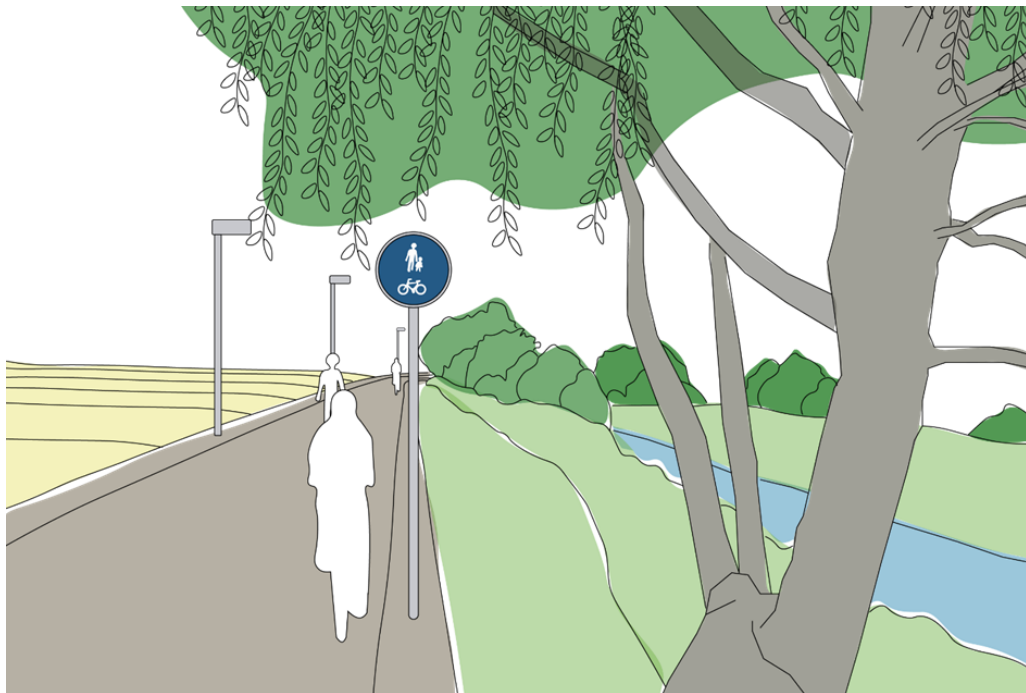


Plan- och byggnadsnämnden

Diarienummer:  
PBN 2018-001826Handläggare:  
Selma Ogden 018-726 02 21

# Planbeskrivning Detaljplan för Gång- och cykelväg. Ulva

Standardförfarande



Framsida. Skiss av gång- och cykelväg längs med å.

Det här är ett förslag till detaljplan

SAMRÅDET pågår mellan 10 december och 4 februari 2022

# Innehåll

Inledning.....	4
Sammanfattning av planförslaget .....	4
Läsanvisningar .....	4
Handlingar.....	5
Samrådshandlingar .....	5
Övriga handlingar .....	5
Tidigare ställningstagande .....	6
Översiktsplan.....	6
Detaljplaner .....	7
Planens innehåll .....	7
Planens syfte.....	7
Planens huvuddrag.....	7
Planområdet.....	7
Landskapsbild .....	9
Gestaltning.....	14
Kulturmiljö .....	19
Natur.....	21
Strandskydd .....	23
Vattenverksamhet.....	23
Trafik och tillgänglighet.....	24
Mark och geoteknik.....	25
Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten .....	27
Hälsa och säkerhet.....	28
Teknisk försörjning .....	29
Planbestämmelser .....	30
Användning av mark och vatten.....	30
Egenskapsbestämmelser för allmän plats.....	30
Planens genomförande .....	30
Organisatoriska åtgärder .....	30
Fastighetsrättsliga åtgärder.....	31
Ekonomiska åtgärder .....	31
Tekniska åtgärder .....	32
Planens konsekvenser .....	33
Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel.....	33
Miljöaspekter .....	34
Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken .....	37

Översiktsplanen .....	37
Miljöbalken .....	37
Medverkande .....	39

# Inledning

## Sammanfattning av planförslaget

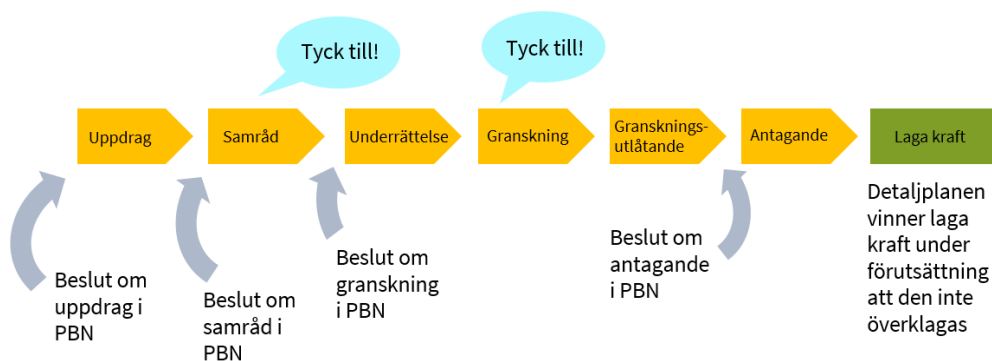
Syftet med planen är att möjliggöra en gång- och cykelväg mellan Klastorp och Ulva. Gång- och cykelvägen kommer att bli en del av ett större cykelnät som kopplar samman centrala Uppsala, Bälinge och Björklinge. Länken kommer att öka möjligheten att pendla med cykel mellan centrala Uppsala, Broby, Bälinge och Björklinge samt fungera som ett rekreativstråk och tillgängliggöra besöksmålet Ulva kvarn.

## Läsanvisningar

Plankartan är den handling som är juridiskt bindande och anger vad som till exempel ska vara allmän plats, kvartersmark, hur bebyggelsen ska regleras med mera. Plankartan ligger till grund för kommande bygglovsprövning.

Planbeskrivningens syfte är att beskriva områdets förutsättningar och de förändringar som planen innebär. Planbeskrivningen ska vara ett stöd för att kunna tolka plankartan.

Detaljplanen handläggs med standardförfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900). Plan- och byggnadsnämnden beslutade om planuppdrag 2018-08-23.






# Handlingar

## Samrådshandlingar

### Planhandling

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning inklusive undersökning



Den läser du nu!

### Övriga handlingar

Under planarbetet har dessutom följande handlingar upprättats:

- Fastighetsförteckning\*
- Fastighetspåverkanskartor
- PM Vägutformning 2021-10-29
- PM Geoteknik 2021-10-29

Samrådshandlingarna finns tillgängliga på kontaktcenter på Stadshusgatan 2. Handlingar markerade med \* finns inte på webbplatsen på grund av dataskyddsförordningen (GDPR).

## Tidigare ställningstagande

Under flera år har kommunen utrett möjligheten att anlägga en gång- och cykelväg för rekreation och pendling längs Fyrisån mellan Klastorp och Ulva området. Möjligheten att anlägga gång- och cykelvägen har begränsats av att det saknas överenskommelse med flera olika markägare. 2018 ansökte gatu- och samhällsmiljönämnden om planbesked för en gång- och cykelväg mellan Ulva och Klastorp med kommunalt huvudmannaskap.

Kommunen är inte markägare i området. Den föreslagna sträckningen av gång- och cykelvägen berör omkring 30 fastigheter. Planläggning ska utgå ifrån vad som ur en allmän synpunkt är lämplig markanvändning. Under detaljplaneprocessen ska avvägningar enligt proportionalitetsprincipen göras vilket innebär att det ska finnas en rimlig balans mellan vad som är nyttan med ett beslut samt vilka konsekvenser som drabbar den enskilde. Genom att planlägga allmänplats med kommunalt huvudmannaskap har kommunen rätt, enligt plan- och bygglagen, att lösa in marken.

## Översiktsplan

Gång- och cykelvägnätet på landsbygden ska utvecklas som ett led i att förbättra kopplingarna för gång- och cykel och möjliggöra för pendling. En gång- och cykelväg mellan Uppsala och Ulva har stöd i kommunens översiktsplan. Planområdet är omkring fem kilometer långt och är till största del belägen på mark som är utpekad som *cykelstråk*. Planområdet ligger även inom det som översiktsplanen anger som *åstråk* och *Uppsalaslätten*. Uppsalaslätten karaktäriseras av vidsträckt vyer åt fler väderstreck och stora obrutna arealer högproduktiv åkermark. Uppsalaslätten har stor betydelse för jordbruksproduktion, upplevelsevärden och för att behålla Uppsalas karaktär av "staden på slätten", där gränsen mellan staden och landsbygden är tydlig, inklusive viktiga siktlinjer. En utbyggnad av en gång- och cykelväg mellan Klastorp och Ulva bedöms vara möjlig.

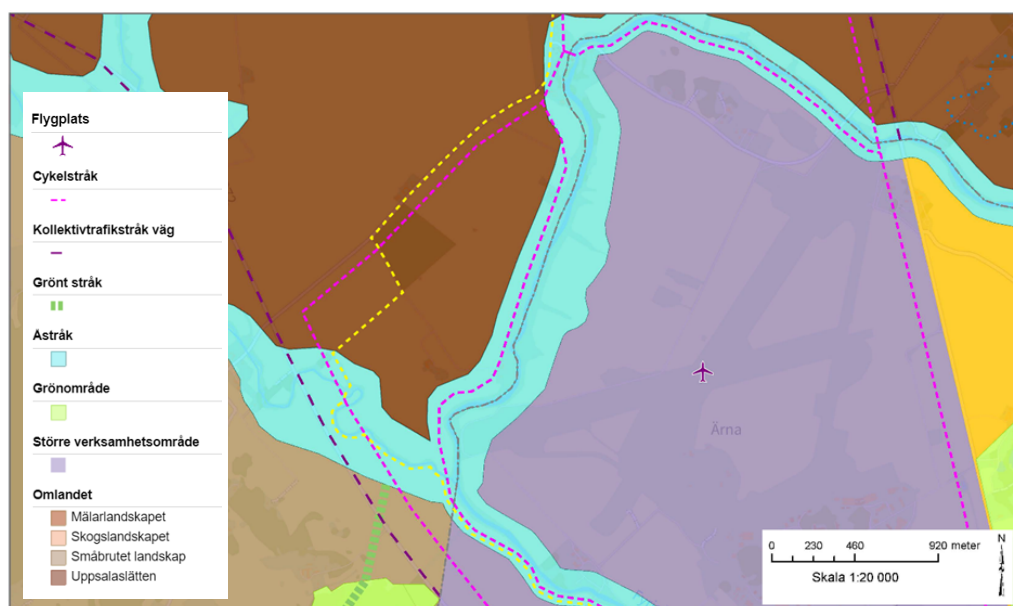


Bild 1 Karta som visar utdrag av översiktsplanen med markanvändningar. Detaljplanen för gång- och cykelväg mellan Klastorp och Ulva är utmarkerad med gul streckad linje.

