

Handläggare:
Maija Tammela Arvidsson
Linus Pettersson

Datum:
2016-02-04

Diarienummer:
2012/20082-1

Samrådsredogörelse

Detaljplan för ny bro över Fyrisån, vid Kungsängsesplanaden

Normalt planförfarande



Detaljplanens syfte

Detaljplanens syfte är möjliggöra en öppningsbar bro för fordons-, gång- och cykeltrafik i höjd med Kungsängsesplanaden som förväntas lösa en del av trängsel- och miljöproblematiken vid Islandsbron. Utrymme för spårbunden trafik ges i gatusektionen över bron. Stadsdelen Kungsängen omvandlas från industriområde till bostadsområde och den nya föreslagna bron blir en viktig länk mellan den östra och den västra sidan av Fyrisån.

Samrådsyttranden	
Totalt antal inkomna	30
Beslutsdatum och samrådstider	
Beslut om miljöbedömning	2011-05-19
Beslut om planuppdrag	2009-09-30
Beslut om samråd	2011-05-19
Samråd	2014-03-03 – 2014-04-14

Innehållsförteckning

1. SAMMANFATTNING AV SAMRÅDET	3
2. SAMMANFATTNING AV ÄNDRINGAR I FÖRSLAGET	3
3. SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPUNKTER OCH FÖRVALTNINGENS BEDÖMNING.	5
<i>Trafik</i>	5
<i>Tekniska anläggningar</i>	16
<i>Vatten</i>	17
<i>Miljökonsekvensbeskrivningen</i>	21
<i>Idrott</i>	22
<i>Kulturmiljö</i>	26
<i>Hälsa och säkerhet</i>	26
<i>Fastighetsindelning</i>	28
<i>Formalia</i>	28
<i>Inkomna yttranden från samråd av programmet för Södra Åstråket</i>	29
BILAGA 1. ÖVERSIKT ÖVER INKOMNA SAMRÅDSYTTRANDEN	33
BILAGA 2. LISTA ÖVER SAKÄGARE OCH ÖVRIGA SOM INTE FÅTT SINA SYNPUNKTER	
TILLGODOSEDDA I PLANFÖRSLAGET:	34

1. Sammanfattning av samrådet

Detaljplanen har varit på samråd under perioden 3 mars till den 14 april 2014. Under samrådstiden har 30 yttranden inkommit. Yttrandena behandlar i huvudsak frågor rörande trafik, tekniska anläggningar, vatten, miljökonsekvensbeskrivningen, idrott, kulturmiljö, samt hälsa och säkerhet. 10 av dessa yttranden har framfört att de har avstyrkt planförslaget.

Den 26 mars 2014 hölls samrådsmöte för *Detaljplan ny bro över Fyrisån*. Under mötet diskuterades frågor som trafik, idrott, luftkvalitet, markförhållanden och miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) tillhörande detaljplanen.

En behovsbedömning, daterad den 15 oktober 2009, har upprättats och samråd har skett med länsstyrelsen. Sammantaget visar kommunens bedömning att ett genomförande av detaljplan för Ny bro över Fyrisån kan medföra betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11 gällande skydd för grundvattentäkt, riksintresset för kulturmiljövården, trafikflöden, buller och brons påverkan på vattenflödena i Fyrisån. En miljöbedömning enligt MB 6:11- 6:18 har därför upprättats. Byggnadsnämnden tog den 19 maj 2011 beslut om att detaljplanen kan medföra risk för betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför upprättats och skickas ut för samråd i samband med detaljplanesamrådet.

Remissinstanser utan erinran

Följande remissinstanser har yttrat sig utan erinran: Brandförsvaret Uppsala, utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden, kontoret för barn, ungdom och arbetsmarknad, Svenska Kraftnät, Vattenfall Värme och Försvarsmakten.

2. Sammanfattning av ändringar i förslaget

Planhandlingen kompletteras med information om/med:

- brons grundvattenpåverkan och miljökvalitetsnormer för grundvattentäkten
- dagvattenutredning och påverkan på miljökvalitetsnormerna för Fyrisån
- spridningsstudie gällande luftpåverkan
- hur en översvämning av Fyrisån skulle påverka bron
- gränsvärden för buller i rekreationsområden samt uppdaterad bullerutredning
- befintliga tekniska anläggningar och ledningar
- markföroreningar inom planområdet
- att detaljplanen upprättats enligt PBL (2010:900)
- särskilt skäl för upphävande av strandskydd
- om biotopskydd och artskyddsdispens
- studier av siktlinjer i förhållande till kulturmiljövården
- förtydligande avseende fastighetsindelning
- justering avseende hänvisning till översiktsplanen gällande gatuhierarki
- justering av miljökonsekvensbeskrivningen avseende frågor som dagvattenhantering, alternativ placering av ny bro, grundvattnets påverkan, trafikbuller, trafik och luftpåverkan med mera
- ledningsstråk inom och i närhet till planområdet

Plankartan:

- justering av vägområdet för att säkra ett naturligt lerskydd för grundvattentäkten

- tillägg av planbestämmelse för att säkra anordnande av avkörningsskydd mellan gatan och åsen
- det mindre området för tekniska anläggningar på västra sidan Fyrisån tas bort
- området för oljeavskiljaren (beteckning E på plankartan) på den östra sidan minskas och för den övriga ytan föreslås markanvändningen TORG

Följande har inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda i planförslaget:

En komplett lista över sakägare och berörda intressenter med namn och adresser finns i bilaga 2 och skickas ut till berörda men publiceras inte på webbsidan eftersom det strider mot personuppgiftslagen, PUL.

Detaljplan för ny bro över Fyrisån, vid Kungsängsesplanaden

Sakägare och berörda intressenter

Uppsala Bangolfklubb

Övriga för kännedom

Cykelfrämjandet Uppsala

Föreningen Vårda Uppsala

Handelskammaren i Uppsala län

Hyresgästföreningen

Medborgare 1

Medborgare 2

Landstinget

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljöpartiet

Naturskyddsföreningen Uppsala

Uppsala Pensionärsföreningars samarbetsråd

Uppsala Sjösportsföreningars samarbetskommitté, USFS

Vänsterpartiet

Program för Södra Åstråket (som inte yttrat sig i samrådet för detaljplanen)

Sakägare och berörda intressenter

Medborgare 3

Övriga för kännedom

Uppsala Vatten och Avfall AB

3. Sammanfattning av inkomna synpunkter och förvaltningens bedömning.

För att ge en god överblick av samrådsyttrandena och förvaltningens bedömning är dessa sammanställda ämnesvis. Parallellt med denna detaljplan, pågick ett programarbete för utvecklingen av Södra Åstråket (Dnr 2012-20169). De yttranden som rör bron har därför även tillfogats denna samrådsredogörelse. En sammanfattning av inkomna synpunkter presenteras med start från och med sidan 29.

Trafik

Trafik

Medborgare 1 påpekar att det som prognos för Kungsängsesplanaden anges 13 000 och 15 000 fordon. I PM Trafik är trafiken på Ulleråkersvägen söder om broförbindelsen endast 1 000 fordon och prognosen måste därför sakna den stora utbyggnaden i Ulleråker i sina matriser. Hur avser kommunen hantera den?

Landstinget anser att anslutningen från Kungsängsesplanaden på Ulleråkersvägen och entrén till Ulleråker behöver ha kapacitet att hantera gång-, cykel-, bil-, kollektiv- och utrycknings- trafik och dimensioneras med hänsyn till detta. Planen behöver kompletteras med plan för Ulleråkersvägen i sydlig riktning, inklusive en tillkommande sträckning av nytt stomlinjestråk söderut mot Ulleråker och Ultuna.

Naturskyddsföreningen menar att trafikplaneringen i dag är helt prognosstyrd. Man väntar sig en ökad biltrafik enligt de beräkningsnormer som gäller och sedan byggs biltrafikleder ut för att underlätta för en ökad biltrafik, så även i denna plan. Med en målstyrning där klimatmålens krav på minskad biltrafik och mer kollektiv-, gång- och cykeltrafik skulle gälla i planeringen skulle inga nya biler planeras och byggas.

Naturskyddsföreningen påpekar att Islandsbron i dag är mycket trafikerad, men att det finns andra sätt att begränsa biltrafiken på bron och i stället minska biltrafiken i centrala staden genom att hänvisa till ringleder, i detta fall Kungsängsleden. Klimatmålen kan inte nås om inte biltrafiken minskar och nya trafikleder medför i stället en ökad trafik. De senaste rapporterna från FN:s expertpanel visar att det är bråttom med åtgärder får att få ner utsläppen av växthusgaser och då måste man sluta bygga nya biltrafikleder.

Cykelfrämjandet i Uppsala vill också få bort bilar från Islandsbron, men det behövs en reglering av biltrafiken i centrala Uppsala genom att genomfartstrafik hänvisas till ringleder; i detta fall Kungsängsleden. Den beräknade minskningen av trafiken på Islandsbron blir mindre än det beräknade flödet på nya bron. Nya trafikleder medför enligt all forskning en total ökning av biltrafiken. I ÖP och denna plan användes prognoser som visar att det blir mer biltrafik. Om man använder målet att vi måste minska utsläpp av klimatgaser drastiskt bygger man inte ut nya biltrafikleder. Detsamma gäller om man vill ha en tät attraktiv stadskärna, då är det färre transporter med bil och fler transporter med cykel som måste eftersträvas. Lämna prognosstyrning och inför målstyrning när det gäller trafikplanering.

Miljöpartiet påpekar att biltätheten, i den tillhörande trafikutredningen, räknas upp till år 2030 i proportion till befolkningsökningen, vilket står helt i strid med kommunens långsiktiga mål om att minska utsläppen av växthusgaser och innebär definitivt inte en hållbar trafiklösning. Det är värt att påminna om statistik gällande biltrafiken i Uppsala som har visat att

uppåt 60 procent av alla bilresor är kortare än fem kilometer. Det är därför viktigt att kommunen istället arbetar med olika typer av åtgärder för att kraftigt minska biltrafiken istället för att främja mer biltrafik genom fler bilbroar.

Miljöpartiet är kritiskt till att det inte tagits fram fler scenarier baserat på minskad trafikmängd genom olika åtgärder. Det är inte seröst att endast presentera scenarier med ökad trafik. I trafikutredningen påpekas just det faktum att den redovisade prognosen innehåller osäkerheter. Med god planering avseende kollektivtrafik; med turtät busstrafik som förstärker nuvarande kollektivtrafikförsörjning till/från Studenternas samt längs med Dag Hammarskjölds väg och Ulleråkersvägen så klarar vi ett stort antal besökare till området utan ny bilbro.

Miljöpartiet menar vidare att trafikutredningen saknar vetenskaplig grund då det i utredningen inte behandlas vad som sker med trafiken utanför själva planområdet. En ny bilbro kommer att orsaka kraftig ökning i flera delar av innerstaden då trafik i hög grad kommer att dras från Kungsängsleden in till innerstaden. Detta har tidigare trafikutredningar visat. I den nuvarande trafikutredningen behandlas trafikvolymerna år 2030 men istället är det rimligt att den förväntade trafikvolymen från första dagen med ny bilbro presenteras i underlaget vilket skulle ge en mer sann bild av såväl trafikvolymen som dess riktning.

Vänsterpartiet anser att trafiken på Islandsbron behöver minskas. Främst bör det ske genom att fler cyklar eller åker kollektivt i staden i stället för att köra bil. Ska vi klara de klimatmål som är nödvändiga att uppnå kan vi inte planera stadens framtid utifrån beräkningar på en stadigt ökande biltrafik. Biltrafik som inte måste gå genom centrala staden har möjlighet att åka på befintliga broar vid Kungsängsleden och Flottsund.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden Det saknas enligt nämnden en strategisk helhetsbild över hur barriären Fyrisån ska hanteras och vilka styråtgärder som behövs för att inte biltrafiken, framför allt i innerstan, ska öka.

Hyresgästföreningen motsätter sig å det starkaste planen på motortrafiksbron i förlängningen av Kungsängsesplanaden. Då planprogrammet nämner de negativa konsekvenserna av barriärer mellan olika delar av Södra Åstråket, och den resulterande motortrafiken skulle vara en uppenbar barriär mellan dessa delar, så skulle främjandet av motortrafik vara kontraproduktivt i det hänseendet. Det är även välkänt att utbyggnad av motorvägsleder alltid resulterar i ett totalt ökat användande av bil. Detta skulle gravt försvåra förutsättningarna för Uppsala kommun att nå uppsatta klimat- och miljömål.

Uppsala Bangolfklubb skriver i sitt yttrande att de förstår att man vill avlasta Islandsbron från trafik och att det föreslagna läget då kanske är det bästa möjliga men är skeptiska till hur trafiken ska ledas vidare på ett smidigt vis. Faran är att man får nya ställen med trafikstockningar när trafiken från den nya bron ska ansluta till befintliga vägar. En bil- och kollektivtrafikbro främjar motortrafiken och leder till ett totalt ökat användande av bil och ökande utsläpp som försvårar Uppsala kommuns möjlighet att uppnå uppsatta klimat- och miljömål.

