

Test av ny förenklad behovsbedömning för planforum och för samråd med Länsstyrelsen, beslut i BN. Gamla mallen hanteras enbart som ett handläggarverktyg.

Handläggare:
Daniel Bergvin
018-727 45 26
daniel.bergvin@ uppsala.se

Datum:
2009-10-15

Diarienummer:
2009/20026

Miljöbedömning; Steg 1 - Behovsbedömning

Detaljplan för Ny bro över Fyrisån, vid Kungsängsesplanen

BEHOVSBEDÖMNING FÖR MILJÖBEDÖMNING

Enligt PBL 5:18 ska bestämmelserna i MB 6:11- 6:18 och 6:22 tillämpas om ett genomförande av en detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (Eu-direktiv 2001/42 EG). Vid betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning av planen göras under vars process en miljökonsekvensbeskrivning tas fram. För att kommunen skall kunna ta ställning till om en detaljplan medför en betydande miljöpåverkan eller inte görs en behovsbedömning utifrån förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, bilaga 2 och 4. Kommunens checklista för behovsbedömningar utgår från bilagorna och har utgjort underlag för nedanstående bedömning. Samråd med kommunens berörda förvaltningar hölls den 10 september 2009. Samråd med länsstyrelsen har hållits. Länsstyrelsens yttrande daterat ... bifogas.

PLANEN

Detaljplanens syfte är att skapa en ny kombinerad gång- och cykelbro och bilbro i höjd med Kungsängsesplanen och lösa trängsel- och miljöproblematiken vid Islandsbron. En ny broförbindelse påverkar anslutande vägar, Ulleråkersvägen, Östra ågatan och Kungsängsesplanen och befintlig minigolfanläggning.

PLATSEN

Nuvarande markanvändning och planläge

Detaljplaneområdet består i dag av industrimark, gatumark, vattenområde och område för idrott. På den östra sidan om ån ansluter den planerade bron till Kungsängsesplanen och Östra Ågatan. På den västra sidan passerar en vältrafikerad gång- och cykelväg utmed ån. Väster om gång- och cykelvägen ligger idag en minigolfbana och parkering till den och idrottsarenorna norrut. Den planerade bron kommer att knytas samman

med Ulleråkersvägen.

Fördjupad översiktsplan 2002

I översiktsplanen markeras att behovet av mark för ökade idrottsytor ska beaktas vid studenternas IP. En ny gång- och cykelbro i Kungsängsesplanadens förlängning visas, men ingen bilbro redovisas i detta läge.

Tillkommande förbindelser över vattendragen ska utformas med omsorg och med särskild hänsyn till natur- och kulturmiljövärden. Förbindelser söder om Islandsfallet ska vara öppningsbara och inneha segelfri höjd på minst 19 meter.

Detaljplan PI 56U

På den östra sidan om Fyrisån finns en detaljplan från 1983, där stora delar av nu aktuellt planområde är planlagt för park, gata, parkering och järnväg. På båda sidor om Kungsängsesplanaden tillåts industri och den tillåtna byggnadshöjden är 8-10 meter.

Kommentar:

För hela Kungsängen så har ett program tagits fram, där huvudsyftet är att tillåta bostäder, varvid detaljplanen PI 56 U inte få anses aktuell. Detaljpanelläggning pågår för flera kvarter längs Kungsängsesplanaden.

Detaljplan PL 60E

På den västra sidan om Fyrisån så gäller en detaljplan från 1985 som i det nu aktuella planområdet är planlagt för idrott, vatten, park, gata, fritidsområde, parkering och mark som skall bevaras som naturmark.

Kommentar:

För hela planområdet har ett programarbete påbörjats men ligger för närvarande vilande. Området kommer troligen även i fortsättningen användas för idrottsändamål men att det är troligt att även andra verksamheter kommer tillåtas.

Program för Kungsängen

Programmets ambition är att åstadkomma en blandad stadsmiljö med bostäder, arbetsplatser butiker och annan service som kan ses som en utvidgning av stadskärnan. I programmet framhåller man de nu aktuella broplacering i Kungsängsesplanadens förlängning som optimal. En bro för biltrafik här skulle ge en påtaglig avlastning av Islandsbron samtidigt som den minskar trafikökningen på Kungsängsleden. Broförbindelsen är också en förutsättning för omgestaltningen av Kungsgatan. Bron behöver ett körfält i vardera riktningen samt en dubbelriktad gång- och cykelbana. Den nya bron förslås vara öppningsbar och dess fria höjd bör motsvara den befintliga fria höjden 5,1 meter över medelvattennivån vid Kungsängsbron. Detta för att båtrafik som idag går under denna höjd, även i fortsättningen utan broöppning skall komma högst upp i ån. Det är också viktigt att bron ges en sådan höjd att gång- och cykelvägarna längs ån kan passera under utan stora ändringar i höjdläge.

