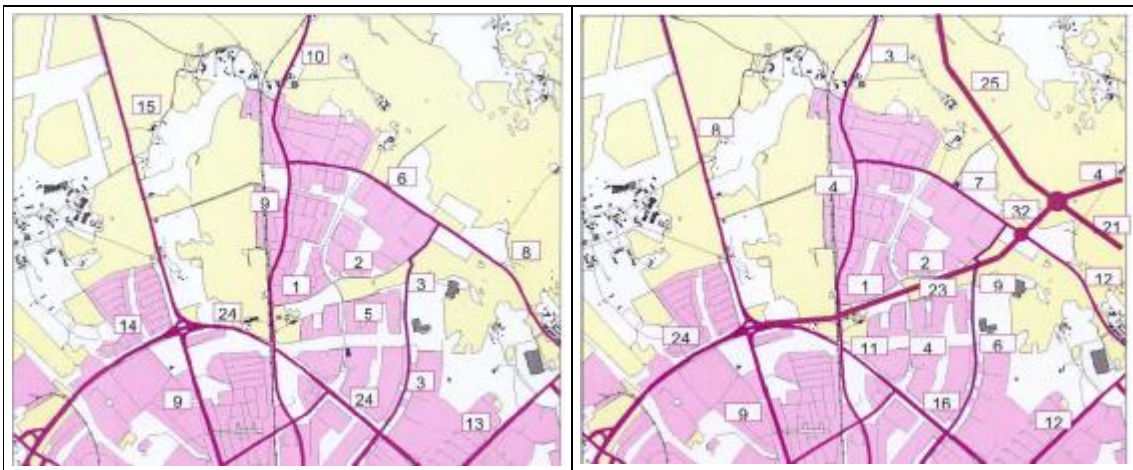
Runebergsgatan behålles intakt från Vattholmavägen till Kastellparken. Vid korsningen med GC-vägen byggs gatan om för att bereda plats för GC-vägen — en åtgärd som också får betydelse för att hålla nere hastigheten på gatan. Vid Fredrika Bremersgatan ansluts Runebergsgatan till Råbyvägen. Avsnittet norr om Fredrika Bremersgatan utgår.

Wivalliusgatan förlängs norrut till en anslutning med Österleden. En ny lokalgata norr om UTK-hallen planeras mellan Råbyvägen och Österleden

Trafikflöden

Samhället har ett växande behov av kommunikationer inbegripet även vägtrafiken. Till den allmänna trafikökningen som grundar sig på ekonomisk tillväxt, skall läggas den ökning som bli följden av ett ökat antal invånare i staden och dess omland. Sammantaget förväntas enligt översiktsplanen för staden, trafiken öka med 1.7 % per år. För en 20-årig planeringsperiod som sträcker sig fram till år 2020 beräknas biltrafikökningen vara ca 40 %.

Trafikflödena för år 2020 har beräknats med stöd av dator och beräkningsmodellen "Emma" och baseras i övrigt på samma förutsättningar som gäller för översiktsplanen för staden. Resultatet av beräkningarna är naturligtvis beroende av att givna förutsättningar och antaganden infrias. Här finns en viss osäkerhet åtminstone med avseende exakt på prognosåret 2020. Erfarenheter visar dock att prognoserna med gott resultat kan användas som ett kvalificerat stöd för dimensioneringen av väganläggningen och erforderliga åtgärder i anslutning till denna.



Uppmätta trafikflöden år 1999, 1000-tal / dygn

Källa: Miljökonsekvensbeskrivningen

Beräknade trafikflöden år 2020, 1000-tal / dygn

Källa: Miljökonsekvensbeskrivningen

Angöring och Parkering

Angöring till planerade områden för verksamhet sker från lokalvägarna. All parkering sker på kvartersmark.

TEKNIK

Ledningssystem, befintliga ledningar och behov av omläggningar.

Vägprojektet och planerade verksamheter såväl påverkar som påverkas av befintliga ledningssystem av olika slag. Vid upprättandet av arbetsplanen för Bärbyleden 3 har en grundlig inventering av befintliga ledningar genomförts. I många fall har det resulterat i krav på åtgärder i form av betydande ombyggnadsarbeten. Kunskaperna finns således redan om vad som behöver göras, eventuella restriktioner och behov av reservat för ledningarnas fortbestånd och åtkomst för service.

Höghögningsledningarna för 70 kV med sträckningen Röbo till Brillinge dominerar med sina master starkt landskapet och är delvis till hinder för väganläggningen. På sträckan Röbo till G:a Uppsalagatan kommer luftledningen att ersättas av en jordförlagd kabel. Önskvärt är att också resterande del, österut mot Brillinge, förläggas i mark. Kostnaden för detta ryms dock inte inom vägprojektet varför detaljplanering och finansiering måste lösas i särskild ordning.

De två höghögningsledningarna för 70 respektive 220 kV med nord-sydlig sträckning inom planområdets östra del har skilda huvudmän. Ledningarna berörs av E4-projektet och byggs om inom ramen för detta. Där så erfordras markeras behovet av reservatsbestämmelser i detaljplanen.