## Detaljplaner

Detaljplanen ligger inte inom något tidigare planlagt område.

## Planens innehåll

### Planens syfte

Syftet med planläggningen är att möjliggöra en gång- och cykelväg mellan Ulva och Klastorp. Målet är att gång- och cykelvägen ska fungera som ett rekreativstråk samt förbättra möjligheterna att pendla med cykel mellan Uppsala och Broby, Bälinge och Björklinge. Gång- och cykelvägen kommer att tillgängliggöra besöksmålet Ulva kvarn som är ett populärt utflyktsmål.

### Planens huvuddrag

Mellan Klastorp och Ulva vill Uppsala kommun anlägga en gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen är tänkt att bli en del i ett större cykelvägsnät. Länken kommer att öka möjligheten att pendla med cykel mellan Uppsala och Broby, Bälinge och Björklinge samt fungera som ett rekreativstråk och tillgängliggöra besöksmålet Ulva kvarn.

Gång- och cykelvägen är fem kilometer lång och kommer att bli en fortsättning på den befintliga gång- och cykelvägen som går längs med Fyrisån mellan centrum och norra delen av Librobäck. Från den planerade gång- och cykelvägen kommer det att vara möjligt att uppleva Upplandslätten samt ålandskapen kring Fyrisån och Jumkilsån. Planläggningen av gång- och cykelvägen är en viktig del av kommunens satsning på att tillgängliggöra årummet och öka kontakten med vattnet. Gång- och cykelvägen kommer att anläggas så nära slänkrönet som möjligt. Dragningen följer även fastighetsgränser samt vägren för att minska ianspråktagande av jordbruksmark och uppdelning av jordbruksfastigheter. Marken inom planområdet kommer att planläggas som VÄG<sub>1</sub>, gång- och cykelväg.

## Planområdet

### Geografiskt läge och areal

Planområdet sträcker sig mellan Librobäck i söder och Ulva i norr. Södra delen av planområdet börjar omkring fyra kilometer norr om centrala Uppsala. Detaljplanen kommer att vara omkring fem kilometer lång och möjliggöra en gång- och cykelväg med en bredd på upp mot fem meter samt utrymme för slänter på 2–3 meter på vardera sida. Planområdets storlek kommer att variera längs sträckan då gång- och cykelvägen och slänterna kommer att anpassats till landskapets topografi. Planområdet kommer att omfatta en yta på totalt cirka fem hektar.

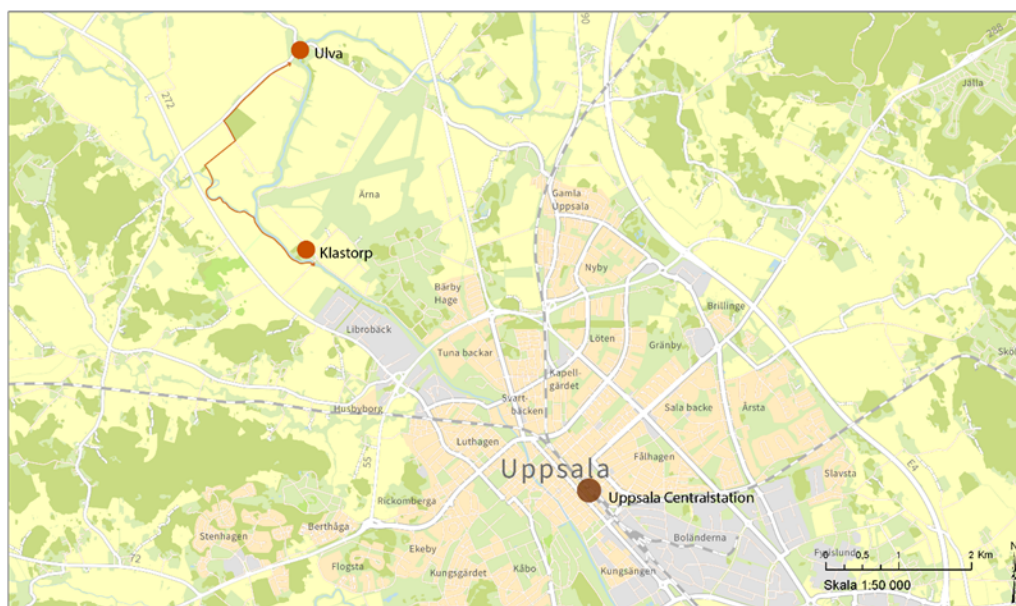


Bild 2 Karta visar planområdets geografiska läge i förhållande till Uppsala Centralstation. Planområde är illustrerat som rött streck mellan Klastorp och Ulva.

### Allmän områdesbeskrivning

Planområdet sträcker sig över ett trettiotal privata fastigheter där majoriteten idag brukas som åkermark. Fastigheterna runt och inom planområdet varierar i storlek. Sydväst om planområdet är fastigheterna utformade som smala skiften och runt planområdets nordligaste delar är åkermarkerna avstyckade i större fastigheter.

Norr om planområdet ligger utflyktsmålet Ulva som består av en kvarnbyggnad med tillhörande kvarnmiljö, intilliggande hantverksby och "Ulva-Gubbens" självplockning av bär. Området erbjuder vacker natur och kultur i form av hantverk och äldre bebyggelse. Ulva är ett välbesökt utflyktsmål med olika typer av aktiviteter så som bilträffar, marknader, loppmarknad, spökvandring i området finns även restaurang och café.



Bild 3 Karta visar Ulva kvarn, hantverksbyn och "Ulva-Gubben".



Norr och öster om Ulva finns idag två befintliga gång- och cykelvägar. Cykelvägen norr om Ulva, startar vid Ulva bilhandel och går till Forkarby och Bälinge, och cykelvägen som går öster om Ulva går längs med Fyrisån fram till väg 600. Söder om planområdet vid Klastorp finns en gång- och cykelväg som går längs med Fyrisån in mot centrala Uppsala.

Väster om planområdet ligger väg 272, som trafikeras av tung trafik som tillåter körning upp till 90 kilometer i timmen. Intill väg 272, nordväst om planområdet ligger Broby. Om planområdets östra sida ligger Försvarets flygbas, Ärna.



Bild 4 Karta visar befintliga gång- och cykelvägar norr och öster om Ulva samt söder om Klastorp. Gång- och cykelvägarna är illustrerade med rosa streckad linje.

## Landskapsbild

### Förutsättningar

Planområdet för gång- och cykelvägen omfattar ett område på cirka fem kilometer mellan Klastorp och Ulva. Landskapet utgörs av slättlandskap och ålandskap med tillhörande raviner och träd, som skapar olika höjdskillnader längs med Fyrisån och Jumkilsån.

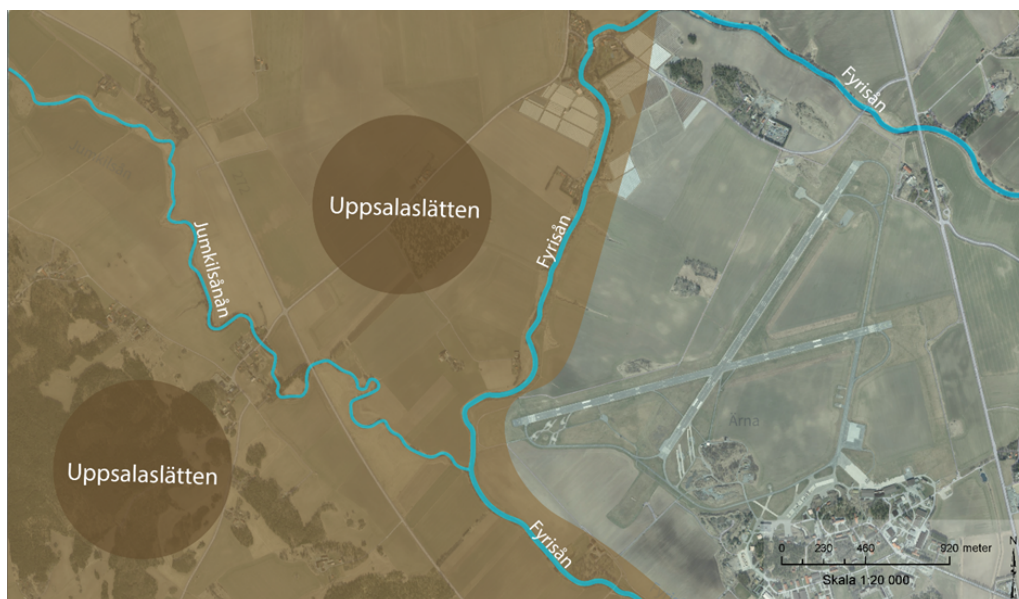


Bild 5 Karta visar Fyrisåns och Jumkilsåns sträckning genom landskapet samt Uppsalaslätten. Området sydöst om Fyrisån är Ärna flygplats som tillhör Försvarsmakten.

### *Fyrisån & Jumkilsån*

Detaljplanens södra delar kommer att ligga längs med Fyrisåns och Jumkilsåns sydvästra släntröner. Fyrisån och Jumkilsån är slättlandsåar och Fyrisån är Uppsalas längsta å på 80 kilometer som rinner från Sävjaån i norr till Ekoln i söder, genom ett låglänt, flackt ängs- och åkermarkslandskap.

Norr om Uppsala öppnar landskapet upp sig och den stora bördiga Uppsalaslätten tar vid och breder ut sig i en stor öppen och vidsträckt dalgång. Åkermarkerna sydväst om planområdet består av långa smala jordbruksskiften.