Föreningen Vårda Uppsala (FVU) anser att frågan om en bro i Kungsängsesplanadens förlängning inte bör avgöras förrän en helhetslösning för de olika trafikslagen utretts och analyserats, bl.a. en breddning av Kungsängsleden och Kungsängsbron och en ombyggnad av Flottsundsbron.

Utgångspunkten för trafiklösningarna bör vara att i möjligaste mån befria den inre delen av stadskärnan från biltrafik samt att Åstråket, såsom fastslås i den aktuella översiktplanen, i första hand reserveras för rekreativa och andra offentliga ändamål med attraktiva mötesplatser. En bilbro enligt förslaget för att underlätta framkomligheten kan, som erfarenheten visar, snarare än förväntad avlastning leda till ökande trafikmängder i stadskärnan.

Handelskammaren i Uppsala län

Handelskammaren välkomnar i princip fler broförbindelser. På längre sikt är emellertid en kapacitetshöjning på Kungsängsbron (med koppling till en kommande Västerled) och en ny bro vid Ultuna (med koppling till E4) högst prioriterade för Handelskammaren. Genom fler brolösningar söder om Islandsbron med bärighet upp till gods- och kollektivtrafikens behov så kan man på ett positivt sätt stimulera trafikflöden att välja andra vägar än genom centrala staden. Det föreslagna läget i Kungsängsesplanadens förlängning har svagheter, vilket Handelskammaren i ett tidigare remissvar genom åren påpekat.

Förvaltningens bedömning

Målsättningen med den nya bron är att avlasta centrala staden och Islandsbron från trafik. Inom detaljplaneprojektet utreds inte påverkan med anledning av exploateringen i Ulleråker, Rosendal samt Dag Hammarskjöldsstråket. Bron vid Kungsängsleden kommer att behöva byggas ut för att möjliggöra en utveckling av Ulleråkersområdet oavsett om en ny bro tillkommer i Kungsängsesplanadens förlängning eller ej. Den trafikutredning (Ny bro över Fyrisån söder om Islandsbron 2008, utförd av gatu- och trafikkontoret) som utgör utgångspunkt för den föreslagna detaljplanen visar att en utbyggnad av bron vid Kungsängsleden inte avlastar trafiksituationen på Islandsbron.

Kommunen strävar generellt efter att biltrafiken inte ska öka i förhållande till befolkningsökningen. Uppförandet av en ny bro över Fyrisån syftar till att hantera de trafikflöden som redan finns idag. Östra Ågatan, vid Islandsbron, är i dagsläget hårt trafikerad med dåliga luftvärden och höga bullernivåer som följd. Den nya bron förväntas omfördela trafiken i innerstaden och bidra till en minskad påverkan av buller och luftföroreningar i anslutning till Islandsbron. Med trafikreglering, av exempelvis Ulleråkersvägen söderut, avser man att begränsa framkomligheten och uppmuntra till ett minskat bilanvändande. Flödes- och hastighetssänkande åtgärder på Östra Ågatan sker genom ombyggnadsåtgärder samt trafikreglering.

I och med de exploateringar som planeras i stadens södra delar förväntas ytterligare trafikflöden tillkomma. Avsikten är att begränsa denna påverkan i det aktuella planområdet genom trafikregleringar. Ulleråkersvägen söderut ligger inom område som geotekniskt sett inte lämpar sig för en ökad trafikmängd med hänsyn till grundvattentäkten och närheten till uttagsbrunnarna. Vid en olycka på denna sträcka kan en eventuell förorening tränga ner i åsen och förorena grundvattentäkten. Ulleråkersvägen söderut från planområdet är främst tänkt att trafikeras av kollektivtrafik.

Trafikutredningen begränsas till de gator och knutpunkter som ligger inom planområdet och inom avgränsningen för Programmet för Södra Åstråket. De redovisade trafiksiffrorna baseras på den skissade utvecklingen i översiktsplanen, som har en tidshorisont till år 2030. Siffrorna som presenteras är en sammanvägning av olika faktorer och är endast en prognos över en möjlig framtida utveckling. Det går inte att säga exakt hur trafikflödena kommer att se ut, då det inte på förhand går att förutse alla tänkbara framtida förändringar av förutsättningarna.

De prognoser som redovisas i trafikutredningen innehåller dock osäkerheter på grund av följande faktorer:

- Trafikomfördelningar i innerstaden är känsliga för trafikregleringsåtgärder. Olika regleringar i prognosmodellen kan leda till mycket olika trafikflöden.
- Prognosen bygger på nuvarande utformning av sjukhusområdet. En ny infart till sjukhusområdet kan komma att tillskapas närmare Ulleråkersvägen. Detta kan påverka trafikomfördelningar i området.
- Allmänt bygger reseprognosen på antaganden bland annat om framtida bilinnehav, befolkningsutveckling, andel kollektivtrafikresor, ekonomisk utveckling m.m. Osäkerheten kring dessa faktorer är stor, varför det finns osäkerhet i prognoserna.
- Parkeringsbehovet och antal parkeringar som kan skapas i anslutning till Studenternas IP behöver utredas och lösas i framtagande av detaljplanen för nya Studenternas IP.
- Utveckling av bostäder i Ulleråker och övriga Södra staden kan skilja sig i omfattning från skissade visioner i översiktsplanen.

Detaljplanen möjliggör olika typer av gatusektioner, som kan inrymma gång- och cykeltrafik samt kollektiv- och biltrafik, inom område markerat med gata i plankartan.

Under avsnittet *Trafik* i planbeskrivningen redovisas en bild med dagens trafiksiffror med och utan en ny bro över Fyrisån. Denna bild ska förtydligas inför granskningsskedet.

För att minska den nya brons barriäreffekt ska utformningen anpassas så långt det är möjligt för att underlätta framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter utmed Fyrisån. Passager möjliggörs både över och under den nya bron.

Trafiktekniska frågor

Uppsala kommun Sport- och rekreationsfastigheter AB anser att det är av största vikt att de två utfarterna från arenaområdet till Ulleråkersvägen utformas så att rimliga väntetider för utfart skapas. Det är också av stor vikt att hastigheten på biltrafiken hålls ned med fartminskade åtgärder vid ovanstående passager.

Det är också av stor vikt att passager över Ulleråkersvägen för fotgängare och cyklister anordnas i både södra och norra änden av arenaområdet. Vidare krävs, för att åstadkomma en god logistik och ett sammanhållet parkstråk, även en passage för gång- och cykeltrafik över Kungsängsesplanaden i närhet till korsningen Ulleråkersvägen.

Många barn och ungdomar kommer att röra sig till och från idrotts- och aktivitetsområdet. Hastigheten på biltrafiken på bägge vägarna måste hållas ned med fartminskade åtgärder vid ovanstående passager. Detta blir inte minst väsentligt om en skola ska anläggas i området.

Handelskammaren i Uppsala län menar att en utökning av Studenternas kräver en trafikplanering och parkeringsmöjligheter som möjliggör effektiv hantering av stora volymer evenemangstrafik. Akademiska sjukhusets expansion inom sjukhusområdet på Bleke backe, liksom tillkommande anläggningar och bostäder på västra sidan om staden, från Blåsenhus över Ångström/Rosendal till Ulleråker/Ultuna/Södra Rosendal kommer också att kräva ytterligare kapacitet över än för både gods-, bil-, kollektiv- samt gång- och cykeltrafik.

Mot den bakgrunden motsätter sig inte Handelskammaren en bro i det föreslagna läget. Det kan, som förslaget antyder, bli fråga om betydande trafikströmmar över den nya bron. Den trafik som naturligen skulle sökt sig via den kommande Västerleden, kommer förmodligen i stor utsträckning att använda den nya vägen och bron som smitväg till de västra stadsdelarna och arbetsplatsområden i södra stadskanten.

Därför kan man överväga om korsningen mot Kungsgatan inte borde utformas som cirkulationsplats. Vidare bör kapaciteten i korsningen mot Sjukhusvägen säkerställas så att inte flödet stannar upp i högt trafik.

Medborgare 1 har lämnat ett yttrande som sammanfattas i nedanstående punkter,

- Var rymms det några busshållplatser längs Kungsängsesplanaden och Ulleråkersvägen?
- Framkomligheten blir troligen inte bra för kollektivtrafiken på Sjukhusvägen om inte korsningen även förses med högersvängskörfält från väster mot söder. Hur har ni försäkrat er om tillräckligt stora områden för nödvändiga trafiklösningar om studier av lösningar skjuts till senare? Hur ska man t.ex. göra vänstersväng från Kungsängsesplanaden mot Östra Ågatan respektive Kungsängsgatan norrut, använda kollektivtrafikfältet? Föreslagna korsningsutformning mellan Sjukhusvägen och Ulleråkersvägen försämrar för avlastningen av Islandsbron när bilisterna måste svänga av gatan för att inte hamna mot centrum.
- Föreslaget mått för kollektivtrafikfälten på 7 meter räcker inte för spårvägstrafik om man tittar på de mått som redovisas i utredning som gjorts för Lunds spårvägar, inte ens om kontaktledningarna placeras någonstans åt sidan. Hur ska kontaktledningarna fungera ihop med träden?
- Hur ska kollisioner undvikas mellan vänstersvängande fordon på Kungsängsgatan från Kungsängen och bussar i västlig riktning på Kungsängsesplanaden med den föreslagna ovanliga sektionen? Utsvängande bilister kommer troligen uppfatta att mittremsan är just en mittremsa och inte vara uppmärksamma på att det kommer fordon från både höger och vänster när de passerat den. Samma risk kommer att uppstå för gående som ska korsa på övergångsställen.
- Förslaget med vävning av bilisterna som kör i västlig riktning, norr om trädraden på Kungsängsesplanaden, med busstrafiken på en kort sträcka alldeles före korsningen med "industrispårgatan" ser inte trafiksäkert ut.
- Var är studien och konsekvensbeskrivningen av alla gaturegleringar som verkar förutsättas i planen längs Kungsängsesplanaden (förbjudna vänstersvängar från olika håll)? Ingen gatuanslutning söder om esplanaden medger vänstersväng och endast två norr om esplanaden. Ingenstans nämns detta.
- Hur ska större fordon från Kungsängen, t.ex. sopbilar, flyttbilar och varutransporter, kunna rymmas att köra U-sväng vid "industrispårgatan" för att kunna köra österut på Kungsängsesplanaden?
- Varför ligger övergångsställena över Östra Ågatan och "industrispårgatan" så dåligt kopplade till gång- och cykelstråket längs Kungsängsesplanaden? Cykelstråket blir inte sammanhängande.
- Utfartsförbud saknas på långa sträckor.
- Kopplingen mellan korsningen Kungsgatan/Kungsängsesplanaden och Kungsängsesplanaden ser mycket märklig ut, t.ex. övergångsställe längs industrispåret och hur ska bilister från södra Kungsgatan komma in på det högre körfältet på Kungsängsesplanaden i västlig riktning? Hur påverkas viljan att köra nya bron istället för Islandsbron då kapacitet halveras från väster genom att två körfält ersatts med ett körfält vid korsningen?

Uppsala Vatten anser att planhandlingen bör förtydligas med avseende på avkörningsskydd på Ulleråkersvägen och Sjukhusvägen. Det är otydligt om avkörningsskyddet enbart är en förhöjd kantsten eller om det dessutom omfattas av ett skyddsräcke.

Landstinget har lämnat yttrande gällande korsningen Sjukhusvägen och Ulleråkersvägen. Programhandlingen anger en signalreglerad korsning som kan utvecklas till en fyrvägs-korsning vid behov. Utformningen av korsningen bör i genomförandet säkerställa att en mycket god framkomlighet råder för kollektivtrafiken och måste medge en säker passage för gång- och cykeltrafik. Landstinget anser att cirkulationsplats bör studeras som alternativ. Motiven är för detta är att en rondell möjliggör vändning av stora transportfordon på Sjukhusvägen och Ulleråkersvägen. Den möjligheten saknas idag.

Sjukhusvägen är utryckningsväg för Ambulanssjukvården och Brandförsvaret. Den nya sträckan inklusive bron kommer att utnyttjas för utryckningskörning. Vid broöppning behövs signalering till ambulansstationen för att ambulans ska kunna välja alternativ väg över Fyrisån. Korsningen som planeras mellan Ulleråkersvägen och Sjukhusvägen måste medge utryckningstrafik utan hinder, en dubbelfilig rondell kan underlätta framkomligheten. Tänka parkeringar längs Kungsängsesplanaden avråds med hänsyn till säkerhet och framkomlighet. Ulleråkersvägen kommer att vara en huvudutryckningsväg till den nya och växande stadsdelen.

Korsningen mellan Dag Hammarskjölds väg, Sjukhusvägen och Döbelnsgatan är problematisk och landstinget vill understryka det som står i programhandlingen, att den behöver byggas om och att en samordning av in-/utfarter till sjukhusområdet och hållplatser i närheten till korsningen behövs.