Grundvatten, vägdagvatten

Vägen berör i hög grad inre och yttre skyddsområden för stadens grundvattentäkt. Väganläggningen måste utformas och anläggningsarbetet genomföras med en säkerhet på högsta nivå för att motverka risken för föroreningar av grundvattnet. Riskfaktorerna är främst förorenat vägdagvatten och olyckor med transporter av farligt gods. Noggranna utredningar har genomförts som underlag för arbetsplanen. Utredningarna visar att det tidigare utförda skyddet för grundvatten i genombrottet av åsen måste kompletteras på sträckan fram till G:a Uppsalagatan. Vägdagvattnet omhändertas i tre fördröjningsmagasin vardera med volymen ca 500 m³. I magasinen uppsamlas det förorenade vattnet och avledningen till recipienten fördröjs. Uppslammade partiklar sedimenterar och oljeföroreningar avskiljs för att kunna omhändertas på ett miljöriktigt sätt. Utloppen från magasinen kan också stängas om en större olycka med utströmmande farligt gods inträffar.

Vatten och avlopp, energiförsörjning och telekommunikation.

Några svårigheter att tillgodose såväl väganläggningens som övriga planerade verksamheters behov av vatten- och avloppsanslutning, energiförsörjning och telekommunikation förutses inte.

Vattenverk

Strax söder om Österledens cirkulationsplats har anläggningsarbetet för ett nytt vattenverk påbörjats. Anläggningen blir storskalig och förutsätter nyanläggning av ledningar med stor dimension. Planeringen för vattenverket och dess ledningar har samordnats med vägplaneringen.

Avfall

Hantering av avfall blir aktuellt inom områden som planeras för olika former av verksamhet. Generellt gäller samma regler för sortering, uppsamling och avhämtning av avfallet som i övriga bebyggelseområden. För samordning av rutiner för hanteringen samt planering av ändamålsenliga utrymmen för avfallet rekommenderas tidiga kontakter med kommunens kontor för VA och avfall.

Miljöstörningar

Trafiken på Bärbyleden 3 medför störningar till omgivningen i form av buller, vibrationer och luftföroreningar. Detta uppmärksammas i miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikledens läge, huvudsakligen nerschaktad under markplanet, samt förstärkt grundläggning och avståndet till bostadsbebyggelsen bidrar till att störningarna från vägen blir förhållandevis små. Beräkningar visar särskilda bullerskyddsanordningar, ett plank, erfordras till skydd för Lötens gård. Vid fastigheterna G:a Uppsala 105:1 och 92:28 tangeras riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent nivå utomhus i gränsen mot Runebergsgatan. Plats finns för skyddsåtgärder i form av plank eller jordvallar. Skyddsanordningar föreslås utformade i samråd med fastighetsägarna.

Ny bebyggelse närmare vägen blir mer utsatt. En medveten planering där placering och utformning av anläggningar och byggnader bidrar till bullerskyddet för områden där människor vistas öppnar dock möjligheter för nybebyggelse i relativ närhet av vägen. Förutsättningarna för detta utreds i samband med detaljplaneringen för respektive projekt.

De trafikallstrade vibrationerna längs vägen blir mycket små. Luftföroreningarna håller sig väl inom fastlagda miljökvalitetsnormer.

Om 70-kV kraftledningen består som luftledning på sträckan G:a Uppsalagatan till Österleden kvarstår det visuella ingreppet i landskapet och möjligheterna att utnyttja angränsande mark begränsas. Kraftfältet kring ledningen kräver respektavstånd för verksamheter där människor varaktigt vistas. Sportfält och parkeringsplatser kan däremot lokaliseras i nära anslutning till ledningen.

För vägprojektet upprättas ett kontrollprogram som följer upp och bevakar om de på grund av väganläggningen ändrade förutsättningarna påverkar omgivningen vad gäller exempelvis föroreningar, trafikbuller, dränering, vibrationer och sättningar i mark.

**FÖRENLIGHET
med
ÖVERSIKTSPLAN
och MILJÖBALKEN
kapitel 3 och 4**

Planområdet med föreslaget ändamål för vägar och verksamhetsområden är förenlig med Översiktsplan för Uppsala stad. Detaljplanen strider inte mot miljöbalkens kapitel 3 och 4.

**BARN-
KONVENTIONEN**

Barnens intressen och behov med anknytning till boende, fritid och skola har alltmer uppmärksammats, inte minst i stadsbyggnadssammanhang. Behoven växlar över tiden i takt med barnens ålder och utveckling.

Planläggningen medför inget direkt intrång på utrymmen som idag särskilt utnyttjas av barn och ungdomar. Văganläggningen bildar visserligen en kraftig barriär mellan bostadsområden men barriären överbryggas genom ett flertal planskilda korsningar i strategiska punkter.

Planläggningen syftar till att ge förutsättningar för att allsidigt tillgodose behoven men huvudsakligen formuleras förutsättningarna i detalj först vid genomförandet av planen.