Från Fyrisån och upp till Jumkilsån flyter ån djupt nedskuren i den omgivande jordbruksmarken. Längs med Fyrisåns östra sida finns ett 10–30 meter brett område mellan åkanten och släntrönet som består av betad hagmark. Hagmarken betas främst av nötkreatur. Uppströms Jumkil byter ån karaktär och blir mer heterogen med forsar och strömmar blandat med lugnare partier. Till följd av att fallhöjden ökar ligger också flera dammar uppströms Jumkil.

Ut med sidoravinerna längs åarna finns träd, som både växer uppe på släntrönet och längs med ravinbranten som sluttar ner mot ån. Träden är viktiga för både landskapets karaktär och för att stabilisera sidoravinerna. Trädens rötter binder jordmassorna och minskar risken för skred och ras.





Bild 6 Slutet av den befintliga cykelvägen söder om planområdet. Klastorp ligger till höger i bild.



Bild 7 Sydvästra sidan om Jumkilsån.



Bild 8 Fyrisån.

### Uppsalaslätten

Detaljplanens norra delar fortsätter öster om Jumkilsån över Uppsalaslätten mot Ulva. Uppsalaslätten är ett storskaligt slättlandskap som breder ut sig norr och öster om Uppsala stad. Uppsalaslättens typiska karaktär är vidsträckta vyer åt flera väderstreck och stora arealer odlad mark. Landskapet nordöst om Jumkilsån utgörs av ett plant öppet landskap som brukas som jordbruksmark. Jordbruksmarken är känd för sin bördighet då marken utgörs av ett tjockt lager av finsediment. Landskapets stora öppna jordbruksområden bryts upp av mindre moränhöjder med skog och bebyggelse.



Bild 9 Norr om planområdet, Uppsalaslätten.



Bild 10 Uppsalaslätten.

Öster om planområdets nordligaste delar arrenderas marken av "Ulva-Gubben" och består av storskalig bärödling. Odlingsområdet omfattas av större självvattningsystem och odlingsmarker som är belägna på både den västra och östra sidan om Fyrisån. Från "Ulva-Gubben" går det att skymta Ulva kvarn och hantverksbyn.





Bild 11 Bärödlingar vid Ulva.



Bild 12 Odlingsanläggning som tillhör "Ulva-Gubben".

### Förändringar

Gång- och cykelvägen mellan Klastorp och Ulva kommer inte att medföra någon större påverkan på landskapsbilden. Gång- och cykelvägen kommer att anläggas uppe på Fyrisåns och Jumkilsåns sydvästra slänkrön för att skydda natur och djurliv inom åravinerna. Utformning av cykelvägen kommer att anpassas efter landskapets topografi och natur. Vägens uppbyggnad och slänter kommer att dimensioneras för fotgängare, cyklister och driftfordon. Uppbyggnadens kommer inte att innebära någon större höjdskillnad i förhållande till omkringliggande landskap.

## Gestaltning

### Utvärdering av olika sträckningar

En förprojektering har gjorts av WSP för att utvärdera olika sträckningar för gång- och cykelvägen mellan Klåstorp och Ulva. I förprojektering har fyra alternativa sträckningar studerats där samtliga sträckningar har utvärderats utifrån kriterierna:

- sträckningens påverkan på andelen åkermark
- höjdskillnader, placering av bro över Fyrisån/Jumkilsån
- påverkan på Försvarsmakten verksamhet
- påverkan på odlingsanläggningar
- markstabilitet och skredrisk.



Bild 13 Karta visar alternativ 1 och 2 på sträckningar för gång- och cykelvägen mellan Klåstorp och Ulva. Gång- och cykelväg är markerat som vit streckad linje.

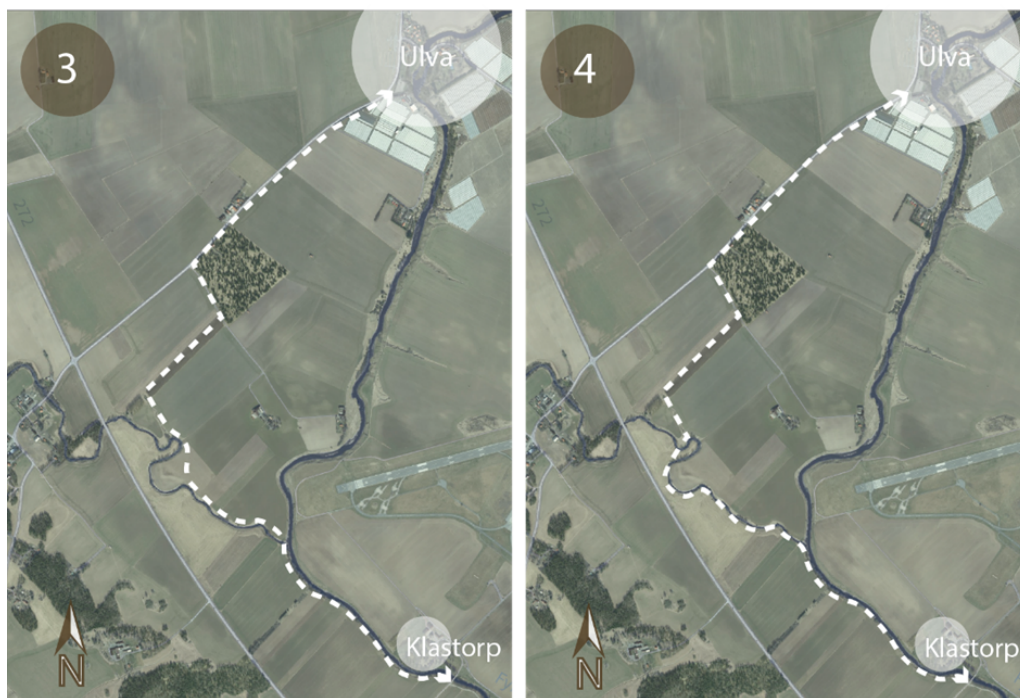


Bild 14 Karta visar alternativ 3 och 4 på sträckningar för gång- och cykelvägen mellan Klåstorp och Ulva. Gång- och cykelväg är markerat som vit streckad linje.

Förprojekteringen visade att alternativ 1 och 2 där gång- och cykelvägen skulle gå antingen längs med den Jumkilsåns sydvästra sida eller nordöstra sida för att sedan gå över åkerlandskapet ned mot Fyrisån, inte var tekniskt eller ekonomiskt genomförbara. Detta berodde framförallt på att markproverna som togs under den geotekniska utredningen visade på att släntkrönen och ravinerna utmed Fyrisån hade hög skredrisk och höga grundvattennivåer. Alternativerna skulle även innebära en mycket nära dragnig av cykelvägen på baksidan om en privat villatomt, samt att stora delar av "Ulva-Gubbens" odlings- och vattningssystem skulle behöva flyttas.

Alternativ 1 och 3, att anlägga gång- och cykelvägen på Jumkilsåns nordöstra sida bedöms inte heller som lämpligt på grund av tekniska svårigheter att anlägga en bro inom Jumkilsåns södra delar. Förprojekteringen visade att släntkrönen hade större nivåskillnader på Jumkilsåns östra och västra sida där Fyrisån delar sig. Dalgången inom Jumkilsåns södra delar har även en bredd på över 30 meter vilket skulle innebära en mer avancerad brokonstruktion. En bro på över 30 meter skulle innebära en större upphöjning av mark och kunna påverka Jumkilsåns natur- och livsmiljö negativt. Alternativ 1 och 3 var även det alternativet som påverkade störst andel åkermark.



## Föreslagen sträcka



Bild 15 Karta visar slutgiltig sträcka för gång- och cykelvägen mellan Klåstorp och Ulva. Gång- och cykelvägen är markerad som vitt streckad linje.

Gång- och cykelvägens sträckning föreslås längs med Fyrisåns och Jumkilsåns sydvästra sidor, så nära slänkrön som möjligt för att minska inspråktagande av jordbruksmark. Den planerade gång- och cykelvägen kommer sedan att gå i nordöstlig riktning över jordbruksfälten mot väg 630, för att sedan fortsätta till Ulva. För att begränsa intrång och uppdelning av berörda fastigheter kommer gång- och cykelvägen att följa fastighetsgränserna i största möjliga utsträckning. Detaljplanen innebär att två skjul som står placerade längs med väg 630, inom fastigheten Rörby 2:1, kommer rivas och att en remsa av "Ulva-Gubbens" odlingar närmast väg 630 kommer att försvinna.

Detaljplanen möjliggör en gång- och cykelväg med en bredd på upp till fem meter. Inom användningsområdet ingår utrymme för stödkant för belysning, bänkar och soptunnor. Gång- och cykelvägen ska förses med varningsmärken för "lågt flygande flygplan" samt skyltar som varnar för flygbuller. Cykelvägens bredd och placering kommer att anpassas efter landskapets terräng. Det innebär att cykelvägen kommer att kunna variera i bredd längs med sträckan.



Bild 16 Exempel på utformning av gång- och cykelväg. Bilden visar gång- och cykelvägen längs med Fyrisån mellan Svartbäcken och Librobäck som är asfalterad med belysning, sittbänkar och soptunnor finns längs med vägen.



Bild 17 Exempel på utformning av gång- och cykelväg. Bilden visar gång- och cykelvägen mellan Ulva och väg 600 som är grusad med sittbänkar längs vägen.

### **Gång- och cykelbro**

För att komma över Jumkilsån kommer en bro att anläggas. Placeringen av bron har utgått från markens topografi och underlag. Genom att placera bron där sidorna om Jumkilsån är relativt lika i höjd samt att bredden över ån är relativt smal, minskar andelen mark som måste schaktas och fyllas ut. Föreslagen placering möjliggör en mindre avancerad och kortare brokonstruktion som inte kräver stödben i mitten av bron. Brons utformning kommer att anpassas till områdets omgivning samt vatten- och naturmiljön. Utformningen av bron kommer att utredas i anläggningskedet.



Bild 18 Karta visar gång- och cykelbrons placering över Jumkilsån.



Bild 19 Exempel på en låg gång-och cykelbro i trä utan stödben. Bron ligger längs med Fyrisån öster om Librobäck.