Medborgare 2 anser att trafikmängden som beräknas är stor. Det är mycket viktigt att utformningen av gatan blir just gata och inte trafikled. Den nya gatan ska avlasta Islandsbron, men inte Kungsängsleden. En låg hastighetsbegränsning och många hastighetsdämpande åtgärder måste till för att minska gatans attraktionskraft som genomfartsled jämfört med Kungsängsleden. På östra sidan om ån har man i korsningarna enbart ritat övergångsställ på ena sidan av korsningen. Här bör man ha övergångsställ på bägge sidor, för att öka stadsgatukänslan. Det indragna övergångsstället på Östra Ågatan är helt fel placerat. Korsningarna med Mältargatan och Sågargatan bör byggas så att man kan svänga ut åt båda håll.

Medborgare 2 påpekar vidare att köhantering vid broöppning är en detalj som inte diskuteras i planen, men som är viktig att tänka på. Med den trafikmängd gatan beräknas få kommer det att uppstå rejäla köer vid broöppning. Man måste tänka på hur dessa köer ska hanteras, framför allt i samband med de korsningar som finns på främst östra sidan av bron. Behövs parallella körfält för dem som färdas längs Kungsängsesplanaden men som inte ska över bron? Och ska det finnas särskilda körfält som släpper fram kollektivtrafik först i kön? Det diskuteras inte heller hur ofta bron ska öppnas och hur broöppningar kommer att påverka trafikflödena.

Förvaltningens bedömning

Förvaltningen informerar om att mer detaljerade trafiktekniska lösningar inte regleras i planskedet.

De vägområden och sektioner som presenteras i planen är uppmätta för att fungera för olika typer av trafiklösningar. Avsikten är att alla gator och trafiklösningar ska utformas på ett trafiksäkert sätt med säkra passager och hastighetsdämpande åtgärder.

Utfartsförbud regleras på vissa sträckor i plankartan. Ytterligare trafiktekniska åtgärder kan vidtas för att utöka utfartsförbuden där det är nödvändigt för att uppnå trafiksäkra lösningar.

Planhandlingen förtydligas avseende avkörningsskydd. I plankartan införs en bestämmelse om att avkörningsskydd måste anordnas mot åsen, förslagsvis med ett rörräcke utmed körbanan (**skydd**).

Avsikten med anläggandet av bron är att avlasta Islandsbron. Gatan föreslås bli utformad som en stadsgata vilken regleras med olika hastighetsdämpande åtgärder.

Vid anordnandet av eventuella parkeringsplatser utmed Kungsängsesplanaden ska trafiksäkra lösningar väljas.

För att underlätta framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter utmed ån möjliggörs passage både över och under bron. Detta för att minska brons barriäreffekt och möjliggöra ett sammanhängande stråk. Genom att reglera utformningen av passager, gatans anslutning till omgivningen, samt tillåten hastighet kan barriäreffekten minskas ytterligare. Gång- och cykelstråk kommer att möjliggöras på båda sidor av bron och ansluta till befintligt gång- och cykelnät.

De övergångsställen som visas i plankartan är illustrationer. Placering av övergångsställen utreds vidare i ett senare skede. Passager för gång- och cykeltrafikanter ska utformas på ett trafiksäkert sätt.

I planen illustreras korsningen mot Kungsgatan som en signalreglerad fyrvägs-korsning, det finns möjlighet att vid behov anordna en cirkulationsplats inom ramarna för gällande detaljplaner.

Korsningen Sjukhusvägen-Ulleråkersvägen föreslås i första hand utformas som signalreglerad trevägs-korsning, det finns utrymme inom föreslagen detaljplan att vid behov bygga om denna till en cirkulationsplats. Valet av korsningstyp påverkas av en eventuell framtida spårväg samt av eventuella nya anslutningar till sjukhusområdet.

I korsningen Ulleråkersvägen-Kungsängsesplanaden finns utrymme att anlägga korsning eller cirkulationsplats. Planen reglerar dock inte den specifika lösningen. Val av specifik lösning regleras dock inte i planen. De illustrationslinjer som visas i plankartan är endast ett förslag.

Broöppning beräknas ske 2–3 gånger per dag under perioden maj–oktober. Öppningstiderna är reglerade till de tider av dagen då det inte är rusningstrafik, så att eventuell köbildning kan undvikas i möjligaste mån.

En eventuell signalreglering för utryckningsfordon vid broöppning regleras inte i detaljplanen.

Korsningspunkten Dag Hammarskjölds väg-Sjukhusvägen-Döbelnsgatan ingår inte i planområdet och utreds inte inom ramen för denna detaljplan.

Utformningen av angöringspunkter till arenaområdet behandlas inte i planen. Dessa frågor behandlas mer ingående i det pågående detaljplanarbetet för Studenternas IP.

Tillkommande evenemangstrafik är till stor del tänkt att lösas med kollektivtrafik där bilparkering sker på externa parkeringsplatser. Mer specifika lösningar för den trafik som evenemangsområdet alstrar behandlas i detaljplanen för Studenternas IP.

Sjöfart

Länsstyrelsen skriver i sitt yttrande att detaljplanen berör den allmänna farleden i Fyrisån som trafikeras av både fritidsbåtar och kommersiell trafik. Länsstyrelsen anser att bron påverkan på sjöfarten och planerade anpassningar för att möta sjöfartens behov ska beskrivas tydligare i detaljplanen.

Uppsala Sjösportsföreningars Samarbetskommitté (USFS) har lämnat yttrande med följande synpunkter och kommentarer på samrådshandlingen. Yttrandet berör i huvudsak sjöfartens område. Generellt anser USFS att handlingen innehåller långtgående detaljer kring strukturella frågor, miljöfrågor och den landburna trafiken, medan konsekvenserna för sjötrafiken nästan helt utelämnas. Detta trots att den föreslagna bron korsar den allmänna farleden mellan Ekoln och Uppsala hamn.

Det är önskvärt att anordningar över den allmänna farleden utformas med en positiv syn på fartygstrafiken, inte minst mot fritidsbåtsflottan. För att välkomna gäster och stärka turistnäringen ska Uppsala hamn uppfattas som ett attraktivt mål för kultur, shopping, restaurangbesök med mera.

Farleden i Fyrisån har ett stort kultur- och rekreationsvärde och måste på alla sätt hållas lättillgänglig samt värnas för framtiden. Det är angeläget att antalet broar begränsas till ett fåtal och att det sker effektiva och samordnade broöppningar för sjötrafiken. Det är också viktigt att det finns rejäla ledverk och möjlighet att lägga till i väntan på broöppning eller kvarligga om något fel uppstått så att broarna inte kan öppnas. Den detaljplanehandling som idag visas för bron vid Kungsängsesplanaden saknar dessa förutsättningar. Vid flera tillfällen har Uppsala kommun genomfört omfattande utredningar för den landburna trafiken men då helt utelämnat konsekvenserna för sjötrafiken trots att sjötrafiken berörs i högsta grad. Uppsala kommun bör, i samråd med sjöfartens intressenter, diskutera en vision för sjöfartsfrågorna och snarast upprätta och genomföra en samlad plan för olika sjöfartsåtgärder. Särskild uppmärksamhet bör då ägnas framtiden för farled, varv och hamnar.

USFS förordar att kapaciteten utökas för den landburna trafiken över Kungsängsbron och Flottsundsbron. I Flottsund kan med fördel en högbro ersätta den gamla bron och där kan också strukturella anslutningar mot järnväg och annat planeras.

Förvaltningens bedömning

Läget för den föreslagna bron är utrett i trafikutredningen Ny bro över Fyrisån söder om Islandsbron 2008 (av det tidigare gatu- och trafikkontoret), läget utpekats även i översiktsplanen som en ny strategisk länk över Fyrisån.

Ett förtydligande av Fyrisån som en allmän farled har gjorts i planbeskrivningen inför granskningen.

Öppningstider för den nya bron avses bli samordnade med öppningstiderna för de övriga broarna längs Fyrisån. Flottsundsbron har en liknande fri höjd varför broöppning av denna samordnas med den föreslagna bron i Kungsängsesplanadens förlängning. Anordningar för att möjliggöra för båtar att lägga till vid broöppning regleras inte inom ramen för detaljplanarbetet.

Uppsala kommun avser förbättra gästhamnen i centrala Uppsala och därmed öka attraktiviteten för båtturen.

Gång-, cykel- och kollektivtrafik

Naturskyddsföreningen Uppsala yrkar i första hand på att den föreslagna bron inte byggs. I andra hand yrkar de på att förslaget om bron återremitteras med syfte att enbart anpassas till kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik.

Hyresgästföreningen motsätter sig å det starkaste planen på motortrafiksbron i förlängningen av Kungsängsesplanaden. De ser istället gärna att bron byggs för gång- och cykeltrafik, gärna i samma stil som Hamnspången.

Föreningen Vårda Uppsala (FVU) tillstyrker en bro vid Kungsängsesplanaden för kollektiv-, gång- och cykeltrafik. FVU avstyrker däremot biltrafik på denna bro.

Cykelfrämjandet i Uppsala (CFU) avstyrker att en bro byggs över Fyrisån vid Kungsängsesplanaden. Genom att sänka cykelvägen under bron är det stor risk att den blir avstängd vid högt vattenstånd. Med ökad nederbörd på grund av klimatförändringar, vet man inte hur ofta det blir. Cykelfrämjandet tackar sällan nej till broar över ån, men denna vid Kap anser de inte gör så stor nytta för cyklister när det blir så många nackdelar i miljön.

Uppsala kommun håller på att anlägga en första så kallad snabbcykelväg från Valsätra till centrum. Även cyklister från Sunnersta, Ultuna och Ulleråker ansluter till denna snabbcykelväg vid Ulleråkerkorset och det är mycket cykeltrafik på denna väg redan i dag. Leden går på Sjukhusvägens södra sida mot åsen. Cyklister kommer på väg mot centrum i full fart nerför backen och möts om denna plan realiserar av trafikljus (i korsningen Sjukhusvägen-Ulleråkersvägen). I dag är det sporadisk trafik på Ulleråkersvägen och cyklister kan lätt komma förbi då det är väjningsplikt även för cyklister som kommer på Sjukhusvägen. Detta finns inte med i några handlingar.

Medborgare 2 menar att planområdet korsar ett mycket viktigt cykelstråk mellan Polacksbacken och centrum. I nuläget dirigeras cykeltrafiken in på en smal cykelbana söder om bangolfen. Den är inte cykelvänligt byggd med skarpa kurvor både vid ån och vid Ulleråkersvägen. I stället väljer många att cykla över parkeringen norr om bangolfen. Detta trafikflöde är mer naturligt och bör implementeras i den nya trafiklösningen. Medborgare 2 förordar därför att den föreslagna trevägskorsningen mellan Ulleråkersgatan och nya bron byggs om till en fyrvägskorsning där cyklister på Ulleråkersvägen söderifrån kan fortsätta rakt över den nya gatan och ned mot ån. Alternativt måste cykelbanan som nu är inklämd mellan bangolfen och förskolebarackerna läggas i ett genare läge och byggas om för att klara cykeltrafik i högre hastigheter.

Landstinget anser att en ny bro mellan Ulleråkersvägen och Kungsängsesplanaden för alla trafikslag möjliggör en utveckling där Islandsbron i möjligaste mån endast används av fotgängare, cykel, kollektivtrafik och utryckningsfordon. Trafik- och miljöbelastningen begränsas på Västra Ågatan, Östra Ågatan, Nedre Slottsgatan samt Sjukhusvägen och framkomligheten för fotgängare, cykel, kollektivtrafik och utryckningsfordon förbättras.

Gatu- och samhällsmiljönämnden skriver i sitt yttrande att en ny broförbindelse över Fyrisån är en viktig förbindelse i det södra åstråket. Den nya bron är nödvändig för den planerade kollektivtrafikförbindelsen från Resecentrum genom Ulleråkerområdet och vidare till Gottsunda. En bro kommer att ytterligare förbättra närheten för gång och cykel till centrum

och Resecentrum. Det är mycket viktigt att såväl bro som väg med intilliggande ytor gestaltas och utformas så att dess barriäreffekter minimeras. Planförslaget gör det möjligt att minska trafiken över Islandsbron och därmed öka framkomligheten för gång-, cykel- och kollektivtrafik över såväl Islandsbron som området kring Svandammen. Med minskad biltrafik förbättras också luftkvaliteten i området.

Förvaltningens bedömning

I översiktsplanen pekas den föreslagna bron ut som strategiskt viktig för att binda samman stadens delar. Detaljplanen möjliggör uppförandet av en bro för bil- och kollektivtrafik, samt för gång- och cykeltrafik. Syftet med bron är att möjliggöra en spridning av biltrafiken i innerstaden och för att avlasta Islandsbron och därmed möjliggöra bättre boende- och vistelsemiljöer med mindre luftföroreningar och buller.

Korsningen Sjukhusvägen-Ulleråkersvägen föreslås till en början anläggas som en signalreglerad korsning men möjlighet finns att ändra utformningen vid behov. Information angående den nya snabbcykelvägen tillfogas planhandlingarna.

Syftet med planen är inte att ta bort all biltrafik på Islandsbron utan att möjliggöra en spridning av trafikflödena. Detaljplanen för ny bro styr inte vilka trafikslag som får trafikera bron, detta kan vid behov styras genom trafikreglerande åtgärder.

