

Plan- och byggnadsnämnden

Diarienummer:  
PBN 2018-001826Handläggare:  
Emil Lindström 018-727 46 54

# Planbeskrivning

## Detaljplan för Ulva gång- och cykelväg

Utökat förfarande



Det här är ett förslag till detaljplan

GRANSKNING pågår mellan 5 maj 2023 och 16 juni 2023

## Innehåll

Inledning.....	4
Sammanfattning.....	4
Ändringar efter samråd .....	4
Vad är en detaljplan? .....	5
Planprocessen.....	5
Handlingar .....	6
Granskningshandlingar.....	6
Tidigare ställningstaganden .....	6
Översiktsplan .....	7
Detaljplaner.....	8
Planens innehåll.....	9
Planens syfte .....	9
Planens huvuddrag.....	9
Planområdet .....	9
Landskapsbild och gestaltning.....	11
Kulturmiljö .....	17
Natur.....	18
Strandskydd.....	25
Vattenverksamhet .....	26
Trafik och tillgänglighet.....	26
Mark och geoteknik .....	29
Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten.....	30
Hälsa och säkerhet .....	32
Teknisk försörjning .....	33
Planbestämmelser.....	34
Användning av mark och vatten.....	34
Planens genomförande .....	35
Organisatoriska åtgärder .....	35
Fastighetsrättsliga åtgärder.....	36
Ekonomiska åtgärder .....	38
Tekniska åtgärder .....	38
Planens konsekvenser .....	40
Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel.....	40
Miljöaspekter.....	41

Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken .....	44
Översiktsplanen .....	44
Miljöbalken .....	44
Medverkande.....	45

# Inledning

## Sammanfattning

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en gång- och cykelväg mellan Klastorp och Ulva, som ska fungera som ett pendlings- och rekreationsstråk. Planen möjliggör även anläggning av en gång- och cykelbro över Jumkilsån, där planen skapar förutsättningar för olika brotyper med varierande krav på släntområden.

Detaljplanen för gång- och cykelvägen anläggs på åkermark och planens sträckning går längs med Fyrisån och Jumkilsån samt genom åkerlandskap. Planläggningen av gång- och cykelvägen är en viktig del av kommunens satsning på att tillgängliggöra årummet och öka närheten till vatten och natur. Gång- och cykelvägen är placerad för att skapa utsikt för fotgängare och cyklister över å-landskapet samt över Uppsalaslättnens åkerlandskap. Gång- och cykelvägen blir också en del av ett större cykelnät som kopplar samman centrala Uppsala med Ulva och Bälinge.

Åkermark närmast släntkrönet längs med Fyrisån och Jumkilsån, samt slänt ner mot åkanten, planläggs som naturområde. Syftet med naturområdet är att skapa ett större grönområde närmast ån som på sik skapar förutsättningar att förbättra Fyrisån och Jumkilsåns vattenkvalitet.

Det generella strandskyddet upphävs inom användningsområdet VÄG<sub>1</sub> – gång- och cykelväg för att möjliggöra anläggning av en gång- och cykelväg. Strandskyddet förblir intakt inom det resterande planområdet för att skydda och säkerställa Fyrisån och Jumkilsåns natur, djurliv och vattendrag från exploatering.

Ett genomförande av detaljplanen antas medföra en betydande miljöpåverkan. Miljökonsekvensbeskrivningen visar att detaljplanens genomförande kan medföra en liten negativ konsekvens för miljöaspekterna landbaserade naturvärden och biotopskyddade områden samt för växt- och djurlivet som strandskyddet avser att skydda.

## Ändringar efter samråd

- Planhandlingarna har kompletterats med en miljökonsekvensbeskrivning, två naturvärdesinventeringar, en brotypsutredning och uppdaterade geotekniska förutsättningar.
- Planförfarandet har ändrats från standardförfarande till utökat förfarande.
- Detaljplanens titel har ändrats från ”Detaljplan för Gång- och cykelväg, Ulva 1:2” till ”Detaljplan för Ulva gång- och cykelväg”.
- Anslutningsvägen vid väg 272 har ritats om och förlängts i nordvästlig riktning.
- Planområdet har utökats söderut och ansluter till fastigheten Husbyborg 1:9.
- Planområdet har breddats och sträcker sig till å-mitt längs med Fyrisån och Jumkilsån.
- Användningsbestämmelserna NATUR och W – vattenområde har lagts till i plankartan.
- En administrativ bestämmelse om minskad lovplikt har lagts till i plankartan.

- Planhandlingarna har kompletterats med en lokaliseringsutredning som undersöker alternativ plats för gång- och cykelvägen.
- Avsnittet *Konsekvenser för fastigheter inom planområdet* i planbeskrivningen har uppdaterats. Arealer presenteras i bilaga 2 till planbeskrivningen.
- Plankartan redovisas till granskningen i flera inzoomade delområden för att skapa en bättre överblick.
- Planbeskrivningen har kompletterats med information om anläggning av trummor.
- Avsnittet om förorenad mark har utökats i planbeskrivningen.
- Avsnittet om ledningar har uppdaterats i planbeskrivningen.
- Avsnittet om markföroreningar i planbeskrivningen har uppdaterats med ett stycke om flygplatsrelaterade föroreningar.

## Vad är en detaljplan?

En detaljplan berättar vad som får byggas inom ett område och hur mark och vatten ska användas.