**MILJÖKONSE-
KVENSBESKRIV-
NING, MKB**

Till detaljplanen hör en Miljökonsekvensbeskrivning, MKB, upprättad enligt Miljöbalken. Handlingen, som är gemensam för detaljplanen och arbetsplanen för Bärbyleden 3, läggs som bilaga till detaljplanebeskrivningen. I miljökonsekvensbeskrivningen hänvisas kortfattat till tidigare utredningar för alternativa lösningar och val av alternativ för fortsatt utredning. Noll-alternativet, d.v.s. riksvägstrafiken kvar på Tycho Hedéns väg/Vaksalagatan har utförligare jämförts med föreliggande alternativ, Bärbyleden 3.

Den nyligen antagna "Översiktsplan för Uppsala stad" tar fasta på Bärbyleden 3 med den nu aktuella lokaliseringen.

I miljökonsekvensbeskrivningen görs en grundlig genomgång av projektet med avseende på effekterna för miljö, hälsa och säkerhet samt hushållningen med naturresurser. Syftet är att beskrivningen skall ge möjlighet till en samlad bedömning av projektet och därmed vara ett gott underlag för beslut som verkar för långsiktigt goda och hållbara lösningar.

För en allmän orientering redovisas i det följande miljökonsekvensbeskrivningens *sammanfattning och samlade bedömning* som ett direkt utdrag ur bilagan. Texten i sammanfattningarna är beskrivande i en populariserad form. För en ingående redovisning inklusive bakgrund, sakuppgifter och planeringsmål hänvisas till den fullständiga miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljökonsekvensbeskrivning

Denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har upprättats för vägprojektet Bårbyleden 3. Syftet med miljökonsekvensbeskrivningen är att identifiera och sammanfatta vägprojektets påverkan på miljö, människors hälsa och säkerhet samt hushållningen med naturresurser.

För Bårbyleden 3 krävs både fastställelseprövning enligt Väglagen och detaljplanläggning enligt Plan- och bygglagen. Denna MKB är gemensam för de båda planprocesserna. Miljökonsekvensbeskrivningen utgör beslutsunderlag för fastställande av arbetsplan för allmän väg. MKB krävs också när detaljplanläggning av vägen och dess närområde innebär s.k. betydande miljöpåverkan.

I en MKB jämförs konsekvenserna med ett s.k. nollalternativ, som redovisar vad som händer på platsen om projektet inte genomförs. Som scenariår för Bårbyleden 3 används år 2020.

Bårbyleden 3

Behovet av vägen

Uppsala är en viktig knutpunkt för vägtrafiken i Sverige med kopplingar mellan E4 och exempelvis E18 via riksväg 55 (Uppsala-Enköping). Trafiken är den största miljöbelastningen i Uppsala. Det största trafikproblemet i Uppsala är Tycho Hedéns väg som utgör nuvarande E4:ans sträckning genom staden. Vägen är hårt belastad av både trafik och utgör ett av de 100 mest olycksdrabbade vägnäten i Sverige.

I samband med att ny E4 anläggs mellan Uppsala och Mehedeby måste befintliga trafiksystem i Uppsala anpassas och vägarna knyts ihop på bästa miljö- och trafiksäkerhetsmässiga sätt. Bårbyleden 3 utgör en viktig länk mellan det regionala nätet och den nya motorvägen. Bårbyleden 3 sträcker sig mellan Röbo trafikplats och Bårbyledens trafikplats vid den nya E4, öster om Uppsala. Bårbyleden 3 ansluter därmed de västra delarna av Uppsala och de större lokalgatorna i stadens norra delar med ny E4.

Bårbyleden 3 innebär att Uppsalas nuvarande vägnät avlastas från biltrafik i stor omfattning. Störst effekt uppnås på Tycho Hedéns väg (nuvarande E4), Vaksalagatan och Vattholmavägen. Utan Bårbyleden 3 kommer lokaltrafik och delar av genomfartstrafiken att fortsätta att belasta Uppsalas vägar och gator. Fortsatta problem med framkomlighet och miljöpåverkan längs flera berörda vägnäten förutspås. Kapacitetshöjande åtgärder kan bli svåra att genomföra på grund av närhet till bebyggelse längs vägarna.

Vägutformning

Bårbyleden 3 läggs i huvudsak under befintlig marknivå. Vägar samt gång- och cykelstråk som idag korsar området läggs på broar över eller i tunnlar under leden. Sammanlagt planeras elva korsande broar eller tunnlar för befintliga vägar, järnväg samt gång- och cykeltrafik. En av broarna planeras med växter och bildar ett grönt stråk genom området. Vid Lötenskullen anläggs en tunnliknande bro, som delvis återskapar Uppsalaåsen som den såg ut innan Tycho Hedéns väg byggdes. En bro över Tycho Hedéns väg mellan Lötens sportfält och von Bahrskas häcken anläggs också.

Det lokala vägnätet ansluts till Bårbyleden 3 på två ställen, dels via en plan-förlagd cirkulationsplats vid Österleden samt vid Lötén. Cirkulationsplatsen vid Österleden medger transport till och från Bårbyleden 3 i valfri riktning. Trafikplatsen vid Lötén medger dock ej transport i alla riktningar. En ramp över Bårbyleden 3 anläggs, så att norrgående trafik på Tycho Hedéns väg kan färdas västerut på Bårbyleden 3. Ny avfart för trafik mot Tycho Hedéns väg anläggs strax efter "Lötentunneln". Färd från Tycho Hedéns väg och vidare österut på Bårbyleden 3 blir inte möjligt.