Den väg som ansluter till Ulleråkersvägen från Polacksbacken är i privat ägo och är inte utpekad som ett huvudcykelstråk. En fyrvägs-korsning mellan Ulleråkersvägen och den nya bron är inte möjlig, då detta kräver ett för stort intrång i den grundvattentäkt som åsen utgör. Säkra lösningar för gående och cyklister ska tas fram inom och i anslutning till planområdet.

Passage för gång- och cykeltrafik utmed åns båda sidor möjliggörs både under och över bron. Detta för att minska brons barriäreffekt och säkra passage även vid högt vattenstånd.

Spårtrafik

Medborgare 1 ställer sig frågande till hur spåren för industritransporter och kollektivtrafik ska kunna samnyttjas, eftersom dimensionerna är olika för industrispår och spårvagnsspår. Om inte industrispåret kan tas bort kommer inte heller resten av gatan att kunna byggas om. Det innebär att kollektivtrafiken måste samsas med biltrafiken i två körfält och cykeltrafiken måste koncentreras till norra sidan av Kungsängsesplanaden. Vad innebär det för konsekvenser för detaljplanen?

Naturskyddsföreningen är positiv till ett spårvagnsnät i Uppsala. Det behövs emellertid mer utredningar för att slå fast var dessa linjer skall förläggas. ÖP 2010 har ett förslag där spårvagnen kan gå över Fyrisån vid Kap. Översiktsplanen ska nu aktualiseras och då bör spårvagnsplanerna tas med. Skulle det byggas en bro här så bör den endast byggas för spår och gång- och cykel.

Att använda "eventuell framtida spårvägstrafik" som argument för att bygga en bro med syfte att underlätta för privatbilismen känns ovärdigt för kommunal planering. Naturskyddsföreningen Uppsala ser gärna en spårvagnsbro, men då måste den övergripande spårvägsplaneringen först genomföras.

Vänsterpartiet förespråkar att Uppsala ska bygga ut spårvagnstrafik i staden. Det kräver mycket stora investeringar. För att vi ska ha råd med det måste vi undvika kostsamma investeringar såsom den föreslagna bron, som i första hand gynnar biltrafiken.

Vänsterpartiet hänvisar till översiktsplanen där det skissas ett spårnät där bro vid Kungsängsesplanaden är en länk. Vänsterpartiet ser inte det som ett argument att idag bygga bron. Uppsala har ännu inte beslutat sig för att satsa på spårvagn. Det är det första steget som måste tas. Om/när ett sådant beslut tas ska linjesträckningar göras. I det skedet får en avvägning göras om fördelarna med en bro i det läget är så stora att det uppväger nackdelarna, eller om det finns andra linjesträckningar som är möjliga i stället. Det är helt fel ordning att bygga bron för att den kanske kan användas i ett spårssystem som kanske byggs någon gång i framtiden.

Medborgare 2 påpekar att det inte finns beskrivet hur den nya gatan med bron ska förberedas för spårtrafik väster om industrispåret. Om man menar allvar med att lägga en spårvägslinje över bron och sedan söderut bör man redan nu förbereda gatan så att den kan byggas om för spårväg. Eftersom spårvägen inte bör gå i samtrafik med övriga fordon (möjligen med buss) kräver det planering från början. Detta framgår inte i planen om spårvägsspåren ska läggas i gatans enda körfält eller om de ska läggas bredvid. Det framgår inte heller hur bron är förberedd för att förses med spårväg, eller var plats finns för en parallell spårvägsbro.

Miljöpartiet menar att om en ny bro skulle behövas för just spårvägstrafik så skulle den kunna planeras och projekteras i samband med spårvägsdragning.

Förvaltningens bedömning

Detaljplanen möjliggör en eventuell framtida utveckling av spårtrafik i Kungsängsesplanadens och Ulleråkersvägens sträckning söderut. Stråket är i översiktsplanen utpekad som ett stomlinjestråk som ska trafikeras av bussar och av spårtrafik vid en eventuell utbyggnad av ett spårssystem i Uppsala.

Detaljplanen möjliggör en gatusektion där en framtida spårtrafik kan gå i eget körfält avskilt från biltrafik. Dessa kollektivtrafikfält avses trafikeras med stomlinjebussar fram till en eventuell framtida utbyggnad av spårtrafik. I sträckan över bron kommer ett eventuellt spår att samordnas i körfält med övrig trafik. Detta kan samordnas med trafiktekniska åtgärder.

Industrispåret är borttaget, i samband med omvandlingen av Kungsängen, då det i dagsläget inte finns ett behov av detta. Om det i framtiden skulle uppstå ett behov av industrispår kommer detta att kunna anläggas. Då skulle en samordning ske med de trafikslag som trafikerar Kungsängsesplanaden före planens genomförande, samt med de trafikslag som väntas trafikera vid efter planens genomförande.

Parkeringar

Landstinget har fattat beslut om att uppföra ett parkeringshus om 584 platser på norra sjukhusparkeringen för att förbättra parkeringssituationen vid Akademiska sjukhuset. Parkeringshuset kan avlasta parkeringsbehoven vid kvälls- och helgevenemang på Studenternas.

Förvaltningens bedömning

Parkeringslösningar för evenemangsområdet utreds inte i detaljplanen för bron. Istället hänvisas till detaljplanen för Studenternas IP. Den övergripande strategin är att vid större evenemang på Studenternas ska särskilda bussar anordnas till och från arenan. Bilparkering kommer endast att finnas för anläggningens eget behov och för personer med funktionsnedsättning.

Utformning

Uppsala kommun Sport- och rekreationsfastigheter AB anser att den föreslagna utformningen av gestaltningen av bron är tilltalande och väl anpassad för sin miljö.

Naturskyddsföreningen anser att det inte finns behov av ett landmärke på denna plats. Ån och Studenternas idrottsanläggning är tillräckliga land- och vattenmärken för att vi skall kunna orientera oss. Landmärken används ofta för att ursäkta intrång i miljön i form av höga hus eller stora broar i detta fall.

Handelskammaren i Uppsala län anser att brons utformning (med föreslagen öppen mittspalt) bör ändras till helt broplan, då detta ökar flexibiliteten i sam användning av både bro och gaturum över tid.

Förvaltningens bedömning

De illustrationer som presenteras i planhandlingen visar förslag på möjlig utformning av bron. Den slutgiltiga utformningen styrs inte av detaljplanen, detta bestäms i ett senare skede.

Tekniska anläggningar

Vattenfall Eldistribution AB informerar om att de har elanläggningar inom och i närheten av planområdet.

Vattenfall bedömer att det finns befintliga jordkablar längs med Kungsängsesplanaden och Ulleråkersvägen som måste flyttas samt en nätstation vid Ulleåkersvägen som flyttas till föreslaget E-område på byggherrens bekostnad.

Vattenfall vill informera om att 70 kV-kabeln över områdets nordöstra del är tagen ur drift och skall plomberas och destrueras. Det skall enligt uppgift finnas ett avtal med kommunen rörande detta.

För ombyggnad av gata gäller att det finns en 70 kV markkabel och en optokabel vid gatukors, Sjukhusvägen, i nordvästra delen samt en 70 kV markkabel invid gatemark, Kungsängsesplanaden, i områdets östra del.

Vattenfall Värme informerar om att de har fjärrvärmeledningar inom planområdet.

Skanova informerar om att de har markförlagda ledningar som ligger inom detaljplanområdets gräns. Ledningarna kommer eventuellt att påverkas av den tilltänkta byggnationen.

Uppsala Vatten skriver i sitt yttrande att planen föreslår att den befintliga transformatorstationen på Studenternas idrottsplats flyttas och placeras intill en befintlig grundvattenbrunn vilket är ytterst olämpligt med tanke på framtida brunnsområde och föroreningsrisken. Dessutom är det begränsat utrymme för ytterligare kablar eftersom flertalet kablar och ledningar idag är anslutna till grundvattenbrunnen.

Uppsala Vatten har flera stora VA-huvudledningar inom programområdet. På östra sidan av ån ligger två av kommunens viktigaste spillvattenledningar. Vid genomförandet av bron måste åtminstone en av dem flyttas. Vid pålning av bron finns risk för upptryckning av båda spillvattenledningarna och inför granskningen av detaljplanen bör pålningens inverkan på spillvattenledningarna utredas. Detta för att kunna avgöra lämpliga framtida lägen för dem.

I Kungsängsesplanadens förlängning ligger en stor dagvattenkylvert och en oljeavskiljare som måste flyttas i samband med brons genomförande. Storleken på den avsatta ytan i planen är till ytan så liten att enbart små regn kommer att kunna renas och större regn måste ledas förbi i en bypass. Det bör utredas närmare inför granskning av detaljplanen om den avsatta ytan är

tillräckligt stor för att inrymma en oljeavskiljare som uppfyller de krav på rening som kommer att ställas.

I Kungsängsesplanaden ligger flera stora VA-ledningar. Dessa kan inte ligga under den planerade spårvägen eller kommande hållplatser utan måste flyttas.

Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd menar att upptaget av föroreningar i reningsverkets dammar behöver beaktas då luftning och sedimentering kan påverkas av ökad trafik.

Förvaltningens bedömning

Planhandlingarna kompletteras med information om befintliga tekniska anläggningar och ledningar. De VA-ledningar som idag går i Kungsängsesplanaden har beaktats vid planering av gatusektionen och vid framtagande av detaljplanen.

Det mindre området för teknisk anläggning längs Ulleråkersvägen, beteckningen E i plankartan, tas bort och föreslås istället att lokaliseras inom planområdet för Studenternas IP.

I samband med projektering av bron ska en riskanalys tas fram för att utreda pålningsarbetenas eventuella påverkan på ledningar i området.

Behovet av yta för oljeavskiljare har tillgodosetts i detaljplanen med en mindre yta för tekniska anläggningar och ett område avsatt som TORG, allmän plats, där tekniska anläggningar kan ligga under mark och vara tillgängliga.

Reningsverkets dammar ligger utanför planområdet, i anslutning till Kungsängsleden, och bedöms inte påverkas av trafik över den nya bron.

Vatten

Grundvatten

Länsstyrelsen påpekar att det finns miljö kvalitetsnormer för grundvatten i Uppsalaåsen. Åsen är en viktig grundvattenresurs för regionen och väsentlig för utvecklingen av Uppsala stad. Länsstyrelsen anser att en bedömning av grundvattenförekomstens kemiska status samt riskklassning bör redovisas. Kommunen bör också utreda och redogöra för om det finns någon risk för att miljö kvalitetsnormen för Uppsalaåsen inte kommer att kunna uppnås till följd av detaljplanens genomförande. Eftersom det saknas en redovisning av hur miljö kvalitetsnormerna för grundvatten påverkas kan länsstyrelsen inte bedöma om detaljplanens genomförande har en betydande påverkan på miljö kvalitetsnormerna.

Länsstyrelsen anser att det är högst väsentligt att kommunen vidtar åtgärder för att minska risken för grundvattenresursen och dricksvattenförsörjningen. Planhandlingen bör innehålla ett tydligt resonemang om bl.a. trafikföringen och regleringen av denna.

I handlingarna anges att kommunen avser att söka dispens från vattenskyddsföreskrifterna för de planerade åtgärderna. Länsstyrelsen påminner om att en dispens inte får medges om syftet med de ansökta åtgärderna motverkar syftet med vattenskyddsområdet. Länsstyrelsen anser att en ansökan om dispens ska behandlas innan planen går vidare till granskning för att ha underlag om planen går att genomföra.

Länsstyrelsen vill erinra om att den ökade trafiken på Ulleråkersvägen inom detaljplaneområdet och i förlängningen Sjukhusvägen i kombination med det känsliga läget och närheten till

uttagsbrunnar gör att mycket höga krav kommer att ställas på utredningar inför ett eventuellt beslut om dispens. Bland annat krävs längd- och breddprofiler av lerdjup i den föreslagna vägsträckningen. Naturliga skydd (t.ex. tjocka lerlager) är att föredra framför tekniska skyddsåtgärder. Av handlingarna framgår att påkörningsskydd mot åsen ska anordnas i form av 16 cm hög kantsten. Om detta verkligen är tillräckligt för att skydda grundvattnet mot risken att t.ex. tunga fordon med farligt gods kör av vägen eller förolyckas på annat sätt bör utredas ytterligare. Det framgår inte av planförslaget om de planerade åtgärderna ska ske inom brunnsområdet. Länsstyrelsen påminner om att inom ett brunnsområde får endast verksamhet med koppling till vattentäkten bedrivas. Möjligheterna att meddela undantag från detta bedöms som mycket små.