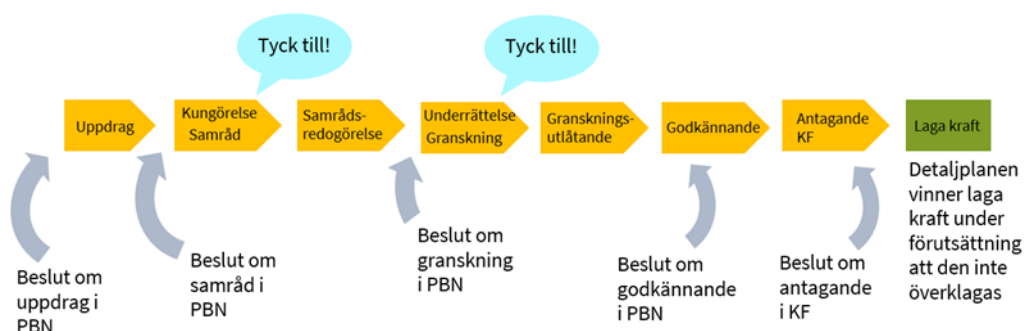
Plankartan är den handling som är juridiskt bindande och anger vad som till exempel ska vara allmän plats, kvartersmark, hur bebyggelsen ska regleras med mera. Plankartan ligger till grund för kommande bygglovprövning.

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

## Planprocessen

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

Utökat förfarande:



Figur 1, processpil över planprocessen för utökat förfarande.

# Handlingar

## Granskningshandlingar

### Planhandling

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning inklusive undersökning
- Bilaga A, Lokaliseringsutredning. Motivering till anläggning av gång- och cykelväg inom strandskyddat område, 30 september 2022
- Bilaga B, Fastighetskonsekvenser
- Miljökonsekvensbeskrivning, WSP, 15 februari 2023
- Samrådsredogörelse webbversion
- Samrådsredogörelse fullständig version\*

### Övriga handlingar

Under planarbetet har dessutom följande handlingar upprättats:

- Fastighetsförteckning\*
- PM hydraulisk utredning Ulva GC, WSP, 5 september 2022
- Markteknisk undersökningsrapport geoteknik ritningar, WSP Samhällsbyggnad, 31 augusti 2022
- Markteknisk undersökningsrapport geoteknik, WSP Samhällsbyggnad, 31 augusti 2022
- PM geoteknik, WSP Samhällsbyggnad, 31 augusti 2022
- PM brotyper, WSP Bro & Vattenbyggnad, 31 augusti 2022
- Naturvärdesinventering och biotopkartering i Jumkilsån, WSP, 31 augusti 2022
- Naturvärdesinventering, WSP Environmental Sverige, 25 augusti 2022
- PM vägutformning, WSP Samhällsbyggnad, 29 oktober 2021

Granskningshandlingarna finns tillgängliga digitalt i kontaktcenter på Stadshusgatan 2. Handlingarna finns att ta del av på Uppsala kommuns webbplats [www.uppsala.se/detaljplaner](http://www.uppsala.se/detaljplaner). Handlingar markerade med \* finns inte på webbplatsen på grund av dataskyddsförordningen (GDPR).

## Tidigare ställningstaganden

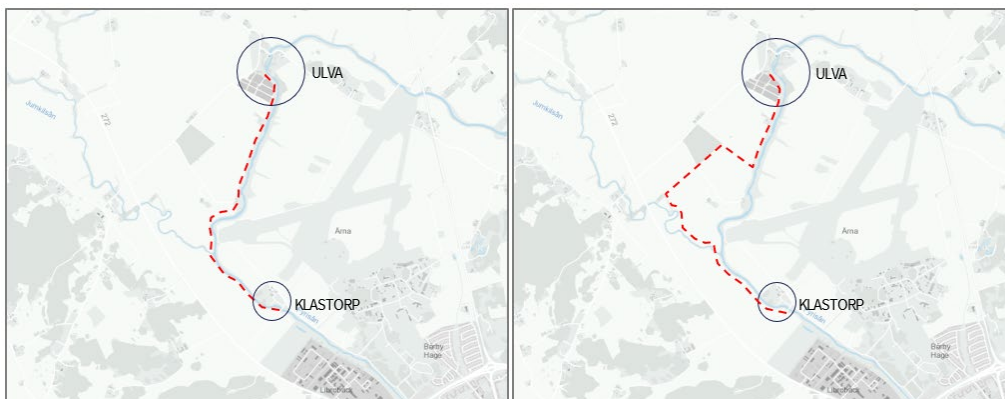
### Tidigare utredda sträckor

Uppsala kommun har under flera år undersökt möjligheten att anlägga en gång- och cykelväg för rekreation och pendling längs med Fyrisån mellan Klastorp och Ulvaområdet.

Två alternativa sträckor för gång- och cykelvägen har tidigare utretts. 2007 ansökte kommunen om anläggningsförrättning enligt paragraf 49 anläggningslagen, med syfte

att bygga en gång- och cykelväg. Sträckan var tänkt att gå från Klastorpsbron längs med Fyrisån fram till Ulva kvarn. Stadsbyggnadsförvaltningen valde att inte gå vidare med sträckan längs med Fyrisån både på grund av att förrättningen överklagades 2012 och att förslaget innebar en tunnel på 100 meter, som förvaltningen bedömde som otrygg.