### Anslutningsväg – Broby

En anslutningsväg kommer att planläggas fram till väg 272. Syftet med anslutningsvägen är att underlätta för eventuell framtida cykelkoppling till Broby. Trafikverket är väghållare för väg 272 och ansvarar för sträckningen mellan Broby och anslutningsvägen.

Anslutningsvägen kommer att möjliggöra för boende i Broby att pendla in till Uppsala centrum samt att cykla till Ulva. Möjlighet finns även för pendling norrut genom att ansluta till det befintliga cykelnätet inom Ulva, mot Bälinge och väg 600.



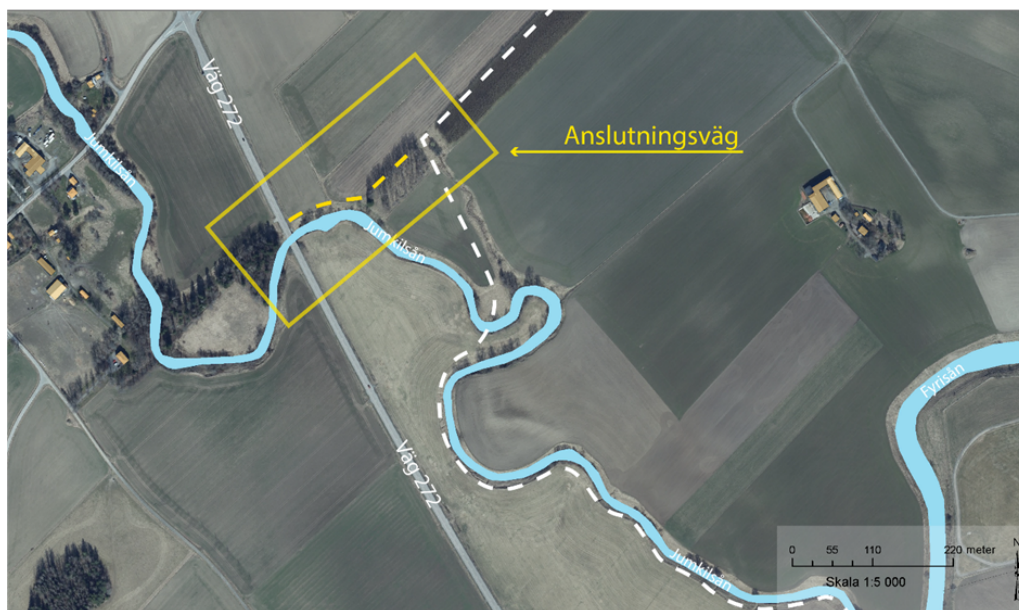


Bild 20 Karta visar anslutningsväg till väg 272. Anslutningsväg illustreras med gul streckad linje.

## Kulturmiljö

### Förutsättningar

Detaljplanen ligger inom den kommunal kulturmiljön för landsbygd - Uppsalaslätten och Jumkilsåns dalgång. Den kommunal kulturmiljön för Uppsalaslätten och Jumkilsåns dalgång innehåller äldre odlingsytor. De stora slättområdena kom tidigt att nå en hög uppodlingsgrad beträffande åkermarken, vilket gjorde att landskapet tidigt fick en geometrisk reglering. Området har idag en tydlig radbystruktur. Flera av områdets å- och bäckraviner hålls öppna genom bete. I områdets nordvästra del blir landskapet mera kuperat med större sammanhängande höjdparter samtidigt som dalgångslandskapet utmed Jumkilsån får en mera sluten karaktär.

Ulva kvarn är utpekad som kulturhistorisk byggnad. Kvarnbyggnaden är från 1875 utgör tillsammans med dammen och intilliggande hantverksby en mycket värdefull miljö.



Bild 21 Ulva kvarn och Ulva hantverksby.



Bild 22 Ulva kvarn.

### **Förändringar**

Detaljplanen berör den kommunal kulturmiljön för landsbygd - Uppsalaslätten och Jumkilsåns dalgång. Detaljplanen bedöms inte medföra någon påtaglig skada. Gång- och cykelvägen kommer att anpassas till områdets höjdförhållande och följa åns sträckning genom landskapet. Gång- och cykelvägen kommer att anläggas strax intill å-kanten och anläggningen kommer vara marginellt högre än dagens marknivå.

Detaljplanen bedöms inte påverka viktiga byggnader och miljöer inom riksintresset för kulturmiljö inom Ulva kvarn, då gång- och cykelvägen kommer att ansluta området från söder.

### **Arkeologi**

De äldsta bosättningarna inom området är från bronsåldern och finns söder om Jumkilsån. Först under järnåldern kom, genom den ständigt pågående landhöjningen, de stora slättområdena att successivt torrläggas och befolkas. I slutet av järnåldern kom den nuvarande odlingsbygden och intill samtliga byar finns gravfält.

Då den planerade gång- och cykelvägen till delar följer befintlig väg och dess bredd är begränsad, samt att det inte finns några kända fornlämningar inom aktuellt arbetsområde bedömer Länsstyrelsen att några arkeologiska insatser inte är motiverade. Samråd har hållits med Länsstyrelsen 2021-09-27. Sannolikheten för att nya väsentlig arkeologisk kunskap ska utvinnas inom det begränsade arbetsområdet bedöms vara mycket låg. Planerade åtgärder kan därmed genomföras utan prövning enligt Kulturmiljölagen.





Bild 23 Karta visar fornlämningar runt planområdet. Planområdet markerat med svart streckad linje. Forsök.

## Förändringar

Utifrån Länsstyrelsens bedömning om kända fornlämningar bedöms detaljplanen inte påverka några värdefulla miljöer från forntid, medeltid och nyare tid.

## Natur

### Förutsättningar

Detaljplanen ligger inom riksintresset för Jumkilsåns dalgång som berör Jumkilsåns ravin och sidoraviner. Jumkilsåns dalgång utgör ett betydelsefullt inslag i landskapet och är geomorfologiskt intressant i egenskap av mellansvenskt ravinsystem utvecklat i lera. Betesmarkerna förstärker intrycket av ålderdomligt kulturlandskap i ett annars starkt rationaliserat jordbrukslandskap. Enligt länsstyrelsens naturvårdprogram har området högt till mycket högt värde.

Naturvärdesinventering över området har sammanställts från kommunens ekodatabas. Senaste inventeringen som registrerats i databasen är från 2018. Inventeringarna är utförda i enlighet med SIS standard, av bland annat Jordbruksverket (ängs och betesmarksinventering) och Artportalen.

Planområdet ligger inom tre naturvärdeobjekt; Ängs och betesmark, Jumkilsån ravin och dalgång, och Jumkilsåns dalgång.

Hela nordöstra sidan om Jumkilsån och stora delar av Fyrisån är utpekade som naturvärdeobjektet ängs och betesmark. Naturvärdeobjektet är kategoriserad som högsta naturvärde, naturvärdeklass 1. Objektet bedöms ha högt biotopvärde baserat på naturtyp enligt Jordbruksverket. I artportalen har fyra rödlistade fågelarterna raphöna, kornknarr, storspov och ljungpipare registrerats strax utanför planområdet.

Där planområdet passerar Jumkilsån kommer gång- och cykelvägen att gå inom naturvärdesobjektet Jumkilsån ravin och sidoravin, vilket är kategoriserad som högt naturvärde, naturklass 2. Objektet utgörs av mindre vattendrag och området bedöms ha ett påtagligt artvärde och påtagligt biotopvärde. På västra sidan om Jumkilsån ligger också det tredje naturobjektet Jumkilsåns dalgång, som består av åkermark.

Området är klassat som visst naturvärde, naturvärdeklass 4. Naturobjektet utgörs av rationellt brukad åkermark med få brukningshinder på lerjord. Området bedöms ha ett visst artvärde och obetydligt biotopvärde.



Bild 24 Karta över naturvärdesobjekt. Planområde markerat med vit streckad linje.

## Förändringar

### *Gång- och cykelväg*

Gång- och cykelvägen kommer att anläggas på åkermark innan ån sidoravin ner mot ån, vilket innebär att planområdet kommer att ligga inom rationell åkermark med visst naturvärde, och därmed inte påverka naturvärdesobjektet Jumkilsån ravin och sidoravin.

### *Gång- och cykelbro*

Gång- och cykelbrons östra sida kommer att anläggas inom högsta naturvärdeobjektet, ängs och betesmark. Då hela östra sidan av Jumkilsåns åravin och släntrån samt stora delar av Fyrisån ligger inom naturvärdeobjektet är det ofrånkomligt att anlägga bron på en plats som inte hade påverkat ängs- och betesmarken. Flera broövergångar har utvärderats i förprojekteringen av WSP och föreslagna placering på gång- och cykelbron motiveras med att Jumkilsåns bredd är smalare än på andra platser samt att åns sidor är i nivå med varandra. Det innebär att det kan anläggas kortare brokonstruktion på 30 meter, vilket betyder att det inte behövs någon stödpelare i mitten av ån för stabilisering. Brons kortsidor kommer att ligga utanför området för Jumkilsån.

## Strandskydd

Längs Fyrisån och Jumkilsån gäller strandskydd 100 meter enligt miljöbalkens 7 kapitel. Strandskyddets syfte är att i säkerställa allmänhetens tillgång till strandområden och möjlighet till friluftsliv samt för att bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv. En fri passage för allmänheten ska alltid finnas längs strandlinjen.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en rekreativ väg mellan Klastorp och Ulva samt som pendlingsväg. I och med att detaljplanen inte kommer att begränsa allmänhetens framkomlighet till strandlinjen, utan snarare förstärka den kommer planen att ansöka om dispens från strandskydd. Strandskyddet kommer att kvarstå på övrig mark längs Fyrisån och Jumkilsån. En ansökan om dispens från strandskydd har sökts och ansökan är under handläggning. Strandskyddsdispens för dessa åtgärder samprövas i prövningen för tillstånd av vattenverksamhet.

Särskilt skäl till dispens är att gång- och cykelvägen är ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området (7 kap. 18 c § punkt 5 miljöbalken). Cykelvägen bedöms inte strida mot strandskyddets syften. Åtgärderna har snarare en positiv effekt då åtgärderna förbättrar allmänhetens tillgänglighet längs med Fyrisån och Jumkilsån, samt förbättrar tillgängligheten att röra sig till besöksmålet Ulva kvarn.