Enligt den trafikutredning som utförts så kommer den planerade bron och vägen längs med Studenternas IP att medföra en kraftig ökning av trafiken i området. Jämfört med dagens trafikflöden så beräknas även trafiken söderut mot Ulleråkersområdet att öka. Planen sträcker sig dock inte mot Ulleråkersområdet och det framgår inte hur den trafikökningen riskerar att påverka bland annat grundvattnet. Länsstyrelsen konstaterar att även Ulleråkersvägen söderut är mycket känsligt placerad för föroreningar av grundvattnet, varför ytterligare trafik inte är lämplig. För att kunna bedöma om planen är lämplig och om den strider mot syftet med vattenskyddsområdet så måste en helhetsbild redovisas, där även indirekta effekter så som t.ex. ökad trafik på Ulleråkersvägen söderut och Sjukhusvägen samt de påföljande riskerna för grundvattnet belyses.

Länsstyrelsen har tagit fram underlag om område av riksintresse för dricksvattenanläggningar enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Det aktuella planområdet ingår i det föreslagna riksintresseområdet. Havs- och vattenmyndigheten, som är sektorsmyndighet för riksintresset, kommer under året att fatta beslut om det ska pekas ut som riksintresse.

Föreningen Vårda Uppsala (FVU)

Till de påtagliga nackdelarna hör den risk det innebär att den berörda sträckan av Ulleråkersvägen ligger inom inre vattenskyddsområdet, vilket kräver extraordinära åtgärder som kanske i framtiden dessutom visar sig otillräckliga. Läget inom det inre vattenskyddsområdet kräver en noggrann projektering för att säkerställa en hållbar lösning som inte medför skador i framtiden.

Miljöpartiet avstyrker å det bestämdaste att en stor trafikled för biltrafik ska riskera vårt dricksvatten och dessutom skära sönder hela stadsparksområdet inklusive Studenternas. I detaljplaneförslaget berörs en av Uppsalas grundvattentäkter och berörda delar av Ulleråkersvägen och Sjukhusvägen ligger inom en inre skyddszon för vattenskyddsområdet. Området närmast Fyrisån består av lera som har stor mäktighet. Länsstyrelsen har i tidigare arbete med planen ansett det som olämpligt att anlägga bro intill grundvattentäkten och närheten till uttagsbrunnarna.

Grundvattnet i Uppsalaåsen används för försörjningen av Uppsala med dricksvatten. På åsen där marken består av sand och grus och där leran är tunn är risken att förorena grundvattnet stor. Den planerade vägen är alltså en stor fara för dricksvattnet då det är 95 meter som påverkas av ny bro. Hur klarar man färskvattenförsörjningen vid ett brobygge? Det höga grundvattentrycket i området gör också att det finns risk för att grundvattnet trycks upp om schaktningsarbeten i leran sker för nära den underliggande åsen med sitt mycket genomsläppliga sand- och grusmaterial.

Vänsterpartiet skriver i sitt yttrande att de inte vill riskera att grundvattnet påverkas i ett område som används som vattentäkt, något som gjorde att länsstyrelsen motsatte sig tidigare planer på bro i detta läge. Även om vägen flyttats några meter i sidled längs åsen anser Vänsterpartiet inte att säkerhetsmarginalen är tillräcklig. Bra vatten kan bli en bristvara i framtiden, vi måste vara rädda om de tillgångar vi har.

Uppsala Vatten skriver i sitt yttrande att trafikleden passerar mycket nära flera av de grundvattenbrunnar som försörjer Uppsala stad med dricksvatten. En ökning av trafiken är en potentiell risk för påverkan på vattenkvaliteten i åsen i brunnsnära lägen. En av brunnarna anlades efter att vattenskyddsområdet beslutades och ligger därför inte inom ett brunnsområde. Vid en framtida översyn av vattenskyddsområdet kommer brunnen och delar av planområdet sannolikt att placeras i brunnsområde. Därför bör delar av planområdet betraktas som att det ligger inom ytterligare ett brunnsområde. Planens genomförande förutsätter att dispens från skyddsföreskrifterna erhålls. Vid en dispensansökan krävs en betydligt mer utförlig beskrivning av säkerhetsåtgärderna som kommer att vidtas, speciellt för området kring korsningen mellan Ulleråkersvägen och Sjukhusvägen.

Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd menar att med tanke på att den planerade vägen passerar inre skyddszon behöver särskilda skyddsåtgärder vidtas för att inte trafik eller annan verksamhet kan skada grundvatten. Alla förändringar inom inre skyddszon som kan skada dricksvattenförsörjning måste undvikas. Undantag som kan skada den långsiktiga vattenförsörjningen kräver därför tydliga beskrivningar hur extra skydd ska anläggas. Studier borde ha presenterats som visar att grundvatten skyddas av de tänkta åtgärderna – inte bara planer.

Viss begränsning av trafik med farligt gods och petroleumprodukter bör inrättas med hänsyn till gällande bestämmelser.

Vattenkvaliteten bör även ses över då man informerats om att dricksvatten har höga uranhalter men inget påtagligt har gjorts. Socialstyrelsen förordar en rekommendation av 15 µg U/L mot nuvarande 20–30 µg U/L men trots rekommendation har man valt att inte vidta åtgärd.

Medborgare 1 ställer sig frågande till hur gång- och cykelvägen ska skötas utan risk för vattentäkten, med traktorer drivna med el?

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att skydd för grundvattentäkten behöver hanteras även för den södra delen av Ulleråkersvägen som delvis går på åsen.

Förvaltningens bedömning

En bedömning av grundvattenförekomstens kemiska och ekologiska status tillfogas planhandlingen. En redogörelse för hur miljökvalitetsnormerna för Uppsalaåsen påverkas till följd av ett genomförande av detaljplanen har lagts till planhandlingen inför granskningen.

Ulleråkersvägen ligger inom det inre skyddsområdet för grundvattentäkt. Dispens från vattenskyddsföreskrifterna kommer att sökas hos länsstyrelsen i samband med att detaljplanen ställs ut för granskning. I dispensansökan ska det framgå vilka skydd och säkerhetsåtgärder som ska vidtas för att säkra grundvattentäkten.

Planområdet bedöms ligga utanför det brunnsområde som finns i anslutning till grundvattentäkten.

För att säkra ett fullgott naturligt lerskydd i Ulleråkersvägens sträckning har ytterligare borrh-punkter tagits fram efter samrådet. Detta har resulterat i en ny avgränsning av vägområdet i den södra delen av den nya föreslagna Ulleråkersvägen. Vägen kommer i detta avsnitt att flyttas längre österut, in mot Studenternas IP. I plankartan justeras gränserna efter den nya vägdragningen.

Den del av Ulleråkersvägen som löper söder om den nya sträckan av Kungsängsesplanaden ingår inte i planområdet. De trafikflöden som förväntas tillkomma på Ulleråkersvägen söderut, i och med utbyggnaden av Ulleråker, planerar kommunen att reglera genom trafiktekniska lösningar. Exempelvis genom att minska framkomligheten för biltrafik och samtidigt satsa på en utveckling av kollektivtrafiklösningar.

Skötsel av gång- och cykelbanor regleras inte i detaljplaneskedet. Trafikintensiteten för skotselfordon kommer dock att vara mycket låg, vilket gör att risken för vattentäkten bedöms som låg.

Vattenkvaliteten avseende uranhalt är inte en fråga som hanteras i detaljplanen.

Dagvatten och ytvatten

Länsstyrelsen informerar om att Fyrisån är belastad av stora mängder dagvatten som bland annat transporterar fosfor från stadsbebyggelsen, vilket bidrar till att den nedre delen av ån inte uppnår god ekologisk status. Även Ekoln, Fyrisåns recipient, har övergödningssproblem. Belastningen på ån måste minska för att uppnå miljö kvalitetsnormerna i dessa vattenförekomster. Länsstyrelsen anser att Fyrisåns kemiska och ekologiska status ska redovisas i planbeskrivningen tillsammans med en bedömning om det finns någon risk för att miljö kvalitetsnormerna (MKN) för ån inte kommer att uppnås till följd av detaljplanens genomförande. Dessutom ska eventuella åtgärder som kan vidtas för att bidra till att MKN uppfylls redovisas. I planen beskrivs hur vägdagvatten på den västra sidan av ån ska samlas upp och renas genom oljeavskiljare. Länsstyrelsen anser att kommunen även bör utreda och redovisa möjligheterna till hantering och rening av såväl tillkommande som befintligt dagvatten öster om ån.

Den planerade bron över Fyrisån kräver tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Tillstånd ska sökas hos mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt och föregås av samråd med bl.a. länsstyrelsen och övriga berörda. Viktiga frågor att särskilt belysa är eventuellt dämmande effekt, grumling, föroreningar samt risken för att drivande föremål fastnar i konstruktionen vid höga flöden.

Uppsala Vatten skriver i sitt yttrande att då Kungsängsesplanaden beräknas ha många trafikrörelser på sikt, ökar risken att dagvattnet förorenas med både metaller och organiska föroreningar. Utsläppen från planområdet får inte förhindra att Fyrisån uppnår miljö kvalitetsnormerna om god ekologisk status till 2021. Vid ombyggnationen av Kungsängsesplanaden bör därför gatan utformas så att dagvatten kan hanteras lokalt i gatan. Detta för att minimera riskerna för att föroreningar sprids till Fyrisån.

Planhandlingen beskriver att inom planområdet ligger Fyrisåns 100-årsflöde på +8,3 meter (höjdsystem RH2000). Detta gäller dock för den del av Fyrisån som ligger mer norrut i staden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att markföroreningar måste utredas innan etablering av brostöd. Förutom oljeavskiljare krävs avskiljning av metaller från dagvattnet innan utsläpp i Fyrisån.

FVU anser att till de påtagliga nackdelarna hör den ytvattenpåverkan som anläggandet av stöd och landfästen medför.

Medborgare 2 anser att det inte är bra att gång- och cykelbanan under bron planeras översvämmas vid tioårsflöden. Medborgare 2 delar idén om att ha en så öppen cykelbana som möjligt, med nära kontakt med ån. Men man bör förbereda den för översvämningar. Medborgare 2 föreslår att man förbereder en högre kant mellan cykelbanan och ån som man kan montera när tioårsflöden närmar sig.

Förvaltningens bedömning

En dagvattenutredning har tagits fram för hela planområdet inför granskningsskedet. Utredningen redogör för den kemiska och ekologiska statusen för Fyrisån och detaljplanens påverkan på miljökvalitetsnormerna för vattenförekomen Fyrisån. Utredningen föreslår ett lokalt omhändertagande av dagvatten, i ett från omgivande mark avskilt dagvattenmagasin, där fördröjning och rening kan ske.

Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet med anledning av uppförande av bron i Fyrisån kommer att sökas i ett senare skede.

Utredning om eventuella markföroreningar i samband med etablering av brostöd hanteras i ett senare skede i samband med projektering. Planhandlingen har kompletteras med uppgifter om eventuella förekommande markföroreningar inom planområdet.

Planhandlingen kompletteras med information om påverkan vid översvämning av Fyrisån. Bron utformas för att möjliggöra passage för gång- och cykeltrafikanter längs ån både under och över bron. Detta gör det möjligt att röra sig längs med Fyrisån även när passagerna under bron är översvämmade.

Strandskydd

Länsstyrelsen informerar om att reglerna om strandskydd ändrades 1 juli 2009. Strandskydd inträder när detaljplaner upphävs eller ersätts av en ny plan. Kommunen kan i enlighet med 4 kap. 17 § plan- och bygglagen (2010:900) upphäva strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken för ett område, om det finns särskilda skäl för det och om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset. Om detaljplanearbetet påbörjades innan den 1 juli 2009 då strandskyddsreglerna ändrades ska kommunen ansöka hos länsstyrelsen om att strandskyddet ska upphävas. I ansökan ska de särskilda skälen enligt miljöbalken i dess lydelse före 1 juli 2009 anges tillsammans med hur detaljplanen förhåller sig till strandskyddets syften. Av kungörelse om granskning av detaljplanen ska det framgå att en ansökan om att upphäva strandskyddet ska prövas.

Förvaltningens bedömning

Vid framtagandet av detaljplanen har den nya plan- och bygglagen (PBL) tillämpats. Särskilt skäl för upphävande av strandskydd infogas i planhandlingen.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) inte uppfyller kraven i 6 kap. 12 § miljöbalken och den bör omarbetas så att den utgör underlag för att integrera miljöaspekterna i planeringen i en transparent process.

MKB beskriver påverkan och effekter som kan uppstå för miljön och människors hälsa på ett mycket övergripande sätt. Vilka konsekvenser, d.v.s. den verkan som uppstår av effekterna,

beskrivs i mindre grad eller inte alls. Detta bör konkretiseras i den fortsatta planeringsprocessen, särskilt avseende konsekvenser som följer av en eventuell förorening av Uppsalaåsens grundvattenresurs.

Enligt 6 kap 12 § MB ska rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd identifieras, beskrivas och bedömas i MKB: n. I MKB:n redovisas inte kommunen någon alternativ lokalisering eller alternativ utformning av bron. Ett nollalternativ redovisas som jämförelse med huvudalternativet och ett antal bortförda alternativ listas. Miljökonsekvenserna för de bortförda alternativen har inte redovisats och inte heller bedömningen och skälen till varför det föreslagna läget har valts. Hänvisning sker till tidigare utredningar där man kommit fram till att en bro vid Kungsängsesplanaden är det alternativ som uppfyller uppsatta programkrav, är bäst ur tillgänglighetssynpunkt och som löser miljöproblemen. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver utveckla och redogöra för detta och att det vore värdefullt att redovisa rimliga alternativa lokaliseringar för bron, alternativ till vilka trafikslag som ska trafikera bron samt eventuella andra relevanta alternativ och lösningar på trafikproblemen i området, eventuellt i ett större område inklusive Kungsängsleden.