Den andra sträckan som har diskuterats är den som redovisades i samband med planbeskedet hösten 2018. I samband med förprojekteringen ändrades sträckan. Förprojekteringen syfte var att undersöka markförhållandena, påverkan på åkermark, förutsättningar att uppföra en bropassage över Jumkilsån, Försvarmaktens säkerhetskrav och undersökning av markstabilitet.



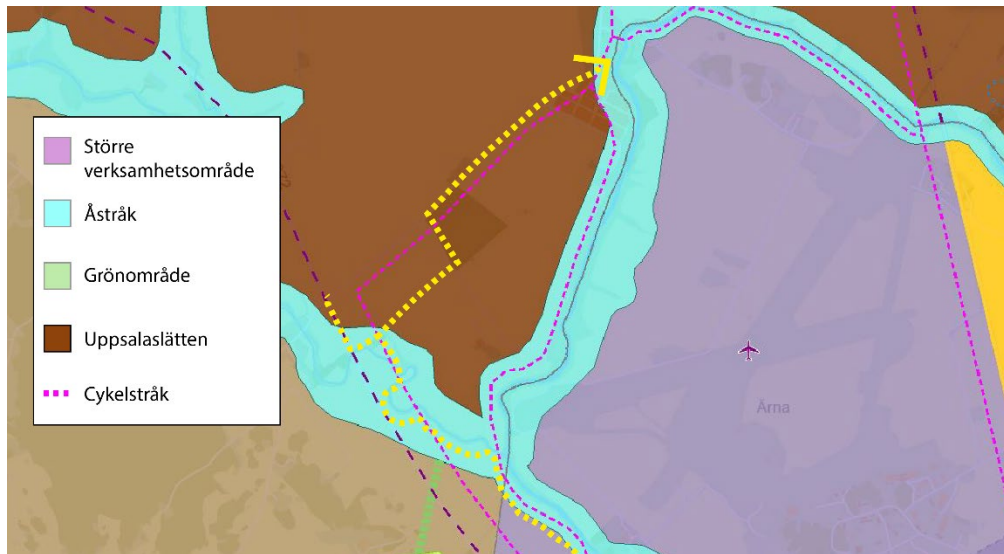
Figur 2 Vänster karta visar sträckan som prövades innan 2018. Höger karta visar sträckan som fick planbesked 2018.

Resultatet av förprojekteringen visade att sträckan som fick planbesked 2018 innebar svåra höjdskillnader, stor påverkan på åkermark, skredrisk och höga grundvattennivåer. Stadsbyggnadsförvaltningen gjorde bedömningen att delar av sträckan inte var genomförbar och beslut togs att se över möjligheten att dra om sträckningen.

Se bilaga *PM vägutformning 2022-08-25* för mer information om förprojekteringen.

## Översiktsplan

En gång- och cykelväg mellan Uppsala och Ulva har stöd i kommunens översiktsplan från 2016. Gång- och cykelvägnätet på landsbygden ska utvecklas som ett led i att förbättra kopplingarna för gång- och cykel och möjliggöra för pendling. Planområdet är omkring fem kilometer långt och är till största del beläget på mark som är utpekad som cykelstråk. Planområdet ligger även inom det område som översiktsplanen anger som åstråk och Uppsalaslätten.



Figur 3 Karta som visar utdrag av översiktsplanen med markanvändningar. Detaljplanen för gång- och cykelväg mellan Klastorp och Ulva är utmarkerad med gul streckad linje.

## Detaljplaner

Planområdet omfattas inte av någon gällande detaljplan. Planområdets södra del gränsar mot *Detaljplan för Garverigatan* från 2017 som reglerar marken för bland annat industri och kontor.



# Planens innehåll

## Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en gång- och cykelväg mellan Klastorp och Ulva, samt en bropassage över Jumkilsån. Gång- och cykelvägen ska fungera som ett rekreativstråk och bli en del av ett större cykelnät som kopplar samman centrala Uppsala med Ulva och Bälinge.

Gång- och cykelvägen ska tillgängliggöra årummet och öka närheten till vatten och natur. Detaljplanen ska ta hänsyn och skydda Fyrisån och Jumkilsåns vattendrag och närliggande natur genom att skapa ett naturligt grönområde.

## Planens huvuddrag

Detaljplanen möjliggör en 4,5 kilometer lång gång- och cykelväg mellan Klastorp och Ulva och en gång- och cykelbro över Jumkilsån. Gång- och cykelvägen är tänkt att bli en förlängning av den befintliga cykelvägen som går längs med Fyrisåns västra sida fram till Klastorp. Den planerade gång- och cykelvägen blir en del av ett större cykelvägnät som ökar möjligheten att pendla mellan centrala Uppsala och Ulva samt Bälinge.

Cykelvägen kommer även att fungera som ett rekreativstråk och tillgängliggöra besöksmålet Ulva kvarn. Från den planerade gång- och cykelvägen kommer det att vara möjligt att uppleva Uppsalaslätten samt å-landskapen längs med Fyrisån och Jumkilsån.