Cykelvägen kommer ligga jordbruksmark längs med Fyrisån och Jumkilsåns släntrön. Gång- och cykelvägen längs med Fyrisån och Jumkilsån bedöms inte påverka växt och djurliv inom åravinerna. Gång- och cykelbron kan komma att påverka växt och djurliv vid anläggning då enstaka träd kan komma att behövas tas bort. Ingen påverkan kommer att ske inom å-området. Alla brofästen och ben kommer att vara utan för ravinområdena.

## Vattenverksamhet

Regler om vattenverksamhet finns i miljöbalkens 11 kapitel, i förordningen (1998:1388) om vattenverksamheter, samt i lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Pålning, grävning och uppförande av anläggningar inom vattenområden är exempel på åtgärder som är tillståndspliktiga enligt Miljöbalken. Med vattenområde menas det område som täcks av vatten vid "högsta förutsebara vattenstånd", det vill säga någon gång under en 100-årsperiod. Ansökan om tillstånd till vattenverksamhet prövas av mark- och miljödomstolen.

Inga arbeten ska ske i vattendragen, men brofästena placeras inom området för 100-årsflödet. I samband med ansökan om tillstånd för vattenverksamhet ansöks även om strandskyddsdispens för anläggandet av gångväg, bänkar och belysning.

### 100–200 års regn

Södra delarna av planområdet ligger inom översvämningssområde för högsta beräknade flöde. Gång- och cykelbron ligger inom översvämningssområde för 100-års och 200-års flöden.

## Trafik och tillgänglighet

### Förutsättningar

#### Gatunät

Några hundra meter väster om planområdet går väg 272. Från Brobykorsningen ansluter väg 272 till väg 630, och fortsätter sedan nordöst till Ulva Kvarn. Vid Ulva kvarn övergår väg 630 till väg 631 och fortsätter norrut mot Forkarby och Bälinge.

#### Gång- och cykeltrafik

Idag finns två befintliga gång- och cykelvägar norr och öster om Ulva kvarn. Norr om Ulva kvarn, med start vid Ulva bilhandel, går en gång- och cykelväg längs med väg 631 fram till Forkarby och vidare till Bälinge. Öster om Ulva kvarn ligger den andra gång- och cykelväg, som följer Fyrisån fram till väg 600. Söder om planområdet går en gång- och cykelväg längs med Fyrisån västra sida mellan Svartbäcken och Klastorp.

Region Uppsala och Trafikverket planerar att bredda den norra och den östra vägen in till Ulva, för att göra plats för gång- och cykeltrafik inom befintliga vägar. Detta kommer att förbättra framkomligheten till Ulva samt skapa trygga kopplingar mellan planerad gång- och cykelväg och befintliga.

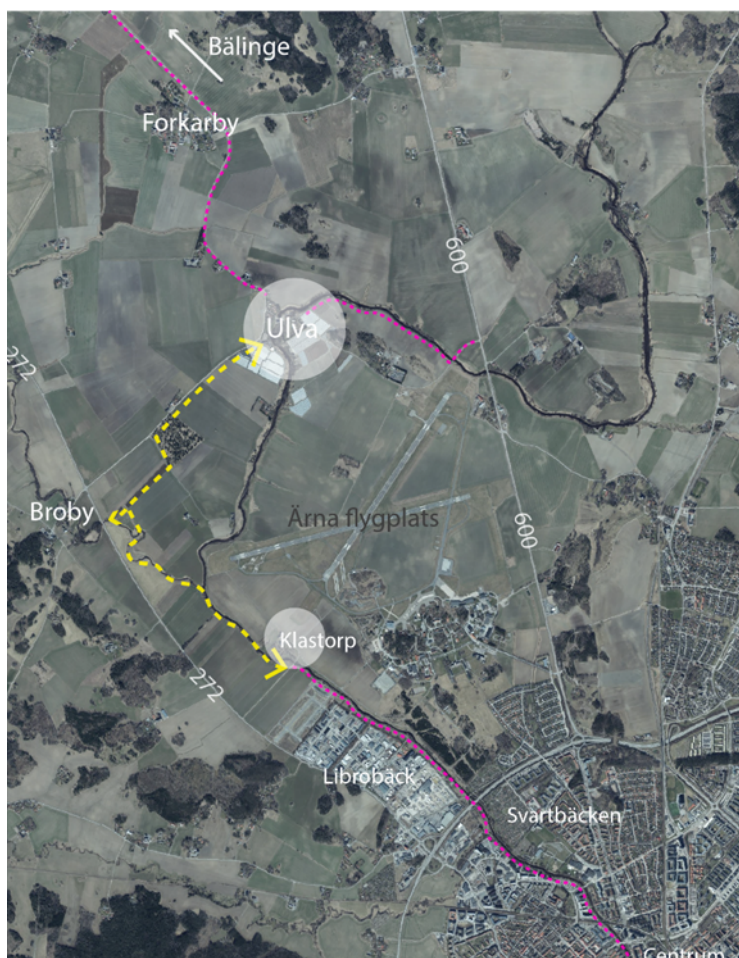


Bild 25 Karta visar befintliga gång- och cykelvägar i rosa streckade linjer och planerad gång- och cykelväg i gul streckad linje.

## Förändringar

### *Gatunät*

Detaljplanen kommer inte att påverka befintligt gatunät.

### *Gång- och cykeltrafik*

Gång- och cykelvägen mellan Klastorp och Ulva kommer att bli en förlängning av den befintliga gång- och cykelvägen som går mellan Svartbäcken längs med Fyrisåns västra sida till Klastorp. Detaljplanen för gång- och cykelvägen möjliggör för rekreation och pendlingsmöjligheter till Ulva och Broby.

## Tillgänglighet för funktionshindrade

Tillgänglighet för alla är ett jämlikhetskrav och en demokratifråga. Boverkets föreskrifter (BFS 2004:15 ALM 1) innehåller föreskrifter och allmänna råd till kravet i 1 kap. 18 § plan- och bygglagen (1987:10), att allmänna platser och områden för andra anläggningar än byggnader skall kunna användas av personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Detaljplanen varken förhindrar eller försvårar utformningen av gång- och cykelvägen.

## Mark och geoteknik

### Förutsättningar

WSP har under våren 2021 utrett geotekniska borrhningar för samtliga alternativa sträckor, och har legat som grund för den slutgiltiga förslagna sträckningen för gång- och cykelvägen. Geotekniska utredningen innehåller sammanlagt 18 sonderings- och provtagningspunkter. Upptagna skruvprover har genomgått analys på geotekniskt laboratorium. Generellt för sträckan består jordens översta lager av en torrskorpa av mullhaltig lera eller silt och har en mäktighet på cirka 1 meter. Torrskorpan underlagras av 16–30 meter sulfidhaltig siltig lera, som i sin tur underlagras av friktionsjord av okänd fraktion.

Stabilitetsberäkning har utförts på utvalda sektioner där risken för brott och skred i jorden bedöms vara som högst. Detta baseras på bankhöjd, släntens totala höjdskillnad, lerans mäktighet, skjuvhållfasthet och planerad anläggning. Beräkning har utförts för befintliga förutsättningar med och utan vatten i vattendragen Fyrisån och Jumkilsån. Vattendragens djup till botten är ej verifierat och har antagits till +5,3 för Jumkilsån och +3,9 för Fyrisån baserat på släntlutning ner till vattnet.

### *Geoteknik och stabilitet längs med Fyrisån och Jumkilsån*

Sträckan för gång- och cykelvägen erhåller relativt god stabilitet i utförda beräkningar. Alternativet att flytta ut vägen från vattendraget ger beräkningsmässigt en mycket liten förbättring av stabilitetsförhållandena såvida vägen inte flyttas mer än 40 meter från projekterat läge. Beräknade sättningar utifrån spänningsanalys för denna delsträcka bedöms ligga inom godtycklig nivå för anläggning av gång- och cykelväg.

*Geoteknik och stabilitet anslutningsväg till 272*

Denna sträcka har mycket låg säkerhetsfaktor i stabilitetsberäkning. Det råder stor osäkerhet kring mark- och jordförhållandena längs med delsträckan och den del där problemen finns är lokalt begränsad. Beräknade sättningar utifrån spänningsanalys för denna delsträcka bedöms ligga inom godtycklig nivå för anläggning av gång- och cykelväg.

*Geoteknik och stabilitet Uppsalaslätten*

Beräknade sättningar utifrån spänningsanalys för sträckan över jordbruksmark till väg 630 och vidare mot Ulva, visar att det finns pågående sättningar i marken. Desto närmare Fyrisån (söder om Ulva) proverna är tagna desto större sättningar. Proverna visar även på viss sättning av marken även vid väg 360 och längre in på åkermarkerna. En analys har gjorts där bedömningen är att det är osannolikt att jorden under jordbruksmarken där sonderingen utförts har pågående sättningar eftersom grundvattenförhållandena tycks ligga inom det normala och att marken på vissa platser ej belastats.

**Förändringar**

Gång- och cykelvägen kommer i huvudsak att anpassas till befintlig terräng. Vid broläget över Jumkilsån kommer bron vara vid påfart som högst cirka en meter, vilket ger en relativt låg brokonstruktion. Uppbyggnaden av gång- och cykelvägen kommer att variera längs med sträckan beroende på hur stora förstärkningsåtgärder som behövs.

*Sträckan längs med Fyrisån och Jumkilsån*

För att uppnå godkänd säkerhetsnivå i SK1 krävs förstärkningsåtgärd genom lättkompensation med exempelvis skumglas. Mäktighet på lättfyllning uppgår enligt beräkning till 0,8 meter och läggs ut under hela bredden av gång- och cykelvägen på de delar som är i behov för extra uppbyggnad.

*Anslutningsväg till 272*

Beräkningarna visar på dåliga markförhållanden för delar av området där anslutningsvägen mellan gång- och cykelvägen och väg 272 planeras att anläggas. För att kunna anlägga gång- och cykelvägen i anslutning till släntrönet och uppnå godkänd säkerhetsnivå i SK1 krävs större mängd skumglas. Mått för skumglas är cirka 3 meter i djup och 12 meter i bredd. Ett annat alternativ är att gräva ut en hylla på slänten för att minska lasten.