Vid samråd om behovsbedömning av detaljplan för Ny bro över Fyrisån lyfte länsstyrelsen bl.a. fram att alternativa lösningar ska redovisas (yttrande daterat den 1 december 2009, dnr. 402-12381-09).

I planhandlingen står att genomförande av detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan bland annat avseende skydd för grundvattentäkten och trafikflöden. För grundvattenskyddet redovisar MKB enbart vilka skyddsåtgärder som kommunen avser att vidta samt att dispens behöver sökas från vattenskyddsområdets föreskrifter. Det är nödvändigt att kommunen även redogör för de konsekvenser som en förorening av dricksvattentäkten skulle föra med sig, såväl avseende storskaliga utsläpp vid olyckshändelser eller långsamma förlopp över tid.

MKB beskriver inte hur relevanta miljö kvalitetsmål, eller lokala miljömål, beaktas i planen.

Förvaltningens bedömning

Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att ses över och kompletteras utifrån inkomna synpunkter. Detta gäller främst konsekvenser av ett genomförande av projektet, konsekvenser för grundvattentäkten, samt redovisning av huvudalternativ samt bortförda alternativ.

Idrott

Uppsala Bangolfklubb ogillar tanken på att bygga en bil- och kollektivtrafikbro i Kungsängsesplanadens förlängning och över Uppsala BGKs norra filtanläggning, och därmed omöjliggöra idrottande på anläggningen.

Dessutom säger sig Uppsala kommun vilja satsa på idrotten, höja Uppsalas status som idrottsstad osv, och det finns planer på ombyggnation av Studenternas IP knapp 100 m norr om Kap. Då förefaller det märkligt att bygga en bro över ett område som används för idrott. Uppsala kommun borde tänka på vad brobygget innebär för de barn, ungdomar och vuxna som idag spelar bangolf i en lugn och trivsamt miljö utan bilar och buller i anslutning till stadsparken. Uppsala kommun borde i stället kunna göra lite mer för att bevara och skapa uteaktiviteter för barn och ungdomar under sommartid. Uppsala Bangolfklubbs anläggning i stadsparken är unik på så sätt att den passar alla oavsett ålder, social tillhörighet och kön. Det är något som Uppsala kommun bör ta i beaktning om man trots allt måste flytta banorna.

En bro rakt över anläggningen skulle innebära att verksamheten tvingas flytta, något som medför att större nödvändig upprustning av banorna skjuts på framtiden.

Om bygget trots allt blir av så är det ur vår synpunkt så klart viktigt att få ett ersättningsområde någonstans i närheten av det befintliga. Där har vi fått indikationer som är bra (ytan mellan förskolan Sten Sture och Kungsängsbron) men det känns ju fortfarande väldigt osäkert då inga beslut är fattade. Dessutom skulle det ju vara oerhört intressant att försöka få reda på någonting kring hur eventuella ekonomiska ersättningar, bidrag och dylikt skulle kunna komma att se ut vid en nybyggnation av klubbstuga och bangolfanläggningar. Det skulle ju också kunna vara ett stort lyft med att få bygga något helt nytt men frågan är om vi har råd och tid till ett sådant stort projekt. Detta sagt trots att vi har en väldigt god ekonomi i nuläget.

Föreningen Vårda Uppsala anser att till nackdelarna hör också förutom ingreppen och kostnaderna för följdåtgärder bl.a. att en del träd måste fällas/flyttas samt att nuvarande bana för bangolf måste flyttas till annan plats.

Idrotts- och fritidsnämnden påpekar att området på den västra sidan av Fyrisån, inklusive området för Studenternas IP, i hög grad berörs av planen. Den nya Ulleråkersvägen gör intrång på idrottsplatsen. Placeringen av den nya arenan och den intilliggande isbanan styrs av den nya vägen och dess anslutning till Sjukhusvägen. Främst är det utrymmet vid de nuvarande bandybanorna som påverkas då vägen gör intrång på det nuvarande idrottsområdet. Detta bedöms dock inte vara en stor negativ inverkan för framtida utveckling för Studenternas, men det är mycket viktigt att såväl bro som väg med intilliggande ytor gestaltas och utformas så att dess barriäreffekter minimeras och att en positiv utveckling av Studenternas idrottsplats är möjlig även på lång sikt.

Ett samlat evenemangsstråk med Studenternas och festivalområdet Kap delas av den nya gatan i brons förlängning mot Ulleråkersvägen. För att undvika att den nya bron och anslutande gator blir en barriär ska utformningen främja möjligheterna att ta sig över gatan i nordsydlig riktning. Årummet ska vara en framsida – Uppsalas finrum och det är viktigt att gestaltning och inpassning i landskapsrummet lever upp till de kraven. Genomförandet av bron och anslutande vägar ska samordnas med intentionerna i programmet för Södra Åstråket. Vägen får inte utgöra hinder för evenemang, exempelvis motionslopp som Blodomloppet, som utgår från Studenternas och har sin utsträckning till Kap och även längre ut i omgivningarna. Vid sådana tillfällen är inte gång- och cykelvägspassagen längs Fyrisån tillräcklig.

Förvaltningens bedömning

Bangolfen är ett värdefullt inslag i området och ambitionen från kommunens sida är att även fortsättningsvis möjliggöra verksamheten att bedrivas i ett centralt läge. Fortsatta diskussioner ska föras mellan kommunen och Uppsala bangolfklubb för att hitta en ny central placering av verksamheten.

Detaljplan för ny bro över Fyrisån samordnas med programmet för Södra Åstråket.

En del av syftet med planen för den nya vägen är att möjliggöra bättre och säkrare angöringsmöjligheter till det nya arenaområdet. En detaljplan för arenaområdet är under framtagande. Tanken med utvecklingen av arenaområdet är att möjliggöra fler evenemang än idag. Detaljplanerna för ny bro över Fyrisån och för Studenternas IP ska samordnas för att området ska bli så attraktivt och tillgängligt som möjligt. Planläggningen av Ulleråkersvägen hindrar inte att utfarter anordnas mot denna eller att nya etableringar av övergångsställen tillkommer från Studenternas IP.

Grönstruktur och rekreation

Länsstyrelsen informerar om att det inom planområdet finns biotopskyddade trädrader bl.a. längs med ån. Länsstyrelsen anser att kommunen bör söka dispens från skyddet innan planen antas för att få underlag om den kan genomföras. Dispens från biotopskyddet kräver dels särskilda skäl och dels att syftet med skyddet kan bibehållas, det vill säga att den skyddade biotopen finns kvar i området och att biotopens naturmiljövärden kan bibehållas. Om de dessutom hyser någon fridlyst art kan det även behövas artskyddsdispens innan de får avverkas. Vidare skriver länsstyrelsen att samrådshandlingen anger att översiktsplanen pekar ut en ny passage över ån som en viktig grön länk med bland annat en ekologisk funktion. Länsstyrelsen anser att hur bron kommer att få en ekologisk funktion gärna får utvecklas i handlingarna. Länsstyrelsen anser att det kan vara lämpligt att planen reglerar vad som får planteras/sås i det nya parkstråket längs med åsen vid Ulleråkersvägen, och eventuella andra grönområden som ansluter till Linnés exkursionslokaler. Om sådana arter används som Linné såg i området på sin tid är det lämpligt att använda lokalt växtmaterial.

Naturskyddsföreningen hänvisar till planhandlingen där det står skrivet att "Den nya bron över Fyrisån kommer även att fungera som en rekreativ och ekologisk ny grön länk som binder samman den östra och västra sidan av Fyrisån." Hur en bilbro med stor trafik kan karaktäriseras som en länk med sådana egenskaper har Naturskyddsföreningen svårt att förstå. Detta blir tvärt om ett stort intrång i detta gröna stråk.

Det är viktigt att gång- och cykelvägarna längs Fyrisån utvecklas på ett ekologiskt hållbart sätt så att det även fortsättningsvis blir ett populärt stråk från Svandammen och söderut. En bilbro vid Kap skulle förstöra miljön med buller och avgaser. I planen kallas det att vistelsevärdena påverkas negativt och det låter snarare som en förskönande omskrivning för en förstörd naturmiljö.

Den föreslagna bron bidrar på ett allvarligt sätt till att försämra den viktigaste entrén till Årike Fyris för gående och cyklande. Den gröna kilen från Islandsfallet längs Fyrisån och hela vägen ner till Flottsund har för höga värden för att en bilbro, med de effekter det innebär, så lättvindigt ska accepteras.

Miljöpartiet skriver i sitt yttrande att Södra Åstråket är ett mycket viktigt område för uppsalaborna med dess vattennära mötesplats och rekreationsstråk. Inom området finns bland annat Stadsträdgården och Studenternas IP. I detaljplaneförslaget beskrivs att den nya bron kommer att "fungera som en rekreativ och ekologisk ny grön länk som binder samman den östra och västra sidan av Fyrisån". Det är en märklig och felaktig beskrivning av en bro som kommer att leda in biltrafik i Stadsträdgården och vid Studenternas. Miljöpartiet avstyrker å det bestämdaste att en stor trafikled för biltrafik ska riskera vårt dricksvatten och dessutom skära sönder hela stadsparksområdet inklusive Studenternas.

Miljöpartiet menar att en broförbindelse skulle innebära ett stort ingrepp i det känsliga årummet och leda till mer biltrafik i staden när det istället behöver bli mindre biltrafik och mer utrymme för gående, cykel och kollektivtrafik.

Vänsterpartiet avstyrker att en bro byggs vid Kungsängsesplanaden. Årummet från Islandsbron till Flottsund är ett viktigt stråk för natur och rekreation. Ingrepp i området måste göras varsamt och med stor försiktighet för att inte dessa värden ska gå förlorade. Den föreslagna bron leder till en kraftig ökning av biltrafik i ett känsligt område, både vid passagen över Fyrisån och fortsättningen mellan ån och åsen till Sjukhusvägen. Området är attraktivt för gående, cyklisterna och motionärer, med sitt stadsnära läge med natur och relativt lugn omgivning.

Med ökat trafikbuller och luftföroreningar minskar dessa värden kraftigt. Även djurlivet kommer att störas av den ökade trafiken. Naturen i årumsområdet ska inte belastas med biltrafik på nya leder och broar, vilket förutom ökade klimatutsläpp skulle undergräva möjligheten att få Årket att utses till ett Världsarv.

Vänsterpartiet anser att trafiken på Islandsbron behöver minskas. Främst bör det ske genom att fler cyklar eller åker kollektivt i staden i stället för att köra bil. Ska vi klara de klimatmål som är nödvändiga att uppnå kan vi inte planera stadens framtid utifrån beräkningar på en stadigt ökande biltrafik. Biltrafik som inte måste gå genom centrala staden har möjlighet att åka på befintliga broar vid Kungsängsleden och Flottsund.

Uppsala pensionärsföreningar samarbetsråd anser att med tanke på att det finns långt framskridna planer att göra områden kring Åstråket till världsarv bör väg dras för att orsaka minst skadeverkan. Viss risk finns att utsläpp kan skada unik växtlighet kring Kungsängen, intressant fågelliv, aspen i Fyrisån och minskar möjligheten att inrätta världsarv.

Cykelfrämjandet i Uppsala (CFU) avstyrker att en bro byggs över Fyrisån vid Kungsängsplanen. Det är viktigt att cykelvägarna längs Fyrisån utvecklas på ett ekologiskt hållbart sätt så det även fortsättningsvis blir populära stråk från Islandsbron och söderut. En bilbro vid Kap skulle förstöra miljön med buller, avgaser och partiklar från trafiken. I planen kallas det att vistelsevärdena påverkas negativt och det låter snarare som en förskönande omskrivning för en förstörd naturmiljö.

Föreningen Vårda Uppsala (FVU) anser att till nackdelarna hör också förutom ingreppen och kostnaderna för följdåtgärder bl.a. att en del träd måste fällas/flyttas samt att nuvarande bana för bangolf måste flyttas till annan plats.

Förvaltningens bedömning

I översiktsplanen utpekas den nya föreslagna bron som en ekologisk/rekreativ länk över Fyrisån och då främst en rekreativ länk för de människor som rör sig inom området. Syftet med bron är delvis att fungera som en länk mellan de grönområden som finns väster om ån och de delar av staden som ligger öster om ån. Bron ska utformas för att möjliggöra passage utmed båda sidorna av ån, både under och över bron. Inom hela Södra Åstråket ska stråk utformas för att utgöra attraktiva miljöer för gång- och cykeltrafikanter som rör sig utmed Fyrisån.