Gång- och cykelvägen kommer att anläggas så nära släntröner och vägren som möjligt, för att minska inspråktagande av jordbruksmark och uppdelning av jordbruksfastigheter. Marken för gång- och cykelvägen planläggs som VÄG<sub>1</sub> – *gång- och cykelväg* och bro-passagen över Jumkilsån som *bro*. Marken mellan gång- och cykelvägen och Fyrisån samt Jumkilsån planläggs som NATUR. Bestämmelsen är tänkt att fungera som en skyddsbestämmelse för att bevara befintlig natur och komplettera med växter som i förlängningen kan leda till en bättre vattenkvalitet. Strandskyddet kommer enbart att upphävas inom området som planläggs som VÄG<sub>1</sub> – *gång- och cykelväg*.

## Planområdet

### Geografiskt läge och areal

Planområdet är beläget 4 kilometer norr om centrala Uppsala och sträcker sig mellan Librobäck i söder och Ulva i norr. Detaljplanen är upp mot 4,5 kilometer lång och har en total area på omkring 10 hektar.

Planområdets bredd varierar längs sträckan då gång- och cykelvägen och slänterna ska anpassas till landskapets topografi.



Figur 4 Utzoomad karta som visar planområdets geografiska läge i förhållande till bland annat Bälinge och Lövsälöt. Planområdet är markerat med streckad linje mellan Klastorp och Ulva.



Figur 5 Inzoomad karta som visar planområdets geografiska läge. Planområdet är markerat med streckad linje mellan Klastorp och Ulva.

### Allmän områdesbeskrivning

Området mellan Klastorp och Ulva karaktäriseras av Fyrisån och Jumkilsåns dalgångar och sidoraviner, samt Uppsalaslättens öppna jordbruksmarker. Planområdet sträcker sig över ett trettiotal privata jordbruksfastigheter där majoriteten av fastigheterna brukas som åkermark, förutom två fastigheter där frukt och bär odlas. Fastigheterna som ligger sydväst om planområdet är utformade som smala skiften medan fastigheterna som ligger runt planområdets nordligaste delar är större fastigheter.

Utflyktsmålet Ulva ligger strax norr om planområdet och består av en kvarnbyggnad med tillhörande kvarnmiljö, intilliggande hantverksby och Ulva-Gubbens självplockning av bär. Ulva är ett välbesökt utflyktsmål med olika typer av aktiviteter som bilträffar, marknader och loppmarknad. I området finns även restaurang, café och en kommunal badplats.



Figur 6 Kartan visar Ulva kvarn, hantverksbyn och Ulva-Gubben.

Väster om planområdet ligger väg 272. Vägen trafikeras av tung trafik och tillåter körning upp till 80 kilometer i timmen. Intill väg 272, nordväst om planområdet ligger Broby, en by som ligger i norra delen av Börje socken. Öster om planområdet mellan Klastorp och Ulva ligger Ärna flygplats, Forsvarsmaktens flygbas F16.

Från Ulva går två befintliga gång- och cykelvägar. Cykelvägen norr om Ulva startar vid Ulva bilhandel och går till Forkarby och Bälinge. Cykelvägen som går öster om Ulva går längs med Fyrisån fram till väg 600. I planområdets södra del, vid Klastorp, finns en gång- och cykelväg som går längs med Fyrisån in mot centrala Uppsala.

## Landskapsbild och gestaltning

### Förutsättningar

Detaljplanen för gång- och cykelvägen omfattar ett område på cirka 4,5 kilometer. Landskapet längs med planområdet utgörs av Fyrisån och Jumkilsåns å-landskap samt Uppsalaslättens slättlandskap. Förprojekteringen och de geotekniska utredningarna har legat till grund för detaljplanen av gång- och cykelvägen.



Figur 7 Kartan visar Fyrisåns och Jumkilsåns sträckning genom landskapet samt Uppsalaslätten. Planområdet är markerat med vit streckad linje.

### *Fyrisån & Jumkilsån*

Södra halvan av detaljplanen sträcker sig längs med Fyrisån och Jumkilsån sydvästra sida. Fyrisån får sitt källflöde från Dannemora i norr och mynnar ut i Ekoln i söder, genom ett låglänt, flackt ängs- och åkermarkslandskap. Jumkilsån mynnar ut i Fyrisån. Både Fyrisån och Jumkilsån har en slingrande form i landskapet.

Fyrisån och Jumkilsån flyter djupt nedskurna i den omgivande åkermarken och kantas av öppna hag- och betesmarker med inslag av lundartade lövdungar. Träden är viktiga för både landskapets karaktär och för att stabilisera åarnas sidoraviner, då trädens rötter binder jordmassorna och minskar risken för skred och ras.

De geotekniska utredningarna har utvärderat markens stabilitet längs med bland annat Fyrisån och Jumkilsån. Resultatet från utredningarna har styrts cykelvägens sträckning och placering i förhållande till åarnas slänkrön.





Figur 8 Slutet av den befintliga cykelvägen. Klastorp ligger till höger utanför bild.



Figur 9 Bilden till vänster visar sydvästra sidan om Jumkilsån. Bilden till höger visar Fyrisån.

### *Uppsalaslätten*

Norra halvan av detaljplanen sträcker sig öster om Jumkilsån över Uppsalaslätten mot Ulva. Uppsalaslätten utgörs av ett storskaligt slättlandskap som breder ut sig norr och öster om Uppsala stad. Uppsalaslätten kännetecknas av vidsträckta vyer åt flera väderstreck och stora arealer odlad mark. 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.