Brons placering måste ligga något förskjutet söderut i förhållande till Kungsängsesplanadens läge idag, detta för att tryckledningarna i marken inte skall behöva flyttas.

Längs Kungsängsesplanaden föreslås en offentlig park.

[Stadsbild/ landskapsbild](#)

Planområdets västra sida ligger vid för staden viktigt idrotts och rekreativ område. Den östra sidan om Fyrisån, Kungsängen är under omvandling från industriområde till en förlängning av stadskärnan. I dagsläget

finns få passager över Fyrisån söder om Islandsbron vilket gör att ån utgör en barriär.

Ulleråkersvägen har idag en känsla av landsväg med parkering utmed stora delar. Kungsängsesplanaden är idag en bred gata med järnvägsspår och grönytor på den norra sidan.

Kulturary

Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården C 40 A och inom kommunalt kulturmiljöområde U20.

Naturmiljö

Planområdet berör tidigare planlagd mark där strandskyddet är upphävt. Delar av gällande planer kommer att ersättas när den nya detaljplanen vinner laga kraft.

Miljöbelastning

Marken består av postglacial och varvig lera med djup varierande från 10 till 70 m.

Samhälls- och naturresurser

Infrastruktur

För Uppsalaåsen har länsstyrelsen 1989-11-27 beslutat om skyddsområde och skyddsföreskrifter för uppsala kommuns grundvattentäkt (Miljöbalken 7 kap 21 och 22 §). Området är klassat som inre skyddszon. Vid åsens fot nära Sjukhusvägen finns ett brunnsområde som används för uttag av vatten. Brunnsområdet är på så sätt en viktig del i stadens vattenförsörjning. Uttag av vatten i dessa brunnar är också en förutsättning för att grundvattnet i staden ska kunna hållas vid en lämplig nivå. Övriga delar av planområdet ligger inom yttre vattenskyddsområdet.

Inom planområdet finns det ledningar som är kostsamma att flytta på.

Hälsa och säkerhet

Översvämningrisk

Planområdet som i händelse av stora vattenflöden i Fyrisån och Mälaren, riskerar att ställas under vatten. De naturliga förhållanden som gäller för Fyrisån medför att hänsyn måste tas till att översvämningar förekommer. Med ett nederbördsrikare klimat i framtiden kan sådana också bli vanligare och mer omfattande.

Trafik

Gatukontoret har gjort en utredning av var en ny bro över Fyrisån skall placeras för att bäst avlasta både Islandsbron och Kungsängsbron. Resultatet visar att en ny bro i höjd med Kungsängsesplanaden ger mest samhällsnytta. Islandsbrons biltrafik nästan halveras och att trafikflödet på Kungsängsbron minskas med 3000 fordon/dygn. Trafikflödet över den nya bron skulle bli ca 11000 i förhållande till dagens värden, Islandsbron blir 6000 och Kungsängsbron blir 15000 fordon/dygn.

PÅVERKAN

Samlad påverkan

Detaljplanen står i överrensstämmelse med översiktsplanens intentioner och följer de riktlinjer som står i programmet för Kungsängen.

Stadsbild/ landskapsbild

Vid planens genomförande så ökar tillgängligheten mellan stadsdelarna och till Uppsalaåsen som grönområde och arenaområdet samtidigt som den skapar nya barriärer i det befintliga rekreativstråket längs Fyrisån. Barriäreffekten för gående och cyklister är beroende av hur bron utformas, om den ligger i markplanet eller om den lyfts upp så att gång och cykeltrafiken kan passera under. Detaljplanearbetet har i uppgift att utreda frågan.

Kulturary

Den nya bron och vägarna påverkar inte kulturmiljöområdet eller riksintresset.

Rekreation/Naturmiljö

Barriäreffekter

En ny bro kommer att minska barriäreffekten som Fyrisån idag utgör, och öka tillgängligheten till Uppsalaåsens rekreativområde och arenaområdet.

Strandskydd

När aktuell detaljplan antas, avser kommunen åter besluta att strandskyddet upphävs för hela planområdet. Planförslaget innebär en ökad tillgänglighet över ån och löser trafik- och miljöproblem vid Östra Ågatan och Islandsbron. Oberoende av hur bron utformas kommer allmänheten att kunna passera utmed Fyrisån. Plankartan kommer att ha en bestämmelse om att strandskyddet är upphävt efter antagandet av planen. Frågorna bedöms inte leda till betydande miljöpåverkan.