Fyrisån utgör ett särskilt värdefullt vattenområde (ÖP 2010). Ån utgör vandringsväg för en reproducerande population av den rödlistade fisken asp, vilken leker på våren uppströms Islandsfallet. Även den rödlistade arten utter har observerats i och intill ån inom programområdet. Det finns inom programområdet inga övriga utpekade områden med höga naturvärden enligt kommunens naturvårdsinventering. Däremot finns en hel del relativt gamla grova träd som eventuellt kan hysa rödlistade arter.

För de träd som eventuellt kommer att behöva avverkas och berörs av det generella biotopskyddet, i samband med byggandet av bron, kommer dispens att sökas hos länsstyrelsen. Vid eventuell förekomst av skyddsvärda arter inom planområdet kommer artskyddsdispens sökas.

Växtmaterial avses inte att regleras i detaljplanen.

Det område som är aktuellt för naturreservatsbildning och område aktuellt för utredning för världsarv för Årike Fyris ligger söder om Kungsängsleden och bedöms inte påverkas av den föreslagna detaljplanen.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen ser positivt på att bron har blivit lägre sedan planprogrammet för Kungsängen var på samråd. Den lägre bron ger en bättre anpassning till anslutningarna, strandbankarna och det omgivande landskapet. Vidare är det positivt att bron har sin högsta punkt snedställt från siktlinjen längs ån. Länsstyrelsen anser dock att studier av siktlinjerna på båda sidor av ån i vyn in mot Uppsala med fördel kunde ha presenterats i detaljplanen och/eller MKB:n, dels som ett underlag för bedömning av påverkan på kulturmiljön men också som underlag inför alternativa utformningar.

Föreningen Vårda Uppsala (FVU) påpekar att förslaget till bro och vägförändringar företas inom ett område som är värdefullt från kulturmiljösynpunkt. Påverkan på stadsbild och kulturmiljö anses kompenseras av att trafiken väntas minska i Årummet invid Stadsträdgården och på Islandsbron.

Förvaltningens bedömning

Studier av siktlinjer har tillfogats planhandlingen och MKB:n inför granskningsskedet.

Hälsa och säkerhet

Tillgänglighet

Nämnden för hälsa och omsorg och **äldrenämnden** informerar om att det vid uppförandet av ny bro är viktigt att tänka på att bron utformas på ett så tillgängligt sätt som möjligt. Synskadade måste kunna orientera sig över bron på ett enkelt sätt. Olika trafikslag behöver separeras tydligt för att säkerställa en god och trygg trafikmiljö, främst för gående och cyklister. De svårigheter som kan uppstå för personer med försämrad rörlighet eller annan funktionsnedsättning att ta sig mellan underfarter och bro bör minimeras. Det är därför viktigt att angöringspunkterna utformas så att möjligheten för dessa personer att ta sig mellan underfarter och bro underlättas.

Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd informerar om att strövområden bör förses med anslutningar som underlättar framkomlighet för handikappade och rullstolsburna, detta behöver förtydligas i avsnittet om tillgänglighet.

Förvaltningens bedömning

Vistelsemiljöer och passager ska utformas på ett tillgängligt sätt. Tillgänglighetsfrågor hantearas mer i detalj i bygglovskedet.

Luft

Länsstyrelsen skriver i sitt yttrande att om den föreslagna detaljplanen genomförs påverkas trafikflödena i omgivningen, bl.a. vid Islandsbron, Östra Ågatan och Sjukhusvägen. Detta får också en påverkan på luftkvaliteten, vilken den centrala staden har problem med. I planhandlingen och MKB:n att miljökvalitetsnormer för luft riskerar att överskridas vid Östra Ågatan söder om Islandsbron, men att luftkvaliteten kommer att förbättras om detaljplanen genomförs. Ett resonemang om att MKN för luft kommer att klaras saknas dock. Länsstyrelsen anser att det ska redovisas en spridningsberäkning som visar påverkan på luftkvaliteten och miljökvalitetsnormerna för luft för planförslaget samt för alternativ som studeras i MKB:n.

Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd informerar om att enligt studier av LVF 2009, 2010 har Uppsala haft problem med bristande luftkvalitet, t.ex. partikelflöde, nitroäsa gaser. Då dessa komponenter kan förväntas öka med ökat trafikflöde, 12 000 bilar/dygn bör krav ställas på t.ex. dubbelfritt i den planerade leden för att minska mängden skadliga partiklar. Om ozonhalten tillåts öka, riskerar man vidare att öka astmaattacker, allergier varför det är

tveksamt att tillåta högt bilflöde om man samtidigt avser att klara miljö kvalitetsnormerna. Nya mätpunkter för partikelutsläpp, NOx, PAH inrättas som visar att miljömålen klaras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att effekterna ur trafiksynpunkt och konsekvenserna för luft och buller i stadens centrala delar av en ny bro inte är tydligt och det finns uppgifter i andra utredningar som inte verkar ha beaktats.

Förvaltningens bedömning

Inför granskningsskedet har en spridningsstudie tagits fram som visar påverkan på luftkvaliteten och miljö kvalitetsnormerna vid ett genomförande av detaljplanen.

Luftspridningsstudien visar att den planerade bron skulle förbättra partikelhalterna markant vid Östra Ågatan för scenarioåret 2030. Vid Islandsbron, både för broalternativet och nollalternativet, kommer luftmiljön att vara relativt god år 2030. Den nya bron skulle få liknande luftkvalitets egenskaper som den avlastade Islandsbron. Detta bedöms som en positiv påverkan vid ett genomförande av den föreslagna detaljplanen.

Buller

Länsstyrelsen påpekar att enligt bullerutredningen så kommer den kraftigt ökade vägtrafiken på bland annat Kungsängsesplanaden och på Ulleråkersvägen fram till bron, att medföra ökade bullernivåer. Länsstyrelsen instämmer i att ljudnivåerna förbättras vid Islandsbron, men konstaterar att bullernivåerna blir högre i rekreatiomsområdena. Kommunens ställningstagande om bullernivåer i rekreatiomsområdena bör klargöras. Vidare anser länsstyrelsen att de åtgärder, byggnadstekniska åtgärder och utformningen av anläggningen, för att minska bullernivåerna som beskrivs i planhandlingen bör utredas och redovisas och om lämpligt regleras i planen.

Naturskyddsföreningen påpekar att det i det aktuella området idag ligger en mycket välbesökt park – Stadsträdgården – som binds samman med studenternas IP och ett stolt grönområde som sträcker sig ända bort till Ultuna. En bilbro av det som slag som föreslås skulle radikalt förändra områdets karaktär. Buller och avgaser skulle göra stadsparken mindre attraktiv och säker att vistas i, framförallt för barnfamiljer. Idag är området ett populärt promenadstråk. Därtill skulle scenen i den änden av parken där bron är förslagen att byggas också göras mindre attraktiv och brukbar.

Uppsala kommun Sport- och rekreatiomsfastigheter AB anser att det är av största vikt att bullernivåer hålls ner och följs upp för att önskad upplevelse kvalitet inom omgivande rekreatiomsområden ska uppfyllas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att trafikbullerstörningar för boende vid Kungsängsesplanaden och vid förskolan vid Ulleråkersvägen behöver redovisas tydligare. De ekvivalenta trafikbullernivåerna vid förskola/skolas fasad och utegård får högst vara 55 dBA och den maximala ljudnivån högst 70 dBA.

Medborgare 1 undrar vad det är för typ av bullerskydd som avses uppföras. Vad skulle det vara för något? Bullervallar/skärmar eller s.k. tyst beläggning som fortfarande inte har påvisat någon långtidseffekt? Var ryms bullerskydden?

Förvaltningens bedömning

Det finns idag inga rekommenderade riktvärden för exempelvis idrottsplats eller parkområden. Naturvårdsverket beskriver i sin rapport God ljudmiljö 5709 exempel på ljudkvalitet i

natur och kulturmiljöer. Definitionen "tyst park i centralorten" beskriver en centralt belägen park där ljudnivån från trafik och industrier inte överstiger 50dB(A) ekvivalent ljudnivå för dygn. Beroende på läget (exempelvis storstad, småstad) kan värdet variera +/- 5 dB(A). Denna definition kan beskriva delar av områden intill detaljplanen. Om idrottsplatsen skulle jämföras med fritids- och rekreationsområden inom tätbebyggelse skulle ekvivalentnivån 55 dBA från trafik vara en möjlig bedömningsgrund. Därför används detta värde tills vidare för grönområdet på åsen väster om Ulleråkersvägen.

Rekreativstråket vid åsen och Studenternas IP kommer dock att påverkas med ljudnivåer över 55 dBA på 1/3 av fotbollsplanen, men här kommer eventuellt en arena att uppföras och i och med detta kan man förändra förutsättningarna för påverkan av buller. Utformning av den nya bron och anslutande vägar ska utredas för att uppnå minsta möjliga påverkan från trafikbuller på närliggande rekreationsområden.

Genom tillförandet av ytterligare en broförbindelse fördelas dessutom bullernivåerna så att en bättre ljudmiljö, och därmed även en bättre vistelsemiljö, kan uppnås vid Islandsbron.

Fastighetsindelning

Lantmäterimyndigheten informerar om att fastigheten Kronåsen 2:1 ägs av Uppsala kommun Sport- och rekreationsfastigheter AB. Det bör framgå under rubriken "markägoförhållanden" i planbeskrivningen samt tas upp under "fastighetsrättsliga åtgärder" då det kommer att behöva göras en fastighetsreglering mellan Kronåsen 2:1 och någon kommunägd fastighet. Det är heller inte lämpligt att Kronåsen 2:1 är målfastighet för de andra fastighetsregleringarna då den inte ägs av Uppsala kommun. Kanske är det meningen att målfastigheten istället ska vara Kronåsen 1:2 som idag ägs av Uppsala kommun. En annan synpunkt är att arealen inte behöver anges med några decimaler, då Lantmäterimyndigheten endast behandlar hela kvadratmetrar.

Uppsala kommun Sport- och rekreationsfastigheter AB informerar om att Kronåsen 1:2 och 2:1 är avyttrade till Uppsala kommuns Sport- och rekreationsfastigheter AB. För Kronåsen 2:1 är lagfart meddelad, Kronåsen 1:2 är hos Lantmäteriet.

Förvaltningens bedömning

Planhandlingen justeras avseende fastighetsindelning och fastighetsägande.

Formalia

Länsstyrelsen anser att det inte framgår tydligt av handlingarna om äldre PBL eller nya PBL tillämpas. Eftersom behovsbedömningen utfördes 2009 har Länsstyrelsen antagit att äldre PBL (1987:10) tillämpas.

Naturskyddsföreningen skriver i sitt yttrande att i ÖP finns denna bro redovisad i figur 4.3 för biltrafik men inte i texten och den anges inte som huvudgata nivå 2 i ÖP. När det gäller kollektivtrafik endast i figur 4.8 och där som spårvagn ej stomlinje för buss. Ska man hänvisa till översiktsplanen ska det vara korrekt gjort.

Miljöpartiet skriver i sitt yttrande att de vill rikta kritik mot kommunens högst bristande samrådsprocess. Detaljplaneförslaget påverkar alla Uppsalabor och ändå har det inte varit någon samrådsprocess värd namnet. Miljöpartiet har också tidigare påpekat att kommunen behöver bli betydligt bättre på arbetet med bra samråd. Det fanns knappt ingen information inför samrådsmötet. Mötet hölls i en för de flesta Uppsalabor okänd lokal. Ingen annonsering gjordes

om mötet. Uppsala kommun skulle också kunna ha haft uppsökande samrådsmöten på andra platser, t.ex. i Stadsträdgården.

Förvaltningens bedömning

Behovsbedömningen togs fram när en äldre plan- och bygglag (1987:10) gällde. Huvuddelen av planarbetet har utförts enligt plan- och bygglagen (2010:900) som infördes 2 maj 2011. Därför avser detaljplanen följa plan- och bygglagen (2010:900).

I översiktsplanen finns angivet i text på sidan 37: ”Kungsängsesplanaden-Sjukhusvägen. En ny förbindelse i detta läge minskar trafikbelastningen på Östra Ågatan-Islandsbron-Munkgatan till fördel för både trängsel, luftsituation och kollektivtrafik. Den ökar också tillgängligheten mellan södra Kungsängen och institutionsstråket i väster.”

Texten justeras med avseende på huvudgatenivån då denna är en planerad led/gata enligt översiktsplanen.

Kommunen har sett över sina rutiner för samråd. Samrådsprocessen avses förbättras och förtydligas.

Inkomna yttranden från samråd av programmet för Södra Åstråket

Länsstyrelsen skriver i sitt yttrande att eftersom planerna på en bro med tillhörande anslutning fortfarande är aktuell och det inte framgår om kommande detaljplan för bron skiljer sig från tidigare förslag där länsstyrelsen tidigare beslutade att avslå en ansökan om dispens från vattenskyddsföreskrifterna, finns en osäkerhet i planprogrammet om förutsättningarna om på vilket sätt trafiken ska kunna avledas och om konsekvenserna för trafikbuller.