Området kommer att kompletteras med fler provtagningar för att utreda i större detaljnivå markens skredrisk. För att se om det går att minska ingreppet på åslänten. Om provsvar visar på fortsatt dålig markstabilitet föreslås gång- och cykelvägen att flytta ut 40 meter från Jumkilsåns vattendraget. Detta bedöms som genomförbart då det gäller en kortare sträcka på 100 meter.

*Sträckan genom Uppsalaslätten*

Stabiliteten för föreslagen sträckning över åkermark och längs väg 630 visar på goda markförhållanden. Sättningar som uppmärksammas är begränsade inom

planområdet och gång- och cykelvägen kommer att byggas upp utifrån standardkrav för gång- och cykelväg, 0,5 meter, men kan komma att behöva stabiliseras på vissa delområden med skumglas liknande delar av sträckan längs med Fyrisån och Jumkilsån.

## Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten

### Förutsättningar

#### *Grundvattenförekomster*

Detaljplanen ligger inom grundvattenförekomsten Jumkilsåsen-Broby, som sträcker sig från Librobäck i söder till Broholm i norr. Jumkilsåsen-Broby är en sand- och grusförekomst med mycket goda eller utmärkta uttagsmöjligheter. Klassificerad status är ”God”, både kvantitativt och kemiskt.

Grundvattnets känslighet varierar inom området. De södra delarna av planområdet som ligger längs med Fyrisån och Jumkilsån är grundvattnet kategoriserat som låg känslighet, och de norra delarna av planområdet som ligger inom åkerlandskap är grundvattnet kategoriserat med måttlig känslighet. Föreslagen placering av gång- och cykelbron ligger inom ett område där delar av området innehåller grundvattenförekomster med hög känslighet.

De södra delarna av planområdet på sydöstra sidan av Fyrisån ligger även inom yttre vattenskyddsområde. Det innebär att täktverksamhet eller markarbeten inte får ske djupare än till 1 meter över högsta grundvattenyta. Fyllnads- eller avjämningsmassor som kan försämra grundvattenkvaliteten eller försvåra den naturliga grundvattenbildningen får inte användas inom området. Täktverksamhet eller markarbeten får inte medföra bortledning av grundvatten eller sänkning av grundvattennivån.

Markprover från geoteknisk utredning utförd av WSP visar att marken består av ett mäktigt lerlager, som överlagrar det vattenförande friktionsmaterialet. Genom att analysera de olika motstånden som finns i marken vid borrhningarna som gjorts inom planområdet går det att utläsa att grundvattennivån troligtvis ligger i nivå med vattennivån i åarna. Vattennivå i åarna har antagits till medelnivå +6,8 där beräkningar har utförts som nulägesanalys för den antagna nivån och vid torrhet.

#### *Fyrisån och Jumkilsån*

De södra delarna av planområdet ligger längs med vattendragen Fyrisån och Jumkilsån. Fyrisån är ett huvudavrinningsområde som mynnar ut i Ekoln, norra Mälaren. Den aktuella sträckan, Jumkilsån- Fyrisån, är omkring två kilometer lång. Vattenförekomstens ekologiska status har klassificerats till ”Måttlig”, till följd av övergödning och förorenade ämnen.

#### *Dagvatten*

Spridningsförutsättningarna till grundvatten bedöms vara små med tanke på lerans låga genomsläpplighet och stora mäktighet. Dagvatten och ytligt mark-/grundvattnen bedöms idag i första hand infiltreras i det översta lagret av åkermarken för att tas upp av grödor, och strömma till vattendragen Fyrisån och Jumkilsån.







bedömning har gjorts att föreningen inte kommer att påverkat detaljplanen negativt, på grund av föreningens läge i förhållande till planområdet.

### **Flygplats**

Samråd med Försvarmakten har genomförts. Gång- och cykelvägen håller sig på godkänt avstånd från Ärna flygplats.

Gång- och cykelvägen ska förses med varningsmärken för ”lågt flygande flygplan” samt skyltar som varnar för flygbuller. Lyktstolpar kan utgöra farliga hinder för luftfarten på grund av höjd och bländande belysning. Höjd och belysning på eventuella lyktstolpar som placeras längs med gång- och cykelvägen ska därför godkännas av flygplatschef vid LSS eller flygplatschefen vid Uppsala flottilflygplats.

### **Översvämningar**

Södra delarna av planområdet som ligger längs med Fyrisån och Jumkilsån ligger inom översvämningssområde för högst beräknat flöde, 100-års och 200-års flöden.

## **Teknisk försörjning**

### **Avfall**

Om soptunnor uppförs längs med sträckan ansvarar Uppsala kommun för hantering av avfall. Gång- och cykelvägen kommer att dimensioneras för att klara driftfordons tillgänglighetskrav.

## Planbestämmelser

### Användning av mark och vatten

#### Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
VÄG <sub>1</sub>	<i>Gång- och cykelväg</i> Markanvändning väg möjliggör anläggning av gång- och cykelväg inom planområdet.

### Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
bro	<i>Bro</i> Bestämmelsen innebär att det är tillåtet med en bro för allmän gång- och cykeltrafik över ån.

## Planens genomförande

### Organisatoriska åtgärder

#### Tidplan

Planen bedrivs med målsättningen att detaljplanen ska bli antagen av plan- och byggnadsnämnden under det fjärde kvartalet 2022. Under förutsättning att planen inte blir överklagad vinner detaljplanen laga kraft tre veckor efter antagande.

Planarbetet genomförs med följande tidplan:

Samråd fjärde kvartalet 2021

Granskning andra kvartalet 2022

Antagande fjärde kvartalet 2022

Byggstart 2024

#### Genomförandetid

Planens genomförandetid är 5 år från det datum planen vinner laga kraft.

#### Ansvarsfördelning

Kommunen ansvarar för utbyggnad inom allmän plats.

## Huvudmannaskap

Med huvudman för allmän plats menas den som ansvarar för och bekostar anläggande samt drift och underhåll av blivande anläggningar. Kommunen ska vara huvudman för allmän plats inom området.

## Fastighetsrättsliga åtgärder

Detaljplanen utgör underlag för de fastighetsrättsliga åtgärder som är en förutsättning för planens genomförande.

## Markägoförhållanden

Fastighetsägare och rättighetshavare har inventerats i den till detaljplanen hörande fastighetsförteckningen. Det finns 23 fastigheter och 3 marksamfälligheter inom och i anslutning till planområdet. Berörd mark är till allra största delen privatägd åkermark.

## Servitut och rättigheter

Inom planområdet förekommer flera servitut och ledningsrätter. Dessa redogörs för i bilaga "Fastighetskonsekvensbeskrivning".

## Konsekvenser för fastigheter inom planområdet

Hela den nya gång- och cykelvägen kommer att utgöras av tidigare ej planlagd, enskild mark som ändras till allmän plats och kommer lösas in.

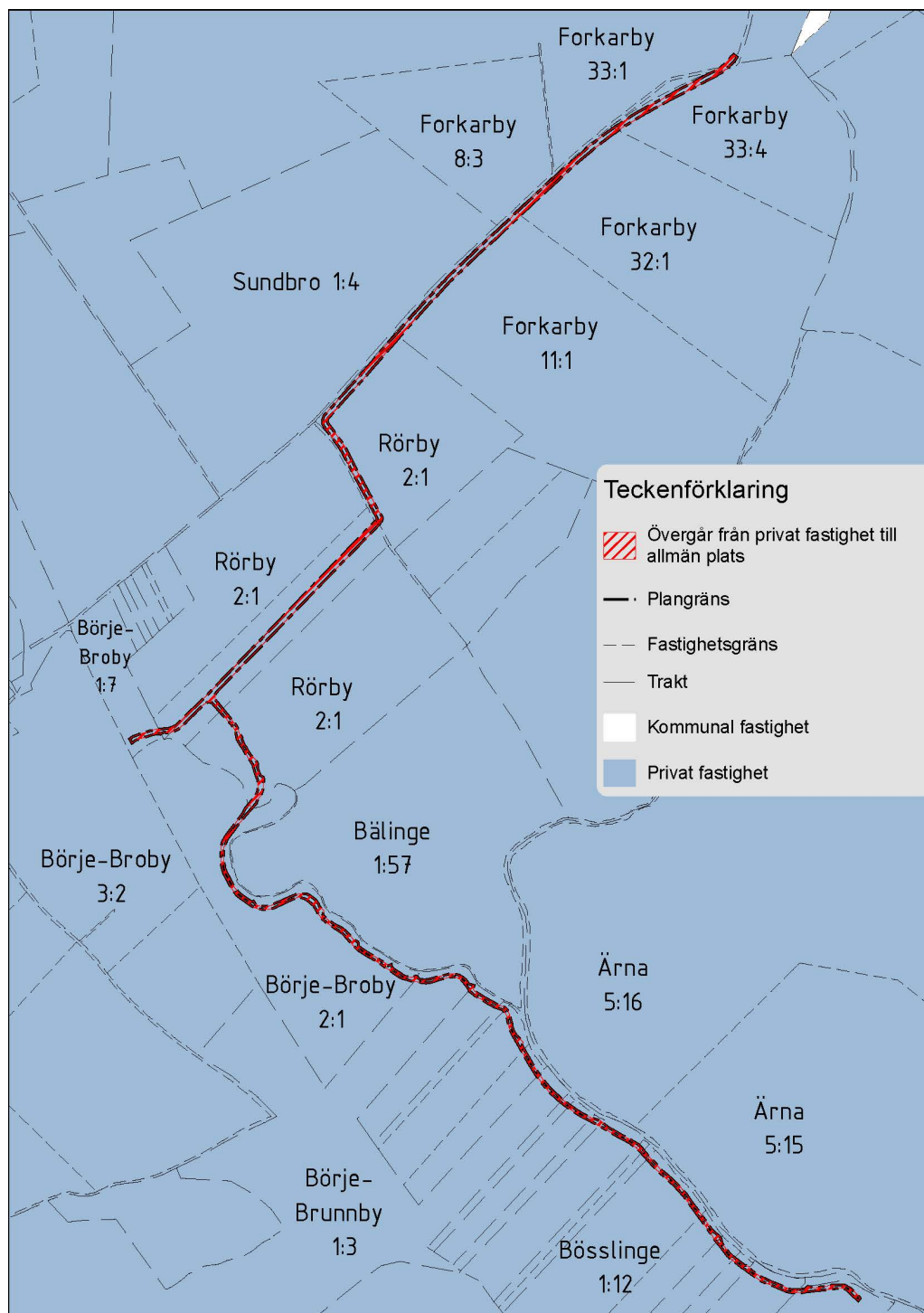
Detaljplanen innebär att del av fastighetens markareal planläggs för gång- och cykelväg, allmän plats. Allmän plats med kommunalt huvudmannaskap innebär dels att Kommunen kan lösa in marken, dels att fastighetsägaren kan begära att marken löses in av huvudmannen. Del av fastigheten som avses för markinlösen illustreras med röd färgmarkering i bilaga *fastighetspåverkanskartor*. Den totala omfattningen på mark som ska lösas in beräknas till omkring 50 000 kvadratmeter. Arealer är preliminära.