Figur 10 Norr om planområdet, Uppsalaslätten.



Figur 11 Bilden till vänster visar Uppsalaslätten. På bilden till vänster syns bärodlingarna i Ulva.

Öster om planområdets nordligaste delar arrenderas marken av "Ulva Gubben" och består av storskalig bärodling. Odlingsområdet omfattas av större självvattningssystem och odlingsmarker som är belägna på både den västra och östra sidan om Fyrisån.

### Väg 630

Den nordligaste delen av detaljplanen planläggs parallellt med väg 630 fram till Ulva Gubben. Väg 630 är en statlig väg vilket innebär att gång och cykelvägen måste hålla sig utanför det statliga vägområdet. Ett vägområde är ett område utanför den hårdgjorda körytan som innefattar bland annat diken, slänt, säkerhetszon broar och trummor.



## Förändringar

Gång- och cykelvägar är dimensionerade för fotgängare, cyklister och lättare driftfordon, och kräver därmed en mindre omfattande uppbyggnad. Det innebär att den planerade gång- och cykelvägen kommer utformas i höjd med omgivande terräng och kommer därmed inte påverka landskapsbilden negativt.

Detaljplanen möjliggör att cykelvägen följer befintlig terräng med låga vertikallutningar längs hela sträckan. Användningsområdet VÅG<sub>1</sub> – *gång- och cykelväg* är dimensionerat för att rymma en hårdgjord gång- och cykelyta på 4 meters bredd, stödkant på 0,5 meter på vardera sida samt utrymme för släntområde på 2,5-3 meter. Släntområdena ska fungera som arbetsområde under anläggningstiden. Stödkanten är dimensionerad för att rymma plats för bänkar, soptunnor och belysning.

### *Fyrisån och Jumkilsån*

För att begränsa påverkan på åarnas natur och djurliv samt för att klara markförhållandena, ska cykelvägen anläggas mellan 5-15 meter från åns släntröner. Genom att lägga gång- och cykelvägen en bit från åkanten möjliggör det för mycket mindre schaktning av marken för att stabilisera upp vägen.

För att minska uppdelning av fastigheter ska marken planläggas fram till fastighetsgränserna längs med Fyrisån och Jumkilsån. Utrymmet mellan cykelvägen och åkanten planläggs som naturområde, NATUR, vars syfte är att fungera som en skyddsbestämmelse för att bevara befintligt natur- och djurliv. Det innebär att det blir ett större grönområde längs med åarna när åkermarken närmast släntröner omvandlas till naturområde. Syftet med planläggningen av naturområde är att skapa en större skyddszon mot Fyrisån och Jumkilsån, som säkerställer att anläggning av gång- och cykelvägen inte påverkar åarnas vattenkvalitet. Detaljplanen möjliggör även komplettering av växter som i förlängningen kan bidra till en bättre vattenkvalitet.



Figur 12 Exempel på utformning av gång- och cykelväg. Vänster bild visar den asfalterade och upplysta gång- och cykelvägen längs med Fyrisån mellan Tunabackar och Librobäck. Högerbilden visar den grusade gång- och cykelvägen mellan Ulva och väg 600.

### *Gång- och cykelbro*

För att komma över Jumkilsån behöver en bro anläggas. WSP har utrett gång- och cykelvägens läge och utformning för gång- och cykelbron. Resultaten från utredningarna har fungerat som underlag för bronns placering i detaljplanen. Gång- och

cykelbron planläggs som *bro*, och ytan har anpassats för att möjliggöra olika brotyper som utretts i *PM Brotyper*. Brons läge har baserats på förprojekteringen och de geotekniska utredningarna.

Genom att placera bron där båda sidor om Jumkilsån är relativt lika i höjd och där bredden över ån är relativt smal, minskar andelen mark som måste schaktas och fyllas ut. Den föreslagna placeringen möjliggör en mindre avancerad och kortare brokonstruktion som inte kräver stödben i mitten av bron. Brons utformning ska anpassas till omgivande landskap samt vatten- och naturmiljön. Brons konstruktion ska anpassas så att stödben inte förekommer inom vattendraget eller inom dalgång- och ravinområde.



Figur 13 Exempel på en låg gång- och cykelbro i trä utan stödben. Bron är en del av gång- och cykelvägen mellan Tunabackar och Libroäck och ligger intill Fyrisån.

### *Uppsalaslätten*

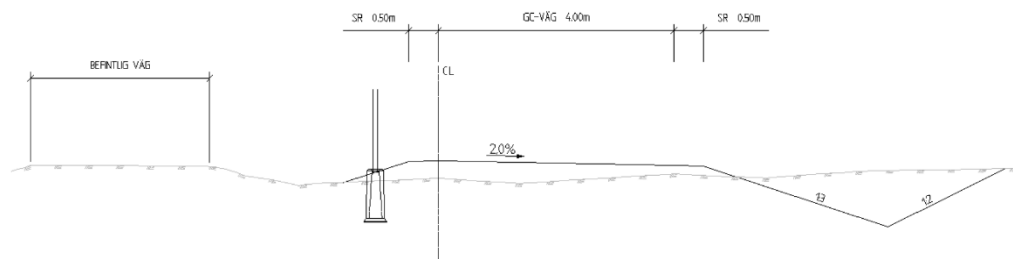
Mellan gång- och cykelbron och väg 630 planläggs gång- och cykelvägen längs med fastighetsgränserna över Uppsalaslätten.