Bårbyleden 3 blir drygt 2,6 kilometer lång och anläggs med två körbanor åtskilda av en mittremsa med vägräcken. Vägen uppfyller kraven för en hastighet om 90 km/h fram till Nyby cirkulationsplats. Dimensionerande hastighet genom rondellen är 50 km/h. Mellan Nyby cirkulationsplats och Bårbyledens trafikplats vid E4 är den skyltade hastigheten 70 km/h.



Vy från Lötenskullen österut in i arbetsområdet. I nedre kanten syns Lötens gård och bakom denna Vattholmavägen. Till höger Lötén och till vänster Nyby. Parallellt med kraftledningen går Runebergsgatan.

Alternativ

Alternativ utformning

Förslag på en ny E4 och en Bårbyled har funnits sedan 1960-talet. Ett flertal alternativa sträckningar med tillhörande anslutningar till lokalvägnätet har studerats för att lösa trafikproblemen i Uppsala. Föreslagen lösning för Bårbyleden 3 grundar sig på teknik och ekonomi, miljöeffekter, trafiksäkerhetskrav och kapacitet. De olika utredningsalternativen redovisas i avsnittet "Alternativredovisning".

Nollalternativ

Nollalternativet redovisar vad som händer i området om projektet inte genomförs, dvs. om Bårbyleden 3 inte anläggs. Under beskrivningen av tänkbara konsekvenser av drift- och byggskedet av Bårbyleden 3, jämförs projektet med nollalternativet. Nollalternativet i detta fall förutsätter att ny E4 byggs öster om Uppsala. Alternativet innebär även vissa nödvändiga förbättringsåtgärder på det befintliga vägnätet, som exempelvis ombyggnad av korsningar på Tycho Hedéns väg.

Miljökonsekvenser av driftskedet

Nollalternativet

Nollalternativet medför inga större förändringar för de boende i Nyby och Lötén jämfört med dagsläget. Intrång i natur- och kulturmiljöer sker i princip inte, möjligheterna till rekreation i närområdet kvarstår och någon barriäreffekt mellan bostadsområdena uppstår inte. Ökat trafikbuller eller utsläpp från vägtrafiken på Bårbyleden 3 uppkommer inte i området. Nollalternativet innebär att Uppsalas gatunät i stort behålls i sin nuvarande form.

Utan Bårbyleden 3 krävs dock omfattande åtgärder på befintligt gatunät för att klara av den ökande trafiken. Med framtida ökad trafikmängd ökar också de kapacitetsproblem som finns i dagsläget och därför förutsätts i nollalternativet främst förbättringsåtgärder på befintligt vägnät. Vaksalagatan uppgaderas upp till Vaksala kyrka, vilket innebär att anslutningarna till närliggande bostadsområden måste ses över. Längs Tycho Hedéns väg kan korsningar behöva omformas.

Eventuell breddning medför att vägarna kommer närmare bebyggelse och befintliga anläggningar längs vägen måste eventuellt utgå. Det bedöms dessutom bli mycket svårt att genomföra arbetet med hänsyn till den höga trafikbelastningen på Vaksalagatan och Tycho Hedéns väg.

Nollalternativet medför att den redan nu besvärliga trafiksituationen i Uppsala ytterligare förvärras. Framkomligheten och trafiksäkerheten försämras och boendemiljön längs Vaksalagatan och Tycho Hedéns väg kommer att påverkas av buller och luftföroreningar i en ökad omfattning. Nollalternativet medför därmed onödigt stor påverkan på människors hälsa och säkerhet samt miljö. Konsekvenserna kan bli av hälsorelaterad art som sömnstörningar, allergier, nedsatt immunförsvar och för miljöns del upplagring av föroreningar i mark samt onödigt stort bidrag till växthuseffekt och övergödning. Nollalternativet medför även att transporterna med farligt gods på Tycho Hedéns väg och Vaksalagatan består.

Miljöstörningarna kommer till viss del att minska på grund av den avlastning nya väg E4 medför, men ökar på sikt med ökad trafik.

Bärbyleden 3

Bärbyleden 3 innebär att lokal trafik och genomfartstrafik i Uppsala får förbättrad och säkrare framkomlighet. Bärbyleden 3 medför även att områden som idag är utsatta för miljöpåverkan från trafik får förbättrad situation. Vägen medger jämnare trafikflöden mellan viktiga knutpunkter i trafiksystemet samt avlastning av främst Tycho Hedéns väg och Vaksalagatan. Bärbyleden 3 medför därmed sammanlagt minskade emissioner av luftföroreningar och buller i Uppsala tätort.

Bärbyleden 3 medför även negativa effekter. Både det inre och yttre skyddsområdet för Uppsala kommuns vattentäkt i Uppsalaåsen berörs av väganläggningen. Vägen är anvisad för transport av farligt gods, vilket innebär en risk för påverkan på vattenresurser. Detta medför att åtgärder krävs för att skydda grundvattnet från påverkan. Bärbyleden 3 avlastar dock till stor del Tycho Hedéns väg från transporter av farligt gods inom skyddsområdet för vattentäkten, vilket betyder att risken för påverkan minskar totalt sett.