Detaljplanen möjliggör inte några nya avstyckningar eller byggrätter.

Fastighetsbeteckning	Fastighetsbildning	Fastighetskonsekvens
Alsta 2:3	Del av Alsta 2:3 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 254 kvm
Altuna S:6	Del av Atuna S:6 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 393 kvm
Börje-Hässelby S:1	Del av Börje-Hässelby S:1 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 1214 kvm
Börje-Broby 1:7	Del av Börje-Broby 1:7 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 714 kvm

Börje-Broby 2:1	Del av Börje-Broby 2:1 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 5712 kvm
Börje-Brunnby 1:3	Del av Börje-Brunnby 1:3 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 3325 kvm
Bösslinge 1:12	Del av Bösslinge 1:12 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 1294 kvm
Bösslinge 4:2	Del av Bösslinge 4:2 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 557 kvm
Forkarby 11:1	Del av Forkarby 11:1 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 3883 kvm
Forkarby 32:1	Del av Forkarby 32:1 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 3143 kvm
Forkarby 33:4	Del av Forkarby 33:4 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 345 kvm
Forkarby S:3	Del av Forkarby S:3 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 2979 kvm
Försängen 3:1	Del av Försängen 3:1 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 180 kvm
Försängen 3:2	Del av Försängen 3:2 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 114 kvm
Försängen 3:3	Del av Försängen 2:3 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 457 kvm
Försängen 4:1	Del av Försängen 4:1 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 791 kvm
Försängen 6:1	Del av Försängen 6:1 överförs genom	Markavstående: ca 147 kvm

	fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	
Försängen 6:2	Del av Försängen 6:2 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 140 kvm
Gäsmesta 4:9	Del av Gäsmesta 4:9 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 595 kvm
Husbyborg 1:9	Erhåller genom fastighetsreglering mark från Alsta 2:3, Altuna S:6 Altuna S:6, Börje-Hässelby S:1, Börje-Broby 1:7, Börje-Broby 2:1, Börje-Brunnby 1:3, Bösslinge 1:12, Bösslinge 4:2, Forkarby 11:1, Forkarby 32:1, Forkarby 33:4 Forkarby S:3, Försängen 3:1, Försängen 3:2, Försängen 3:3, Försängen 4:1, Försängen 6:1, Försängen 6:2, Gäsmesta 4:9, Klista 2:2, Morberga 2:1, Rörby 1:4, Rörby 2:1 och Skäggesta 1:14	Planläggs för allmänt ändamål Gång- och cykelväg  möjliggör anläggning av gång- och cykelväg inom planområdet.
Klista 2:2	Del av Klista 2:2 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 430 kvm
Morberga 2:1	Del av Morberga 2:1 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 7477 kvm
Rörby 1:4	Del av Rörby 1:4 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 457 kvm
Rörby 2:1	Del av Rörby 2:1 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 7599 kvm
Skäggesta 1:14	Del av Skäggesta 1:14 överförs genom fastighetsreglering till Husbyborg 1:9	Markavstående: ca 305 kvm



Övergripande karta över gång- och cykelvägens sträckning och närliggande fastigheter. Se bilaga fastighetspåverkanskartor för mer detaljerade kartor.

## **Fastighetsbestämning**

Det finns osäkra fastighetsgränser inom planområdet. Fastighetsbestämning för berörda fastighetsgränser kommer att ansökas.

## **Fastighetsreglering**

För att säkerställa markåtkomst för gång- och cykelvägen kommer inlösen ske. Detta sker genom att kommunen ansöker om fastighetsreglering. Fastighetsreglering är en fastighetsbildningsåtgärd enligt Fastighetsbildningslagens 5 kap. som innebär att mark överförs från en fastighet till en annan. Förrättningen kan genomföras först när detaljplanen vunnit laga kraft. Fastighetsbildningsförrättningar handläggs av lantmäterimyndigheten.

## **Ekonomiska åtgärder**

### **Planekonomi och finansiering**

Planen bedöms vara ekonomiskt genomförbar. Kommunen bekostar planläggningen och nödvändiga utredningar därtill. Kommunen bekostar utbyggnaden av gång- och cykelvägen. Planen genererar inte några intäkter för kommunen.

### **Lantmäteriförrättningar**

Fastighetsbildningsåtgärder handläggs av lantmäterimyndigheten i Uppsala Kommun. Kommunen står för förrättningskostnaden för fastighetsreglering av vad som i planen utpekats som allmän platsmark.

### **Inlösen/ersättning av mark som övergår till allmän plats**

Kommunen bekostar inlösen av mark som övergår till allmän plats. Inlöst mark ersätts enligt Plan- och bygglagen 6 kap 17 §. Marknadsmässigt genomsnittsvärde bestäms enligt oberoende värdering. Marköverföring kan ske med stöd av avtal mellan kommun och fastighetsägare eller genom av lantmäteriet bedömt markvärde och ersättningsbeslut. Slutlig ersättning beslutas i lantmäteriförrättning när exakt överförd areal är känd.

## **Tekniska åtgärder**

### **Utformning av allmän plats**

Allmän plats i detaljplanen avser gång- och cykelväg upp till 5 m bredd, vilket inkluderar stödremsa som ska kunna rymma belysning, bänkar och soptunnor, samt med utrymme för slänter på 2–3 meter på var sida. Planområdets bredd varierar utifrån topografin och behovet av slänter längs vägen.

Gång- och cykelvägen ska förses med varningsmärken för ”låg flygande flygplan” samt skyltar som varnar för flygbuller för att klara Försvarens säkerhetskrav, då lyktstolpar kan utgöra farliga hinder för luftfarten på grund av höjd och bländande belysning. Höjd och belysning på eventuella lyktstolpar som placeras längs med gång-

och cykelvägen ska därför godkännas av flygplatschef vid LSS eller flygplatschefen vid Uppsala flottiljflygplats.

### **Geoteknisk utredning**

För att utreda förutsättningarna för att anlägga väg har en geoteknisk utredning inför planläggning som också ligger till grund för vald vägsträckning.

### **Ledningar**

Ledningskoll gjordes i oktober 2021 Ledningsägare inom eller nära planområdet är:

- Uppsala Vatten och Avfall AB
- Upplands energi
- Geomatikk AB



## Planens konsekvenser

### Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel

När kommunen upprättar eller ändrar en detaljplan ska kommunen bedöma om detaljplanens genomförande kan antas medföra risk för betydande miljöpåverkan. För att avgöra detta görs en undersökning (6 kap. 6§ miljöbalken). I undersökningen identifieras de omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan med utgångspunkt i miljöbedömningsförordningen 5§ (2017:966).

#### Undersökning av betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken 6 kap. 6§

Detaljplanen möjliggör anläggning av en gång- och cykelväg mellan Klastorp och Ulva samt en anslutningsväg till väg 272. Planläggningen innebär inlösen av mark från ett flertal privata fastigheter och majoriteten av fastigheterna brukas idag som åkermark. En viktig riktlinje vid framtagningen av detaljplanen har varit att sträckningen av gång- och cykelvägen ska anpassas till jordbruksmarken så ingreppet i brukningsvärd jord blir så liten som möjligt. Gång- och cykelvägen ska anpassas i skala och utformning för att inte påtagligt framträda i slättlandskapet eller påverka riksintresseområdet Ärna, Uppsala övningsflygplats. Sträckningen för detaljplanen har anpassats till fastighetsgränserna och till Fyrisån och Jumkilsån för att i så stor utsträckning som möjligt inte skapa uppdelningar inom fastigheter.

Schaktningen vid anläggningen av gång- och cykelvägen kommer inte att kräva någon större utgrävning. Schaktningen kommer att vara ytliga och påverka det översta jordlagret, och bedöms inte påverka grundvattennivån eller vattendragen Fyrisån och Jumkilsån. Placeringen av gång- och cykelbron över Jumkilsån har anpassats till åns bredd och markens höjdnivåer. Föreslagen placering möjliggör för en mindre avancerad och kortare brokonstruktion som inte innefattar stödben med placering i mitten av ån. Brons utformning kommer att anpassas till områdets vatten- och naturmiljö. I samband med genomförandet kan ett fåtal träd behöva fällas.

Med utgångspunkt i miljöbedömningsförordningen 5§ (2017:966) finns det inga omständigheter som talar för att detaljplanens genomförande innebär risk för betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken 6 kap. 11§ behöver därför inte upprättas.

#### *Samråd med Länsstyrelsen*

Länsstyrelsen tar ställning till undersökningen under samråd.

#### *Beslut om betydande miljöpåverkan*

Plan- och byggnadsnämnden beslutar om betydande miljöpåverkan i samband med granskning.

## Miljöaspekter

### Landskapsbild

En gång- och cykelväg mellan Klastorp och Ulva kommer inte att medföra någon större påverkan på landskapsbilden. Gång- och cykelvägens utformning kommer att anpassas efter landskapets topografi och natur. Vägens uppbyggnad och slänter kommer att dimensioneras för fotgängare, cyklister och driftfordon. Uppbyggnadens kommer inte att innebära någon större höjdskillnad i förhållande till omkringliggande landskap.

En gång- och cykelbro kommer att anläggas över Jumkilsån. Platsen där bron föreslås placeras består idag av rationellt åkerbruk och Jumkilsåns ravin. Beroende på hur många träd som kan behöva tas bort till följd av anläggningen av gång- och cykelbron, kommer det att påverka landskapsbilden olika mycket. Gång- och cykelbrons utformning och material kommer att anpassas till landskapet. Utformningen av bron kommer att utredas i anläggningskedet.