Miljöbelastning

Någon geoteknisk utredning har ännu inte gjorts, men bör göras innan planens antagande. Frågan bedöms inte leda till betydande miljöpåverkan.

Samhälls- och natursurser

Vattenskyddsområde

För de delar inom planområdet som ligger inom det inre vattenskyddsområdet skall skyddsåtgärder utredas, dock bedöms inte risken för skada på grundvattnet vara betydande.

Infrastruktur

För att undvika kostsamma ledningsflyttningar, bör placeringen av den nya bron och vägarna studeras noga.

Frågorna bedöms inte leda till betydande miljöpåverkan.

Hälsa och säkerhet

Miljökvalitetsnormerna/buller

För att klara de nationella miljökvalitetsnormerna, upprättade kommunen ett åtgärdsprogram 2006. I åtgärdsprogrammet pekades Östra Ågatan, avsnittet söder om Islandsbron ut som ett av de gatuavsnitt där miljökvalitetsnormerna överskreds eller riskerar att överskridas. För att lösa miljöproblematiken i detta avsnitt har utgångspunkten varit att skapa nya passager över ån, för att avlasta Islandsbron och Östra Ågatan. Den kombinerade gång- och cykelbron och bilbron över Fyrisån kommer att lösa trängsel- och miljöproblematiken vid Islandsbron. Vid en halvering av trafikflödena så kommer även bullersituationen längs Östra Ågatan förbättras vilket får ses som positivt för befintlig- och framtida bostäder. Däremot så flyttar man bullerproblematiken till ett område som idag är viktigt för rekreation, hur denna påverkan kan minimeras skall utredas inom planprocessen. En förutsättning för att den nya bron skall ge de positiva utfallet är att Bävers gränd förbli en bussgata annars flyttar man miljöproblemen till Bävers gränd.

Översvämningsrisk

Den nya bron kommer att ligga inom område som har stor och viss risk för översvämning. Beroende på vägens/brons höjdläge, kan den påverkas av dessa översvämningar. Vid stora vattenflöde i Fyrisån kan pelare och fundament skapa dämningseffekter. Brokonstruktionen bör därför utgå ifrån att ingen dämningseffekt skall uppstå.

Frågorna bedöms inte leda till betydande miljöpåverkan.

Måluppfyllelse

**MOTIVERAT
STÄLLNINGS-
TAGANDE**

Detaljplan motverkar inte helt några nationella, regionala eller lokala mål förutsatt att hänsyn tas framförallt till skyddsåtgärder för grundvattentäkten.

Med utgångspunkt från ovanstående gör kommunen den bedömningen att ett genomförande av detaljplanen antas inte medför någon betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11. En miljöbedömning enligt MB 6:11- 6:18 bedöms därmed ej behöva genomföras.

Förslag till beslut:

Med hänvisning till ovanstående föreslås byggnadsnämnden besluta

att ett genomförande av aktuell detaljplan inte antas leda till betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11.

STADSBYGGNADSKONTORET

Ulla-Britt Wickström
planchef

Daniel Bergvin
planarkitekt



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

Plan- och bostadsenheten
Anna Wikström
018-195135
Anna.Wikstrom@lansstyrelsen.se

YTTRANDE

1(3)

2009-12-01

Dnr: 402-12381-09

Uppsala kommun
Byggnadsnämnden
753 75 UPPSALA

STADSBYGGNADSKONTORET UPPSALA	
Ink.	2009 -12- 10
Diariernr.	2009/20026-1

Samråd om behovsbedömning av detaljplan för Ny bro över Fyrisån, vid Kungsängsesplanaden, Uppsala kommun

Beslut

Länsstyrelsen bedömer, med beaktande av kriterierna i bilaga 4 till förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar, att rubricerade detaljplan kan antas medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap 11 § miljöbalken.

Redogörelse för ärendet

Kommunen har för rubricerade detaljplan begärt samråd med Länsstyrelsen om behovsbedömning enligt 6 § förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar.

Rubricerad detaljplan ska pröva möjligheten att kunna uppföra en öppningsbar bro för biltrafik, kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik i höjd med Kungsängsesplanaden och "Minigolfbanan" på den östra respektive västra sidan av Fyrisån.

Riktlinjer för planområdet finns beskrivet i det omarbetade programmet för förnyelse av Kungsängen (Program för Kungsängen 2008) där Länsstyrelsen gett sitt yttrande 2008-11-17.