### *Väg 630*

Detaljplanen för gång- och cykelvägen kommer att gå längs med Fyrisåns och Jumkilsåns sydvästra sida, för att sedan fortsätta i nordöstlig riktning över delar av Uppsalaslätten fram till väg 630. Gång- och cykelvägen går sedan parallellt med väg 630 fram till Ulva. Gång- och cykelvägen planläggs utanför vägområdet för väg 630.

Längs med den södra sidan om väg 630 planläggs cykelvägen förbi två skjul. Skjulen är i dåligt skick och kommer behöva rivas i samband med anläggning av gång- och cykelvägen.





Figur 14 Fram till anslutningspunkt vid "Ulva Gubben", Ulva kvarn, går gång- och cykelvägen parallellt med väg 630. Gång- och cykelvägen anläggs utanför vägområdet till väg 630. Gång- och cykelvägen avvattnas till eget dike på östra sidan (till höger i bilden ovan).

## Kulturmiljö

### Förutsättningar

Detaljplanen ligger inom riksintresseområde för kulturmiljön - Uppsalaslätten och Jumkilsåns dalgång (C35). Området omfattas av Uppsalaslätten som består av ett öppet sammanhängande odlingslandskap. 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.

Jumkilsån har en slingrande sträckning, med branta men förhållandevis smala åkanter. Flera av områdets å- och bäckraviner hålls öppna genom bete. I områdets nordvästra del är landskapet mera kuperat med större sammanhängande höjdparter samtidigt som dalgångslandskapet utmed Jumkilsån har en mer sluten karaktär.



Figur 15 Jumkilsån vid Ängeby. Foto: Bitte Franzén, 2014.

Inom Ulva finns byggnader som är utpekade som värdefull kommunal kulturmiljö. Den värdefulla miljön består av kvarnbyggnaden från 1875 med intilliggande damm och hantverksby.



Figur 16 Bilder från Ulva. Till vänster Ulva kvarn, till höger Ulva hantverksby.

### Förändringar

Det är viktigt att gång- och cykelvägen inte påverkar släntröner, dalgångar, raviner och vattendrag under och efter uppförandet. För att undvika detta ska gång- och cykelvägen anläggas längs med släntröner på åkermark. Gång- och cykelvägen ska anpassas efter landskapets topografi och placeras utanför åns dalgång och raviner, för att undvika träd och annan natur i så stor utsträckning som möjligt. Utrymmet mellan cykelvägen och åkanten som planläggs som naturområde, NATUR, ska verka som en skyddsbestämmelse, och säkerställa att anläggning av gång- och cykelvägen inte påverkar årnas vattenkvalitet och riksintresseområde för kulturmiljön - Uppsalaslätten och Jumkilsåns dalgång (C35).

Detaljplanen bedöms inte medföra någon betydande påverkan på riksintresseområde för kulturmiljön - Uppsalaslätten och Jumkilsåns dalgång (C35). Detaljplanen bedöms inte påverka viktiga byggnader och miljöer inom riksintresset för kulturmiljö inom Ulva kvarn.

### Arkeologi

Dialog hölls med länsstyrelsen 27 september 2021. Sannolikheten för att ny väsentlig arkeologisk kunskap ska hittas inom det begränsade arbetsområdet bedöms vara mycket låg. Planerade åtgärder kan därmed genomföras utan prövning enligt kulturmiljölagen. Länsstyrelsen bedömer att arkeologiska insatser inte är motiverade.

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

### Natur

Gång- och cykelvägen kommer att anläggas utanför släntröner på åkermark. Eftersom inget arbete planeras göras inom släntröner, åvall eller inom Fyrisån och Jumkilsåns vattendrag, bedöms inte några naturvärden påverkas av den planerade verksamheten.

Mark mellan cykelvägen och åkanten/fastighetsgränsen kommer att lösas in för att inte dela upp fastigheter i mindre obrukbara delar. Åkermark mellan cykelvägen och åkanten planläggs som natur och därmed skapas ett större och bredare grönområde längs med ån. Att åstadkomma ett bredare grönområde intill Fyrisån och Jumkilsån är

fördelaktigt för att kunna uppnå miljö kvalitetsnormer för vatten, då ett större avstånd mellan åker och vattendrag till viss del förhindrar att näringsämnen sprids till Fyrisån och Jumkilsån. Det kan i sin tur förbättra åarnas vattenkvalitet.