Luftföroreningshalterna i Nyby och Lötén ökar på grund av vägen jämfört med nollalternativet, men gällande miljö kvalitetsnormer överskrider inte. Luftföroreningsnivåerna förväntas dock inte öka jämfört med dagsläget, på grund av ökad reningsgrad i framtida fordon.

Vägen medför att nuvarande öppna ytor mellan områdena Nyby och Lötén omvandlas och att en betydande öst-västlig barriär skapas mellan bostadsområdena. Barriäreffekten minskas genom att befintliga vägar samt gång- och cykelstråk förläggs på broar över eller i tunnlar under Bärbyleden 3.

Förutsättningarna för rekreation och friluftsliv i närområdet förändras. Vägen medför att bullret på de kvarvarande ytorna ökar, vilket medför att områdets attraktivitet för närrekreation minskar. Delvis kompenseras detta genom nya parkytor med planteringar intill vägen och av att befintliga samband säkerställs via gång- och cykelstråk. Befintliga områden minskar till viss del i omfång, men i huvudsak jordbruksmark tas i anspråk.

Bostäder längs Bärbyleden 3 får på grund av ökad trafik något ökade bullernivåer. Bullerstörningar kan medföra negativa konsekvenser som sömnstörningar, talmaskering*, koncentrationssvårigheter eller irritation. Bullret åtgärdas med vallar eller plank vid de fastigheter som får bullernivåer över gällande riktvärden. Beräkningar visar dock att riktvärden endast överskrider i ett fåtal fall. Bullerspridningen begränsas av att vägen ligger nedsänkt.

Jordbruket påverkas negativt eftersom stora delar av den högklassiga mark som brukas idag tas i anspråk för trafikleden. Konsekvenserna blir att jordbruksproduktionen i området i stort sett upphör. Inga skyddade naturmiljövärden påverkas direkt av vägprojektet. Befintliga livsmiljöer för småvilt fragmenteras, vilket medför lokala negativa konsekvenser. Kulturmiljön påverkas av Bärbyleden 3 framförallt via intrång i bebyggelsemiljöer kring Lötens gård, Nyåker samt intrång i förlämningsområden norr om Brillinge. Konsekvenserna bedöms som stora men minskar något genom att riksintresset Gamla Uppsala till viss del avlastas från trafik.

Landskapets utseende kommer att förändras på grund av projektet och helt domineras av vägen och trafikplatserna. De överblivna schaktmassor som uppkommer när vägen läggs under nuvarande marknivå används för att utveckla vägens närområde med parkmark. En grunduppfyllnad med schaktmassor genomförs för att skapa en visuell barriär mellan vägen och närliggande bostäder.

Bärbyleden 3:s passage genom Löténkullen läggs under en ca 60 meter bred tunnelliknande bro. På bron läggs schaktmassor för att delvis återskapa Uppsalaåsen som den såg ut innan Tycho Hedéns väg byggdes på 1960-talet. Bron bedöms medföra positiva konsekvenser för landskapsbilden och utgöra ett arkitektoniskt tillskott i vägsträckningen. Det blir dessutom återigen möjligt att förflytta sig mellan Svartbäcken och Gamla Uppsala per cykel eller till fots upp på åsen.

Passagen vid Gamla Uppsalagatan utformas som en ca 28 meter bred s.k. grön bro med planteringar som skiljer cyklister och fotgängare från bilister. Planteringarna är en förlängning av Gamla Uppsalagatans vegetationsklädda stråk från Tycho Hedéns väg. Den gröna bron stärker sambandet mellan Lötén och Nyby och konsekvenserna bedöms som positiva.

Miljökonsekvenser av byggskedet

Byggskedet orsakar buller och vibrationer i vägens närområde. Störningar uppkommer i samband med schaktning, pålning och transporter genom området och kan till viss del avhjälpas via bullerskydd. Buller kan orsaka tillfälliga negativa konsekvenser som talmaskering*, koncentrationssvårigheter och irritation bland boende i området. Gällande riktvärden för buller från byggarbetsplatser skall klaras.

Byggskedet kan tillfälligt påverka naturmiljön genom att öppna grönytor tas i anspråk för uppställningar av maskiner, bodar etc. Byggskedet innebär att landskapsbilden mellan Nyby och Lötén förändras och får karaktär av en omfattande byggarbetsplats under cirka två år. Störningarna är övergående och bedöms inte medföra några långvariga negativa konsekvenser.

Under byggskedet skapas barriärer som förändrar människors rörelsemönster genom området. Provisoriska vägomläggningar och konstruktioner krävs. När vägen är färdigbyggd kommer de gång- och cykelbanor som går genom området idag att vara ersatta med planskilda passager så att transport över leden kan ske på ett smidigt och trafiksäkert sätt.



Under byggskedet skapas barriärer som förändrar människors rörelsemönster. Arbetsredskap tar i anspråk mark och tillfälliga vägomläggningar krävs.

* talmaskering: påverkan på uppfattbarheten av tal genom att bullernivån överstiger talets. Särskilt allvarligt i anslutning till undervisningslokaler. Ett eller flera viktiga ord kan maskeras och den totala informationen kan bli oförståelig.