Länsstyrelsens synpunkter

Uppsala stad har ett flertal barriärer, varav Fyrisån är en. Länsstyrelsen ser behovet av fler möjligheter att ta sig över ån så att alla trafikslag kan silas genom staden. Samtidigt är det inte en lätt uppgift att precisera var broarna över Fyrisån ska placeras och vilken höjd och utbredning de ska få, eftersom alla val ger konsekvenser för bl.a. intilliggande stadspark, rekreatiomsområden, nya bostäder i Kungsängensområdet, Akademiska sjukhuset (inkl. ambulanscentral) med sina hänsynskrav, liksom för trafikföringen i stort i den södra delen av stadens centrum.

Länsstyrelsen har i tidigare samråd med kommunen lyft fram ett behov av att belysa konsekvenserna av en eventuell bro för bil- och kollektivtrafik över Fyrisån. I denna behovsbedömning för "Ny bro över Fyrisån" som länsstyrelsen ska bedöma, finns ingen fördjupad analys med, som tydliggör vilka konsekvenser en bro skulle ge för berörda och närliggande områden i Uppsalas centrala stadsdelar. Länsstyrelsen bedömer därför att planen kommer att innebära påverkan enligt bilaga 4 till MKB-förordningen och ska därmed antas leda till betydande miljöpåverkan. Det innebär att planförslaget ska beskrivas i en MKB som belyser alternativa lösningar än det föreslagna.



Synpunkter på utformning av miljökonsekvensbeskrivning

Kulturmiljö

Den västra sidan av Fyrisån omfattas av riksintresseområdet K40A för kulturmiljövård för Uppsala stad, liksom det kommunala kulturmiljöområdet U20. I det exponerade läge som bron kommer att ha är det viktigt att den inte blir för hög, samt att den utformas så att siktlinjerna beaktas mot stadsparken och å-rummet liksom mot staden och hamnen, som måste få fortleva. En allt för bred bro skulle också lätt "ta över" stadsrummet.

Trafik och buller

Antalet bilar som kommer att belasta den nya bron har i tidigare utredningar varierat mellan 11 000 till 19 000 f/d med bl.a. 5% tung trafik. Länsstyrelsen anser att en mer omfattande trafikutredning måste göras som belyser helheten i ett större perspektiv där frågor om hur trafiken tas om hand på den västra sidan ska utredas. Det finns risk för "en ny propp" som skulle kunna påverka sjuktransporter och uttryckningstiden för ambulanserna som är stationerade vid akademiska sjukhuset. En framtida utbyggnad av Kungsängsleden är också av betydelse för helhetsperspektivet för trafiken i Uppsala, även detta bör utredas. Samtidigt måste en bullerutredning genomföras som beskriver hur trafiken kommer att påverka den nya bebyggelsen i Kungsängen och i närreklamationsområdena som gränsar till de starkt trafikerade gatorna. Vidare måste framtida ev. bullerkonsekvenser för akademiska sjukhuset beaktas. Utsläppen till luft från trafiken bör också beskrivas i planhandlingen samt om miljö kvalitetsnormerna och miljömålet "frisk luft" kommer att påverkas av genomförandet av planen och i sådana fall hur.

Länsstyrelsen vill betona vikten av att en utredning görs som säkerställer tryggheten för oskyddade trafikanter. Särskilda studier bör göras för att garantera att gång- och cykeltrafikanter inte kommer till skada.

Länsstyrelsen ser det som mycket positivt att kollektivtrafiken får en dragning över bron och vidare ut mot Ulleråker och de södra delarna av Uppsala, som därmed får ett tydligare samband till stadens centrum.

Miljöbelastning

Vid hörnet av Östra Ågatan och Kungsängsesplanaden har det tidigare funnits en oljedepå/bensinstation. Området sanerades under 1990-talet genom urgrävning av förorenade massor men möjligen kan det finnas föroreningar kvar. Angränsande till planområdets östra del, d.v.s. i Kungsängens industriområde, har det funnits andra potentiellt förorenande verksamheter, t.ex. en båtuppläggningsplats, uppläggningsplats för transformatorer, metalltbehandlare, verkstäder, gjuterier och bilverkstäder. Planområdet kan ha påverkats genom att föroreningar spridits i mark och grundvatten från dessa verksamheter.



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

YTTRANDE

3(3)

2009-12-01

Dnr: 402-12381-09

Vattenverksamhet

Planområdet ligger, som kommunen påpekat, inom både yttre och inre skyddzon för vattentäkten. Dispens från vattenskyddsföreskrifterna behövs för att kunna bygga bron. Samråd bör ske med Uppsala Vatten och Avfall AB samt Länsstyrelsen vid val av byggmetod.