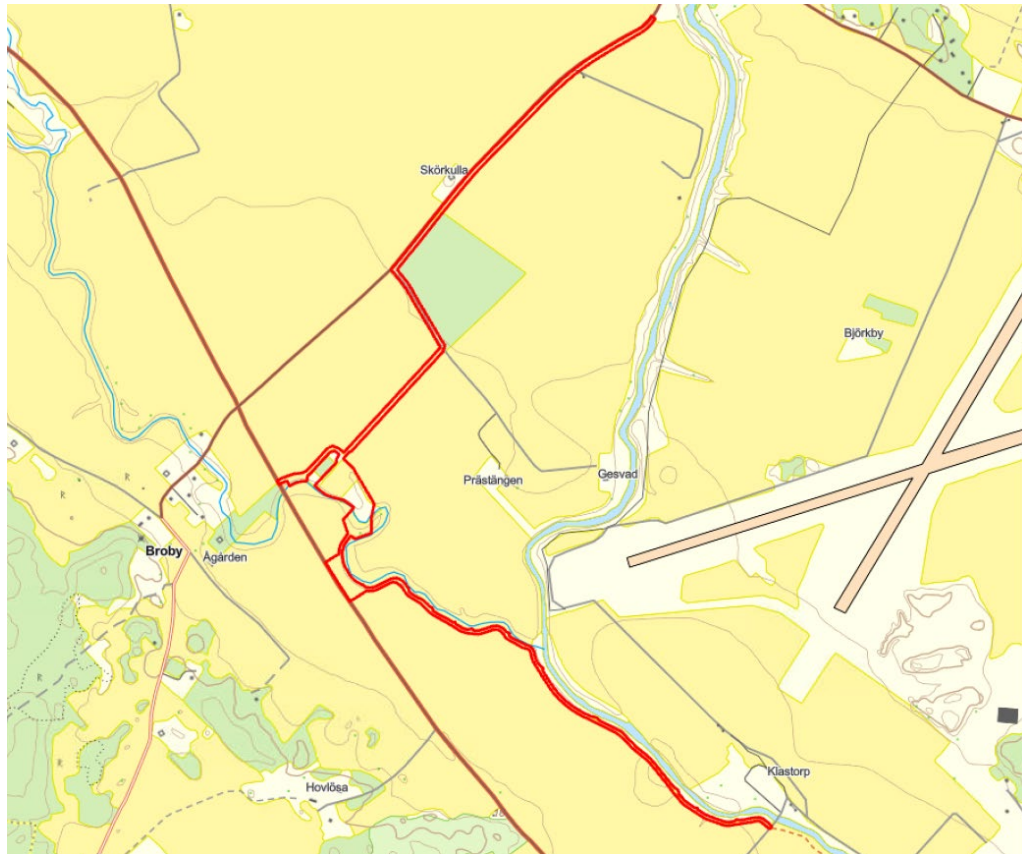
Söder om den planerade bron skär gång- och cykelvägen av åkerfastigheten Börje-Broby 2:1. Detta påverkar en åkeryta om cirka 0,3 hektar. Norr om bron skärmar cykelvägen av Rörby 2:1 som berör en yta på 1,15 hektar. Hela området brukas inte som åkermark utan som äng. Ängsytan är på cirka 0,25 hektar. Dessa ytor bedöms vara för små för att fungera som enskilda åkerfastigheter. De påverkade ytorna blir en del av planområdet och planläggs som NATUR. Se avsnitt *Fastighetsrättsliga åtgärder* för mer information om hur konsekvenserna för olika fastigheter har bedömts.

Två naturvärdesinventeringar, *Naturvärdesinventering Ulva GC 2022-08-25* och *Naturvärdesinventering och biotopkartering Jumkilsån 2022-07-14*, har genomförts av WSP Sverige AB. *Naturvärdesinventering Ulva GC 2022-08-25* omfattar en allmän inventering av bakgrundsinformation, ett fältbesök och en systematisk bedömning av naturvärden. *Naturvärdesinventering och biotopkartering Jumkilsån 2022-07-14* bygger på metoden att naturvärdesobjekt identifieras och bedöms med hänsyn till biotop- och artvärde.

#### **Naturvärdesinventering Ulva GC 2022-08-25**

En fältinventering har gjorts av WSP under våren 2022. Syftet med naturvärdesinventeringen är att identifiera och avgränsa de geografiska områden i landskapet som är av betydelse för biologisk mångfald.

Utredningen följer en inventeringskorridor som är cirka 4 kilometer lång och cirka 10 och 15 meter bred. Vid platsen för bron är korridoren vidgad och omfattar en något större yta, se bild nedan.



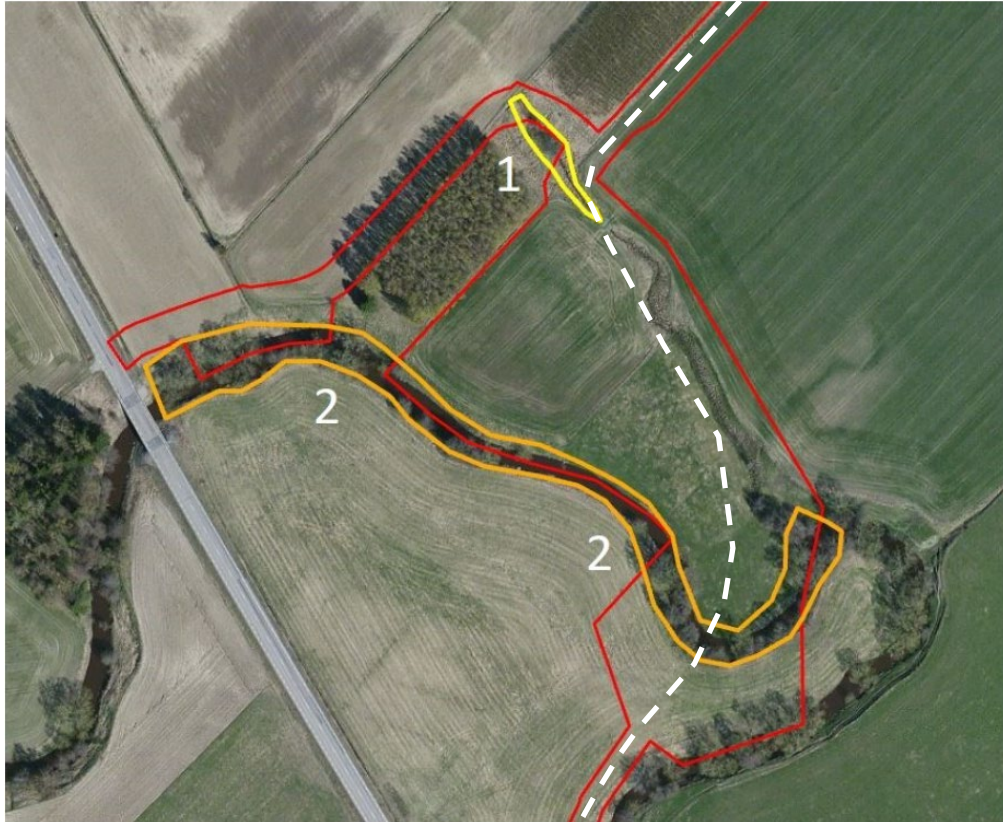
Figur 17 Karta från naturvärdesinventeringen. Avgränsning av inventeringsområde (röda linjer), med bredare område vid broläget.