	Nollalternativet	Bärbyleden 3
Mark och vatten	+ det öppna området mellan Nyby och Lötén bevaras, pågående markanvändning kan fortsätta	- stor föroreningsrisk inom inre skyddsområde för vattentäkt under byggskedet då skyddande lager schaktas bort, viss risk för förorening under driftskedet - risk för förorening via vägdragvatten, vägsalt eller farligt gods
Luft och klimat	+ luftsituationen förbättras jämfört med nuläget - problem med luftföroreningar kvarstår i vissa områden i Uppsala	+ luftsituationen förbättras något regionalt sett då kraftigt belastade områden avlastas + utsläppen per körsträcka blir lägre och CO ₂ -utsläppen minskar - luftsituationen försämras i vägens direkta närområde
Naturmiljö	+ ingen ytterligare påverkan på naturmiljö, marken kan även i fortsättningen utnyttjas för jordbruk och naturmiljöer bevaras	+ den restaurerade Uppsalaåsen kan fungera som spridningskorridor för växter och småvilt - naturmiljö i området riskerar att skadas, vegetation går förlorad
Kulturmiljö	+ kulturmiljön i området kan bevaras och utvecklas	+ minskad belastning på kulturmiljön i Gamla Uppsala på grund av minskad trafikbelastning - fasta fornlämnningar i vägens närområde försvinner, bebyggelse påverkas
Landskapsbild	+ landskapsbilden bevaras och närområdets värden kan utvecklas	+ Uppsalaåsen restaureras och påverkar landskapsbilden positivt + delar av kraftledning förlägs under mark - vägprojektet medför en kraftigt förändrad landskapsbild

	Nollalternativet	Bärbyleden 3
Rekreation och friluftsliv	+ möjligheterna till närrekreation i området bevaras och kan utvecklas	- minskade ytor för närrekreation i området, ytor blir dock mer lättillgängliga när jordbruksmark görs om till parkmark - samband mellan rekreatiomsområden försvinner och barriärer i form av vägar förstärks
Människors hälsa och säkerhet	- ökade trafikmängder i redan belastade områden av Uppsala - ökade bullernivåer och luftföroreningshalter längs Tycho Hedéns väg och Vaksalagatan - risker med farligt godstransporter genom staden	+ minskade bullernivåer och luftföroreningshalter i delar av Uppsala + säkrare färdväg för farligt godstransporter - ökade bullernivåer och luftföroreningshalter i närområdet - vägen skapar en kraftig barriär mellan områdena Nyby och Lötén
Hushållning med fysisk miljö	+ mark tas inte i anspråk och jordbruket kan fortgå i området	- kraftigt förändrad markanvändning inom vägkorridoren - energikrävande transporter av byggnadsmaterial

Tabellen sammanfattar de viktigaste konsekvenserna av nollalternativet och projektet Bärbyleden 3 jämfört med nuläget.

Bärbyleden 3 medför en rad förbättringar i Uppsala. En av de största fördelarna med leden är att den skapar en god öst-västlig förbindelse i norra Uppsala. Leden avlastar ett flertal av de gator som är kraftigt trafikbelastade och framkomligheten i Uppsala ökar. De stora trafikströmmarna koncentreras till Bärbyleden 3 och nya E4 öster om staden istället för Tycho Hedéns väg och Vaksalagatan.

Bärbyleden 3 är trafiksäker tack vare att den planeras att anläggas med flertalet korsningar i skilda plan. Vägen tillåter en hög trafikbelastning och en jämn trafikrytm. Bärbyleden 3 är även säker ur andra aspekter. Exempelvis kommer omfattande åtgärder att utföras för att skydda grund- och ytvatten i området från föroreningar från vägtrafiken.

Transporter med farligt gods kommer att anvisas till leden vilket medför att riskerna för olyckor med denna typ av trafik minskar på övrigt vägnät. Bärbyleden 3 medför även vissa förbättringar för luftsituationen i Uppsala. Trafik omfördelas till mindre belastade miljöer och några av de mest trafikåta gatorna i staden avlastas. Detta medför att bullernivåer och luftföroreningshalter kommer att minska, främst längs Tycho Hedéns väg, Vaksalagatan, Vattholmavägen och Gamla Uppsalagatan.

Projektet medför dock att bostäder i vägens närområde får något ökade halter av luftföroreningar jämfört med nollalternativet. Samtliga gällande miljö kvalitetsnormer klaras i båda fallen. Jämför man med dagsläget kommer halterna av luftföroreningar regionalt sett att minska tack vare förbättrad reningsgrad i framtida motorer.

Bärbyleden 3 medför att bostäder i vägens närområde får högre bullernivåer jämfört med nollalternativet. I Nyby Gård, Nyby och Lötén ökar bullret med några decibel. Gällande riktvärden klaras dock för i stort sett samtliga fastigheter, tack vare att vägen ligger nedsänkt samt att bullervallar skapas av överskottsmassor. Se vidare i avsnittet om buller under "Människors hälsa och säkerhet".