Medborgare 3 motsätter sig byggandet av en bilbro i Kungsängsesplanadens förlängning. I takt med att Kungsängen omvandlas till bostadsområde behövs ytterligare en bro över Fyrisån. Men en sådan bro bör vara en gång- och cykelbro. Trafik bör istället ledas via Kungsängsbron (och i värsta fall bredda den till fyrfilig väg). En bilväg rakt igenom Södra Åstråket skulle helt ta död på dess karaktär av sammanhållet parkstråk. Det skulle skapa en barriär mellan Stadsträdgården/Studenternas och Kap-området och alltså bryta upp parkområdet i två delar. Dessutom måste Uppsala våga ligga i framkant när det gäller att ge fotgängare och cyklister företräde i de centrala delarna av staden.

Hyresgästföreningen motsätter sig å det starkaste planen på motortrafiksbron i förlängningen av Kungsängsesplanaden då den skulle skapa barriärer mellan delar av Södra Åstråket, uppmuntrar bilanvändningen och försvårar Uppsala kommuns förutsättningar att nå uppsatta klimat- och miljömål.

Kommentar: Yttrandet är detsamma som inkommit för detaljplanen för bron och bemöts i den del av samrådsredogörelsen som berör detaljplanen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden menar att det finns motstridiga uppgifter om konsekvenserna av att öppna en bro vid Kungsängsesplanaden. Effekterna från miljö- och hälsosynpunkt av en bro och andra alternativ behöver klargöras och analyseras bättre. Det behövs en mycket noggrannare analys av både behovet och konsekvenserna av en ny bro vid Kungsängsesplanaden. Den bör utreda olika alternativ, utan en sådan analys som visar att en bilbro är ett miljömässigt och samhällsekonomiskt bra alternativ, avstyrker nämnden bestämt en bro avsedd för biltrafik.

Handelskammaren anser att brolösningarna i förslaget är vara tveksamma, vilket vi i remissvar på tidigare översikts- och trafikplaner utförligt motiverat. Senast 2006 har vi i eget förslag till trafikplan för staden visat på alternativ, som tyvärr inte beaktats. Förslagets bro över ån i Kungsängsesplanadens förlängning riskerar funktionellt att bli som Barnhusbron i Stockholm, d.v.s. en lösning som inte fullt ut kommer att kunna uppfylla de förväntningar som ställs. En effektiv avlastning av Islandsbron förutsätter antingen ett genombrott genom åsen till Dag Hammarskjölds väg, eller breddning av Ulleråkersvägen och trafikplats/er med på- och avfart vid Kungsängsleden och/eller kapacitetsstark trafikplats vid Sjukhusvägen. Annars blir brolösningen varken attraktiv eller kapacitetsstark nog för att bli ett reellt alternativ till Kungsängs- och Islandsbroarna. Långsiktigt måste staden förse med nya trafikförbindelser längre ut från stadskärnan för att flytta trafik ut från de centrala delarna till mer perifera stråk.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd anser att brofrågan över Fyris behöver bearbetas utifrån många intressenters synpunkter.

Föreningen Vårda Uppsala anser att idén med en kollektivtrafiklinje som trafikerar bron och går vidare upp till Ulleråkersområdet är bra. Om en bro ska finnas här bör den endast användas för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik, vilket också möjliggör hållbart resande till Studenternas.

Vidare menar Föreningen Vårda Uppsala att det finns två frågor som är obesvarade i programmet vad gäller den föreslagna bron: hur klarar man färskvattenförsörjningen vid ett brobygge, vattendom krävs, och vad händer med de stora turbotarna som idag med kajplatser ända inne vid Islandsbron ligger så tillgängligt och utgör ett så positivt inslag i stadsbilden?

Frågan om en eventuell breddning av Kungsängsleden och Kungsängsbron är en viktig förutsättning för många ställningstaganden när det gäller kommunikationer över åstråket i sin helhet och bör därför ingå och utredas i detta program.

Vasakronan skriver i sitt yttrande att de är mycket positiva till den nya gång- och cykelbron och till den kommande bilbron som båda är mycket viktiga för att förbättra kommunikationer/rörelser på "tvärsen" i Uppsala och knyta ihop stadens områden. I synnerhet är de såklart mycket angelägna om anknytningen till Science Park-området. De vill betona vikten av att det sker en bra planering av dessa kommunikationsstråk inför senare framtida utveckling. Detta gäller anknytningen hela vägen upp till Dag Hammarskjölds väg.

Fastighetsägarna MittNord anser att man i programskedet även bör planera för avfart/påfart vid Kungsängsbron och ytterligare centrala förbindelser över Fyrisån.

Socialdemokraterna tillstyrker möjligheten till en broförbindelse i Kungsängsesplanadens förlängning. En sådan bro måste dock ges en stadsmässig utformning utifrån prioriteringsordningen gång, cykel, kollektivtrafik och sist bil. För att biltrafik i detta känsliga läge ska kunna accepteras anser Socialdemokraterna att Islandsbron ska reserveras för enbart gång, cykel och kollektivtrafik.

Uppsala Vatten och Avfall AB informerar om att programområdet ligger inom inre skyddszon för vattenskyddsområdet för kommunens vattentäkter i Uppsala- och Vattholmaåsarna. Inom programområdet ligger dessutom flera brunnar viktiga för stadens dricksvattenförsörjning. Gällande skyddsföreskrifter ska beaktas. Uppsala Vatten och Avfall ser stora problem med den planerade broförbindelsen över Fyrisån. Bron kommer att generera mer trafik vilket kan utgöra ett hot mot Uppsalas dricksvattenförsörjning.

Trafikverket informerar om att en av slutsatserna i trafikutredningen är att planerad markanvändning i kombination med ny infrastruktur kommer att förskjuta trafiktyngdpunkten söderut mot Kungsängsesplanaden. Här vore det önskvärt att se vilka effekter öppnandet av en ny bro vid Kungsängsesplananden får på Kungsängsleden. Även en koppling till den fördjupade översiktsplanen för Förbindelse över Fyrisån är intressant för att förstå helhetsbilden och trafikflödena över ån på respektive bro.

Landstinget

Kollektivtrafiknämnden har lämnat ett yttrande angående rubricerat planprogram till landstingsstyrelsen. Kollektivtrafiknämndens yttrande och dess sammanfattande slutsatser bifogas landstingets yttrande för kännedom.

Ulleråker kommer att inrymma cirka 21 000 innevånare när det är färdigbyggt, jämfört dagens cirka 2 000. Ulleråkersvägen och entrén till Ulleråker rekommenderas att ha kapacitet att hantera gång-, cykel-, bil- och kollektivtrafik och dimensioneras med hänsyn till detta.

Landstinget anser att en ny bro mellan Ulleråkersvägen och Kungsängsesplanaden för alla trafikslag möjliggör en utveckling där Islandsbron i möjligaste mån endast används av fotgängare, cykel, kollektivtrafik och utryckningsfordon. Trafik- och miljöbelastningen begränsas på Västra Ågatan, Östra Ågatan, Nedre Slottsgatan samt trevägskorsningen Sjukhusvägen och Ulleråkersvägen. Programmet anger en signalreglerad korsning som kan utvecklas till cirkulationsplats vid behov. Landstinget anser att cirkulationsplats bör vara förstahandsalternativet.

Korsningen mellan Dag Hammarskjölds väg, Sjukhusvägen och Döbelnsgatan är problematisk och landstinget vill understryka det som står i programhandlingen, att den behöver byggas om och att en samordning av in-/utfarter till sjukhusområdet och hållplatser i närheten till korsningen behövs.

En cirkulationsplats möjliggör vändning av stora transportfordon som kör ut från sjukhusområdet på Sjukhusvägen, vid den nya planerade huvudentrén, och därmed undvika att de fordon, som ska till Ulleråkersvägen och den nya bron över Fyrisån, gör en vänstersväng över Sjukhusvägen.

Idrotts- och fritidsnämnden (IFN) anser att den planerade förbindelsen över Fyrisån bör möjliggöra en säker och väl dimensionerad planskild passage som även klarar ryttare till häst.

Miljöpartiet avstyrker å de bestämdaste att en större trafikled för biltrafik ska skära sönder hela stadsparksområdet inklusive studenternas. Miljöpartiet motsätter sig planerna på en broförbindelse längs med Kungsängsesplanaden. Tidigare samrådsprocess om sådan broförbindelse har påpekat de stora riskerna för Uppsalas dricksvatten. En broförbindelse skulle innebära ett stort ingrepp i det känsliga årummet och leda till mer biltrafik i staden när det istället behöver bli mindre biltrafik och mer utrymme för gående, cykel och kollektivtrafik. Miljöpartiet anser att det är viktigt att på ett miljömässigt hållbart sätt där fokus riktas mot hur Uppsala både kan växa med fler invånare men samtidigt minska behovet av bil och stärka kollektivtrafiken.

Uppsala Sjösportföreningars Samarbetskommitté (USFS) ställer sig tveksamma till tillkomsten av flera broar över den allmänna farleden. En sådan utveckling innebär dessutom en allvarlig störning på natur- och kulturområdet Årike-Fyris, något som USFS anser vara minst sagt olyckligt. USFS förordar istället att kapaciteten utökas för den landburna trafiken över

Kungsängsbron och Flottsundsbron. I Flottsund kan med fördel en högbro ersätta den gamla bron och där kan också strukturella anslutningar mot järnväg och annat planeras.

Förvaltningens bedömning

Den utredning som utförts av dåvarande gatu- och trafikkontoret 2008 visar att en bro i Kungsängsesplanadens förlängning skulle ligga i ett optimalt läge för att avlasta och fördela trafiken från Islandsbron. En trafikutredning från 2014 visar att en ny bro i detta läge skulle vara gynnsam för oskyddade trafikanter, som kan ges ökad prioritet på Islandsbron, och för kollektivtrafiken i Åstråket. I planläggningen för den föreslagna nya bron över Fyrisån provas möjligheten för denna nya broförbindelse.

Utredningen från 2008 visar att en utbyggnad av bron vid Kungsängsleden inte avlastar trafiksituationen på Islandsbron. Bron vid Kungsängsleden kommer att behöva byggas ut för att möjliggöra en utveckling av Ulleråkersområdet oavsett om en ny bro tillkommer i Kungsängsesplanadens förlängning eller ej.

Utredningar pågår gällande detaljplanens påverkan ur miljö- och hälsosynpunkt och har tillfogats planhandlingen inför granskningen.

Bron ska vara öppningsbar för att bibehålla framkomligheten för sjötrafiken.

Utformning och gestaltning av den nya bron är en viktig del av genomförandet. I detaljplanen presenteras ett förslag på bro ritat av Rundquist Arkitekter. Bron föreslås vara öppningsbar så att större båtar, exempelvis turbotarna, kan ta sig upp till kajen vid Islandsbron.

Mer detaljerade beslut kring val av specifika trafiklösningar, som t.ex. möjligheterna att anlägga cirkulationsplatser, tas i ett senare skede.

STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Torsten Livion
detaljplanechef

Majja Tammela Arvidsson
planarkitekt

Linus Pettersson
planarkitekt

Bilaga 1. Översikt över inkomna samrådsyttranden

	Inkommit med yttrande
Länsstyrelsen	140623
Lantmäterimyndigheten	140325
Sakägare (enligt fastighetsförteckningen)	
Uppsala Sjösportsföreningars samarbetskommitté, USFS	140414
Uppsala Bangolfklubb	140414
Uppsala kommun Sport- och Rekreationsfastigheter AB	140416
Vattenfall Eldistribution	140410
Skanova	140411
Uppsala Vatten och Avfall AB	140403
Organisationer	
Hyresgästföreningen	140311
Kommunala förvaltningar	
Nämnden för hälsa och omsorg	140416
Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden	140411
Kontoret för barn, ungdom och arbetsmarknad	140403
Äldrenämnden	140401
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	140509
Idrotts- och fritidsnämnden	140530
Gatu- och samhällsmiljönämnden	140702
Intresseföreningar och sammanslutningar	
Handelskammaren i Uppsala län	140416
Naturskyddsföreningen Uppsala	140416
Föreningen Vårda Uppsala	140414
Cykelfrämjandet Uppsala	140410
Uppsala Pensionärsföreningars samarbetsråd	140413
Övriga	
Landstinget	140508
Vänsterpartiet	140414
Miljöpartiet	140414
Svenska Kraftnät	140414
Vattenfall Värme	140414
Försvarsmakten	140319
Brandförsvaret Uppsala	140318
Medborgare 1	140414
Medborgare 2	140310

Bilaga 2. Lista över sakägare och övriga som inte fått sina synpunkter tillgodosedda i planförslaget:

I plansamrådet:

Sakägare och berörda intressenter

Uppsala Bangolfklubb

Uppsala Sjösportsföreningars samarbetskommitté, USFS

Övriga för kännedom

Cykelfrämjandet Uppsala

Föreningen Vårda Uppsala

Handelskammaren i Uppsala län

Hyresgästföreningen

Medborgare 2

Medborgare 1

Landstinget

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljöpartiet

Naturskyddsföreningen Uppsala

Uppsala Pensionärsföreningars samarbetsråd

Vänsterpartiet

I programsamrådet (som inte yttrat sig i plansamrådet):

Sakägare och berörda intressenter

Medborgare 3

Övriga för kännedom

Uppsala Vatten och Avfall AB