### Kulturmiljö

Detaljplanen ligger inom den kommunal kulturmiljön för landsbygd - Uppsalaslätten och Jumkilsåns dalgång och berör riksintresset kulturmiljö enligt 3 och 4 kapitlet i miljöbalken. Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte skada riksintresset eftersom förändringen är liten och inte kommer att innehålla någon exploatering av byggnader.

Detaljplanen berör inte kulturmiljön och bebyggelsens inom Ulva, Ulva kvarn och Ulva hantverksby. Gång- och cykelväg bedöms kunna förbättra framkomligheten till besöksmålet Ulva.

### Naturmiljö

Delar av planområdet ligger inom strandskyddet för Fyrisån och inom Jumkilsåns dalgång som består av ravin och sidoraviner. Detaljplanen berör riksintresse för naturvård och friluftsliv enligt miljöbalkens 3 kapitel 6 paragraf och strandskydd enligt 7 kapitlet i miljöbalken.

Planområdet för gång- och cykelvägen och arbetsområden ligger intill slänkrön och på åkermark för att säkerställa den befintliga naturliga växligheten bevaras längs Fyrisån och Jumkilsåns ravinområden och strandkanten. Utanför planområdet har fyra rödlistade fågelarterna raphöna, kornknarr, storspov och ljunpipare registrerats i artportalen. Vid anläggning ska hänsyn tas till tidpunkt för avverkning anpassas med hänsyn till fågellivet och häckningsperiod. Detta gäller främst området vid gång- och cykelbron som delvis ligger inom ängs och betesmark som har ett högt naturvärde. Anläggandet av gång- och cykelbron kan medföra en tillfällig negativa påverkan vid eventuell avverkning av träd. För att minska påverkan på Jumkilsåns naturmiljö och djurliv är det viktigt undvika att bron har stödben placerade i mitten av åns vattenområde eller sidoraviner. Utifrån förprojekteringen bedöms föreslagen plats vara mest lämplig för en bro. Platsen möjliggör för en mindre omfattande

brokonstruktion då Jumkilsåns bredd är smalare än på andra platser samt att åns släntkrön är i nivå med varandra. Den kortare bredden över ån innebär att det går att använda sig av en kortare brokonstruktion på 30 meter där samtliga broben kommer vara utanför åns vattenområde. Totalt sett bedöms den långsiktiga påverkan på natur- och grönområden vara liten.

### **Rekreation och friluftsliv**

Inga utpekade värden för rekreation och friluftsliv finns inom planområdet. En gång- och cykelväg mellan Klastorp och Ulva bedöms kunna förbättra människors rekreation och friluftsliv genom att möjliggöra för rörelse längs med Fyrisåns och Jumkilsåns ålandskap samt Uppsalaslätten. Vägen kommer även att förbättra möjligheten att besöka besöksmålet Ulva kvarn och Ulva hantverksby.

Detaljplanen syftar också till att förbättra möjligheten för människor att arbets- och skolpendling. Anslutningsvägen från gång- och cykelvägen till väg 272 kommer att länka samman Broby och närliggande busshållplatser, vilket förbättrar ”dörr-till-dörrperspektiv”. En gång- och cykelväg mellan Uppsala och Ulva har stöd i kommunens översiktsplan. Markanvändningen bedöms vara lämplig utifrån allmänhetens intressen.

### **Mark och vatten**

Planområdet ligger till viss del inom vattenskyddsområde, yttre zon av Uppsala och Vattholmaåsarna. Inom vattenskyddsområde finns olika restriktioner för att förhindra föroreningar och för att se till att grundvattnets kvalitet inte försämras. Sårbarheten för grundvatten varierar inom planområdet från låg till hög. Detaljplanen berör vattenskyddsområden enligt kapitel 3 paragraf 3. Vid anläggning av gång- och cykelväg kommer viss utgrävning att ske för uppbyggnad av vägen. Vägens placering och utformning kommer att anpassas för att minska mängden uppbyggnad och utschaktning. Utgrävningar kommer vara inom riktlinjer för yttre vattenskyddsområde, max en meter från grundvattennivå. Totalt sett bedöms påverkan på grundvattnet vara liten.

### **Resurshållning**

Detaljplanen berör riksintresset för jord- och skogsbruk av nationell betydelse i kapitel 3 i miljöbalken. Planområdet ligger på jordbruksmark med hög odlingsgrad. Enligt miljöbalken kapitel 3 paragraf 4 får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för exploatering och anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentligt samhällsintresse, och att behovet inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Stora delar av sträckan för detaljplanen är utpekad i översiktsplanen som framtid sträcka för gång- och cykelväg. Att anlägga gång- och cykelvägen på annan plats, närmare väg 272 eller Ärna flygplats bedöms inte tillgodoses allmänhetens intresse på ett tillfredsställande sätt utifrån rekreativvärden. För att minska påverkan på andelen åkermark kommer gång- och cykelvägen att anläggas längs med Fyrisån och Jumkilsåns släntkrön, och följa fastighetsgränserna i så stor utsträckning om möjligt för att begränsa intrång och uppdelning av fastigheter.

Planområdet ligger även inom riksintresseområdet Ärna Uppsala övningsflygplats. Flygplatsen har också förklarats vara av riksintresse för civil luftfart.

### **Hälsa och säkerhet**

Detaljplanen bedöms ha en god effekt på människors hälsa, då planen ökar människors möjlighet att röra sig längs med Fyrisån, Jumkilsån och Uppsalaslätten. Detaljplanen skapar ett nytt rekreationstråk och kopplas samman med befintliga stråk som finns söder om planområdet längs med Fyrisån och norr om planområdet mot Bälinge. Den nya gång- och cykelvägen kommer även bidra till fossil fritt resande då vägen möjliggöra pendling med cykel.

Planområdet ligger inom påverkansområde för buller från skjutbana och flyg. Samråd med För-svarsmakten har genomförts och planområdet ligger inom godkänt avstånd från Ärna flygplats. Vid anläggning av gång- och cykelvägen ska vägen följa försvarets riktlinjer gällande markering för ”lågt flygande flygplan” och flygbuller. Eventuella lyktstolpar ska anpassas i höjd och belysning samt godkännas av flygplatschef vid LSS eller flygplatschefen vid Uppsala flottilflygplats.

Planen bedöms inte medföra någon risk för människors hälsa och säkerhet.

# Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken

## Översiktsplanen

Detaljplanen bedöms överensstämma med översiktsplanens intentioner. Stora delar av planområdet är utpekade i översiktsplanen som lämplig sträcka för utbyggnad av gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen förbättrar rekreativsmöjligheter längs med Fyrisån och Jumkilsån samt förbättrar tillgängligheten till besöksmålet Ulva kvarn. Cykelvägen kopplas även samman med befintliga gång- och cykelvägar som ligger söder och norr om planområdet vilket förbättrar framkomligheten för cyklister. Detaljplanen skapar även en ny anslutning till Broby som idag saknar cykelförbindelser in till Uppsala.

## Miljöbalken

Detaljplanen bedöms vara i överensstämmelse med miljöbalken 3 kap 1 § avseende markanvändningens lämplighet med hänsyn till beskaffenhet och läge, föreliggande behov och en från allmän synpunkt god hushållning.

Detaljplanen berör riksintresse för jord- och skogsbruk av nationell betydelse i kapitel 3 i miljöbalken. Brukningsvärd jordbruksmark enligt 4 § bedöms kunna tas i anspråk för anläggning av gång- och cykelvägen för att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse och detta behov bedöms inte kunna tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Detaljplanen bedöms vara i överensstämmelse med miljöbalkens 3 kapitel 1 § avseende markanvändningens lämplighet.

Detaljplanen berör riksintresset för kulturmiljövården, Uppsalaslätten och Jumkilsåns dalgång (C 35). Planområdet är litet i förhållande till riksintresset som helhet, och en genomförd detaljplan bedöms inte påverka riksintresset i större omfattning. Området berör även riksintresse för totalförsvaret och omfattas av förordnande för Ärna flygplats. Ingen påverkan bedöms ske på detta riksintresse. Planen bedöms därmed vara förenlig med miljöbalkens kapitel 3.

Detaljplanen berör inte miljöbalkens kapitel 4.

Detaljplanen berör inte miljöbalkens kapitel 5, då detaljplanen inte innebär någon exploatering av bebyggelse samt att gång- och cykelvägen endast kommer att användas av fotgängare och cyklister. Planen berör miljöbalkens kapitel 5 eftersom dagvattnet rinner mot Fyrisån. Planen beskriver hur dagvattnet kommer att fördröjas renas och fotgängare och cyklister som kommer att använda gång- och cykelvägen bedöms inte medföra att några farliga partiklar eller föroreningar som kan rinna ner i Fyrisån och Jumkilsån. Planens genomförande bedöms vara förenlig med miljöbalkens kapitel 5.

Detaljplanen ligger inom yttre vattenskyddsområde och berör miljöbalkens kapitel 7. Länsstyrelsen får i det enskilda fallet ge dispens från förbuden i § 15 för byggande av en för allmän väg. Gång- och cykelvägen är en allmän väg och detaljplanen bedöms vara i överensstämmelse med miljöbalkens 7 kapitel § 15 och dispens är under handläggning. Detaljplanen bedöms vara förenlig med miljöbalkens kapitel 7.

Detaljplanen bedöms inte påverka bevarandestatus för fridlysta arter och bedöms därför vara förenligt med miljöbalkens kapitel 8.

## Medverkande

Detaljplanen har tagits fram av stadsbyggnadsförvaltningen i samarbete med andra kommunala förvaltningar.

Förprojektering och geotekniskutredningar har gjorts av WSP.

Planhandlingarna har utarbetats av planarkitekt Selma Ogden. Dessutom har följande tjänstemän inom stadsbyggnadsförvaltningen deltagit:

Gustaf Lunde, mark- och exploateringskonsult

Aynur Akgül, projektledare anläggning

Lena Mattson, plantekniker

Planhandlingarna har granskats av Kajsa Reslegård, planarkitekt.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Uppsala i 2021-11-08

Maija Tammela Arvidsson

planchef

Selma Ogden

planarkitekt

Beslutad av plan- och byggnadsnämnden för:

- samråd

2021-11-25