Bärbyleden 3 kommer att utgöra en barriär för de människor som rör sig i området. Passage över leden kommer endast att kunna ske på de broar eller tunnlar som anläggs i anslutning till gång- och cykelstråk, vilket delvis påverkar människors rörelsemönster. Tidigare öppna ytor tas i anspråk, vilket medför att möjligheterna till närrekreation minskar i området. Bärbyleden 3 medför även att landskapsbilden förändras. Vägen, trafikplatserna och broarna kommer att dominera landskapet och ge ett intryck av en exploaterad miljö. De modellerade sidområdena minskar dock påverkan från vägen och den restaurerade Uppsalaåsen bedöms utgöra ett positivt inslag i landskapsbilden.

Projektet medför att naturmiljö tas i anspråk och försvinner, men konsekvenserna bedöms inte som stora. Kulturmiljö påverkas genom att fasta fornlämnningar och bebyggelse berörs och ingreppet bedöms medföra relativt stor påverkan. Bärbyleden 3 medför att produktiv jordbruksmark tas ur drift och markanvändningen i området kommer att förändras. Anläggandet av vägen medför att bergmassor måste transporteras till området samt att schaktmassor uppkommer som måste läggas upp på lämplig plats.

Byggtidens påverkan är begränsad men kan periodvis innebära väsentliga störningar för omgivningen. Under byggtiden kommer byggnadsarbetena att orsaka störningar av varierande slag såsom buller, vibrationer, damning och byggtrafik. Byggskedet ger upphov till barriäreffekter och kan även ge upphov till konsekvenser som sömnsvärigheter, talmaskering, irritation och obehag av vibrationer. Konsekvenserna är av negativt slag, men uppträder under en begränsad period och inom ett avgränsat område.

MEDVERKANDE I PROJEKTET

Detaljplanen har upprättats av stadsbyggnadskontoret. De direkt berörda kommunala kontoren och ledningsägarna har medverkat i underhandssamråd och bistått med sakuppgifter.

Vägverket har tillhandahållit tekniska utredningar i form av förslag till arbetsplan för Bärbyleden 3 samt miljökonsekvensbeskrivningen, MKB. Utredningsarbetet har följts av en särskild projektgrupp representerad av Vägverket och berörda kommunala kontor.

STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i november 2003.

Margaretha Nilsson
planchef

Lars Göran Wänstrand
planingenjör

Detaljplanens beslutsgång:

Godkänd av byggnadsnämnden för:	• samråd	03-05-22
	• utställning	03-11-20
	• antagande	04-03-18
Antagen av kommunfullmäktige		04-05-24/25
Laga kraft		04-09-27

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATION

Tidplan

Vägverket planerar för att kunna ta Bärbyleden 3 i bruk samtidigt med öppnandet av E4 i oktober 2007. Byggtiden beräknas till minst 2 år.

Målet för planarbetet är att detaljplanen skall vara klar i god tid inför upphandlingen av anläggningsentreprenaden.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 5 år från det antagandebeslutet vunnit laga kraft.

Ansvarsfördelning

Projektet Bärbyleden 3 berör i hög grad direkt eller indirekt även kommunala anläggningar, gator, GC-vägar samt park och naturområden i anslutning till trafikleden. Projektet måste ses som en helhet, dvs behandlas och genomföras i enlighet med detaljplanen och arbetsplanens ritningar samt i linje med illustrationerna för terrängmodellering, grönytor och planteringar.

Vägverket har det samlade administrativa och ekonomiska ansvaret för att få till stånd anläggningarna inom vägområdet samt för övriga åtgärder som föranleds av vägprojekten Bärbyleden 3 och Österleden.

Ansvaret för anläggningarnas drift och underhåll fördelas genom avtal mellan kommunen och Vägverket.

Väghållare

Staten är genom Vägverket väghållare för riksvägarna 55, Bärbyleden, och nuvarande E4, Tycho Hedéns väg.

Avtal

Kommunen äger merparten av marken inom planområdet. Övriga markägare är bland annat Uppsala Akademiförvaltning och enskilda personer. Betydande delar av marken upplåtes genom avtal för jordbruksändamål, odlingslotter och utbildning av fordonsförare på "halkbana". En förutsättning för ianspråktagande av marken för annan användning är att överenskommelser träffas med markägare och innehavare av andra typer av rättigheter.

Avsikten är att avtal mellan kommunen och Vägverket är tecknat före antagandet av detaljplanen.