Samhällsskydd och beredskap

Säkerhetsaspekten har tagits upp på ett bra sätt beträffande översvämningensrisken och att inga flödesreducerande pelare skall placeras i åloppet.

Motivering

Länsstyrelsen har granskat översända handlingar och funnit att planens genomförande utifrån en sammanvägd bedömning av kriterierna i aktuella bilagor till MKB-förordningen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen emotser ett samråd om vilka alternativ som ska hanteras i en MKB.

Deltagare

I handläggningen av detta ärende har även Roger Edenmo på Kulturmiljöenheten, Göran Cederholm på Enheten för samhällsskydd och beredskap och Eva Amnéus Mattisson och Linda Jonsson på miljöenheten deltagit.

Mats Hellberg

Anna Wikström

SÄNDLISTA

Vägverket, region Mälardalen
Lantmäterimyndigheten Uppsala kommun
Inom Lst: Me, Ke, Soc, Pe, (2 ex)

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum

2011-05-19

Sida

13

§ 103

Diariennr: 2009/20026-1

**Detaljplan för ny bro över Fyrisån,
vid Kungsängsesplanaden****Beslut**

Byggnadsnämnden ger stadsbyggnadskontoret i uppdrag att genomföra plansamråd för Bro över Fyrisån i Kungsängsesplanadens förlängning i Kungsängen.

Ett genomförande av detaljplanen kan antas leda till betydande miljöpåverkan enligt Miljöbalken (MB) 6:11.

Reservation

Björn Engström (V) och Anders Jansson (MP) reserverar sig skriftlig.

Sammanfattning

Detaljplanen möjliggör en ny kombinerad bro för bil, gång- och cykeltrafik i förlängningen av Kungsängsesplanaden och kan därmed lösa en del av trängsel- och miljöproblematiken vid Östra Ågatan-Islandsbron-Munkgatan. Möjlighet ges även för spårbunden trafik över bron.

I detaljplanen ingår gatorna Kungsängsesplanaden och Ulleråkersvägen som detaljplaneläggs dels för att möjliggöra för framtida spårtrafik dels för att omläggning av ledningar ska kunna ske till fördel för ny bebyggelse i Kungsängen. Detaljplanen berör till viss del de anslutande vägarna Kungsgatan, Östra Ågatan och Sjukhusvägen

Detaljplanen överensstämmer med Översiktsplan för Uppsala 2010 samt Program för Kungsängen som godkändes av kommunfullmäktige 2009-01-28.

Yrkanden

Björn Engström (V) med instämmande av Anders Jansson (MP) avstyrker att plansamråd genomförs.

Liv Hahne (M) med instämmande av Monica Östman (S) yrkar att plansamråd genomförs.

Beslutsgång



Ordföranden ställer yrkandena under proposition och finner att nämnden bifaller att plansamråd genomförs.

Beslutsunderlag

Programhandling
Behovsbedömning
Tjänsteskrivelse

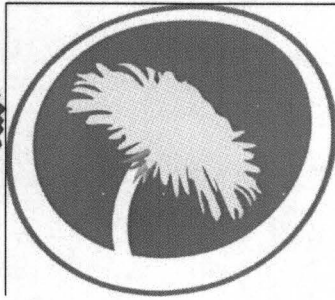
Expedieras till

Sökanden
Akten

Justerandens sign. 		Utdragsbestyrkande
---	---	--------------------



Vänsterpartiet



Byggnadsnämnden 2011-05-23

RESERVATION

Ärende PL 10 vid BN sammanträde 2011-05-19

Detaljplaneförslaget, som bland annat innehåller en ny bro över Fyrisån vid Kungsängsesplanaden, kommer att stimulera till ökad biltrafik i centrala Uppsala, vilket leder till sämre luft och ökad klimatpåverkan. Vad som istället behövs i Uppsala för att minska belastningen på klimatet är rejäla satsningar på kollektivtrafiken och på nya cykelvägar. Trafikplaneringen bör prioritera och främja spårvagnstrafik och cykeltrafik, och därför bör man bygga broar enbart för dessa trafikslag så att de blir attraktiva alternativ till bilen för de som idag nyttjar bilen för att det är bekvämt.

Miljöpartiet och Vänsterpartiet yrkar därför följande:

Yrkande

Att avbryta planarbetet och inte skicka förslaget till samråd

Björn Engström (V) Anders Jansson (MP)