Förteckning över fastigheter som <i>helt</i> eller <i>delvis</i> tas i anspråk för väg/park- anläggningen eller tillkommande kvartersmark. Ägoförhållanden framgår av fastighetsförteckningen.	Ändamål, ny användning av marken.	Kommentar
G:a Uppsala 21:48	Allmän plats, väg och/eller park	
Svarbäcken 1:5	"	
Svarbäcken 1:21	"	
Svarbäcken 1:22	"	
Svarbäcken 1:43	"	
Dragarbrunn 32:1	"	Banområde underbygges
Kvarngärdet 1:30	"	
Kvarngärdet 1:4	"	
Löten 1:1	"	
Löten 1:2	"	
Löten 1:3	"	Inklusive byggnader
Löten1:4	"	"
Löten 1:5	"	
Löten 1:6	"	
Löten 1:8	"	
Löten 1:11	"	
Löten 1:13	"	Inkl. byggnad o transformator
Löten 1:17	"	
Löten 1:18	"	Väg underbygges
G:a Uppsala 21:58	"	
Gränby 11:3	Kvarter, Allmän plats, väg och/eller park	
Gränby 11:7	Kvarter, Allmän plats, väg och/eller park	Odlingslotter
Gränby 11:27	Kvarter, Allmän plats, väg och/eller park	Odlingslotter
G:a Uppsala 21:20	Allmän plats, väg och/eller park	
G:a Uppsala 86:51	"	
Brillinge S:1	"	
Brillinge 1:17	Kvartersmark	
Brillinge 2:2	Allmän plats, väg och/eller park	
Brillinge 4:1	Kvarter, Allmän plats, GC- väg och park	
Brillinge 4:4	Allmän plats, väg och/eller park	
Brillinge 5:1	Kvarter, Allmän plats, väg och/eller park	
Brillinge 6:1	Kvarter, Allmän plats, väg och/eller park	Inklusive byggnader
Brillinge 6:2	Kvarter	
Brillinge 6:3	Kvarter	
Råby 1:10	Allmän plats, park	

Gestaltningssprogram

Något särskilt gestaltningssprogram upprättas inte. Utformningen av väganläggningen, sidoområden och konstbyggnader, broar, murar, räcken och master redovisas i planhandlingen inklusive miljökonsekvensbeskrivningen. Vägledning för utformningen av väganläggningen är utförandet av Bärbyleden 2, sträckan Börjegatan till Röbo.

FASTIGHETSÄTT Fastighetsbildning mm

Detaljplanen ger underlag för erforderliga fastighetsrättsliga åtgärder.

EKONOMI Planekonomi

Någon samlad kalkyl för projektet som helhet har inte upprättats. Vägverket har för åtagandet enligt arbetsplanen redovisat en kostnadskalkyl om totalt ca 480 miljoner kronor. Kalkylen avser beräknade anläggningskostnader samt kostnader för projektledning och administration.

Utöver kostnaderna för genomförandet av den nu aktuella detaljplanen tillkommer kostnader för upprustning/ombyggnad av Österleden.

För kommunens del uppstår kostnader för exploatering av kvarterstytter och utveckling av Gränbyfältet närmast trafikleden. Intäkter från markförsäljning och byggrätter torde dock med marginal balansera de kommunala utgifterna.

UTREDNINGAR Arkeologi

Enstaka kända fornlämningar förekommer inom planområdets östra delar. För att klarlägga fornlämningarnas omfattningen krävs en arkeologisk undersökning av närområdet. Detta görs lämpligen i sammanhang med att fornlämningarna slutundersöks för att kunna tas bort.

Kulturhistoriskt intressant bebyggelse finns i väglinjen vid Löstens gård och vid Nyåker. Byggnaderna skall dokumenteras före borttagandet.

Risikanalys, kontrollprogram

Ett kontrollprogram för miljön skall upprättas av Vägverket i samverkan med Uppsala kommun och Länsstyrelsen. Programmet skall ställa krav och anvisa förutsättningar för att kunna genomföra anläggningsarbetet med minsta möjliga störningar för omgivningen. Resultat av kontrollmätningarna samt uppställda miljömål måste följas upp under en period efter det att anläggningarna tagits i bruk.

Ledningar

Ledningssystem för skilda medier berörs av anläggningarna. I huvudsak är konflikterna utredda och lämpliga åtgärder planerade och till vissa delar redan genomförda. Olöst är dock frågan om resterande del av kraftledningen längs Bärbyleden och kvarstående

ledning i nord/sydlig sträckning över föreslaget handelskvarter. Här måste, i särskild ordning, ytterligare utredningar göras som underlag för ett beslut.

Masshantering

En masshanteringsplan upprättas av Vägverket. Planen skall inriktas mot en god hushållning med ändliga resurser inklusive drivmedelsförbrukning för transporter.

Vägprojektet ger upphov till stora volymer överskottsmassor. I huvudsak rör det sig om lerjordar men lokalt förekommer också osorterat material som deponerats i tidigare lertäkter. Avsikten är att till stor del återanvända överskottsmassor av god kvalitet för modellering av friområdena i anslutning till trafikleden. När terrängen formats skall ytorna besås och planteras i linje med arbetsplanens illustrationer.

Förorenade massor hanteras i särskild ordning och enligt överenskommelse med tillsynsmyndigheten.

MEDVERKANDE I PROJEKTET

Detaljplanen har upprättats av stadsbyggnadskontoret. De direkt berörda kommunala kontoren och ledningsägarna har medverkat i underhandssamråd och bistått med sakuppgifter.

Vägverket har tillhandahållit tekniska utredningar i form av förslag till arbetsplan för Bärbyleden 3 samt miljökonsekvensbeskrivningen, MKB. Utredningsarbetet har följts av en särskild projektgrupp representerad av Vägverket och berörda kommunala kontor.

STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i november 2003

Margaretha Nilsson
planchef

Lars Göran Wänstrand
planingenjör

Detaljplanens beslutsgång:

Godkänd av byggnadsnämnden för:	• samråd	03-05-22
	• utställning	03-11-20
	• antagande	04-03-18
Antagen av kommunfullmäktige		04-05-24/25
Laga kraft		04-09-27