#### *Naturvärden längs med sträckan*

Två mindre områden längs gång- och cykelvägen bedöms ha särskilda naturvärden. Delområde 1 bedöms ha ett visst biotopvärde tack vare varierade livsmiljöer, meandrande vatten och visst inslag av död ved. Artvärdet bedöms som lågt. Delområdet klassas som naturvärdesklass 4, *visst naturvärde*.

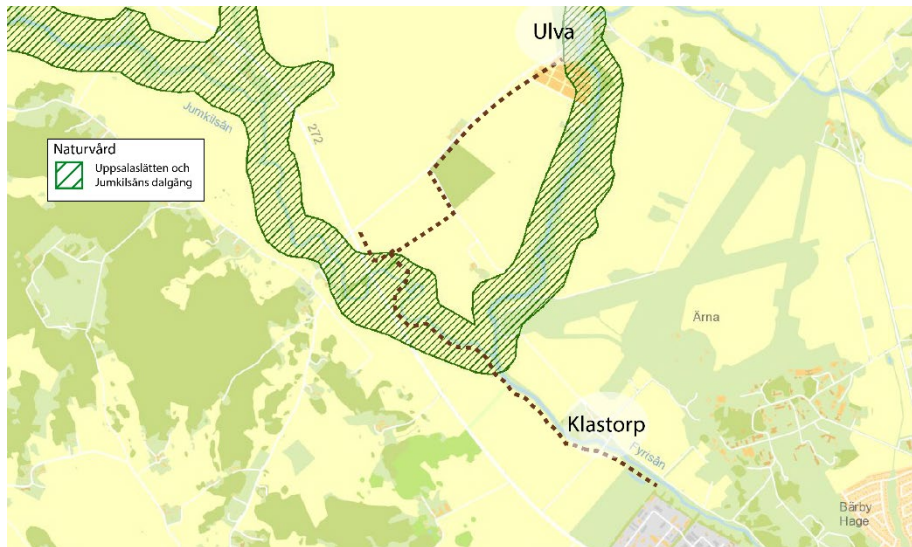
Delområde 2 bedöms ha ett påtagligt biotopvärde med trädslagsblandning, död ved, gamla, grova träd, fuktiga och blöta miljöer med varierande vattenstånd. Även om inga naturvårdsarter hittades vid inventeringen bedöms delområdet ändå ha förutsättningar för ett visst artvärde. Delområdet klassas som naturvärdesklass 3, *påtagligt naturvärde*.





Figur 18 Bild från naturvärdesinventeringen. Två avgränsade delområden som bedöms ha *Visst naturvärde* (gul gräns) respektive *Påtagligt naturvärde* (orange gräns). Sträckan för gång- och cykelvägen är markerad med vit streckad linje.

Detaljplanen ligger inom en mycket liten del av ängs- och betesmarksobjektet 8F2-CXS, som inventerades år 2003. Ängs- och betesmarksobjektet 8F2-CXS är långt och sträcker sig från åkern och längs Jumkilsåns norra sida, vidare ut till västra sidan av Fyrisån och fram till Ulva kvarn. Området som berörs av detaljplanen är en liten del av ängs- och betesmarksobjektets västra ände som ingår i utredningskorridoren. Floran noterades vid denna tidigare inventering i stort vara näringspåverkad. Samma gäller för utredningskorridoren 2022 och någon färsk betespåverkan fanns inte heller i objektet.



Figur 19 Karta över riksintresset för Jumkilsåns dalgång, planerad gång- och cykelväg är markerad i brunt.

#### *Biotopsskyddade diken*

Fem biotopsskyddade åkerdiken ingår utredningskorridoren. I regel befinner sig majoriteten av respektive dike utanför utredningskorridoren.

Ansökan om dispens för biotopsskyddade diken har påbörjats inom planprocessen.

#### *Särskilt skyddsvärda träd*

Inom utredningskorridoren har en klibbal observerats som bedöms uppfylla kraven på att vara ett särskilt skyddsvärt träd. Trädet är en fyrstammig, mycket grov al med håligheter i huvudstammen.

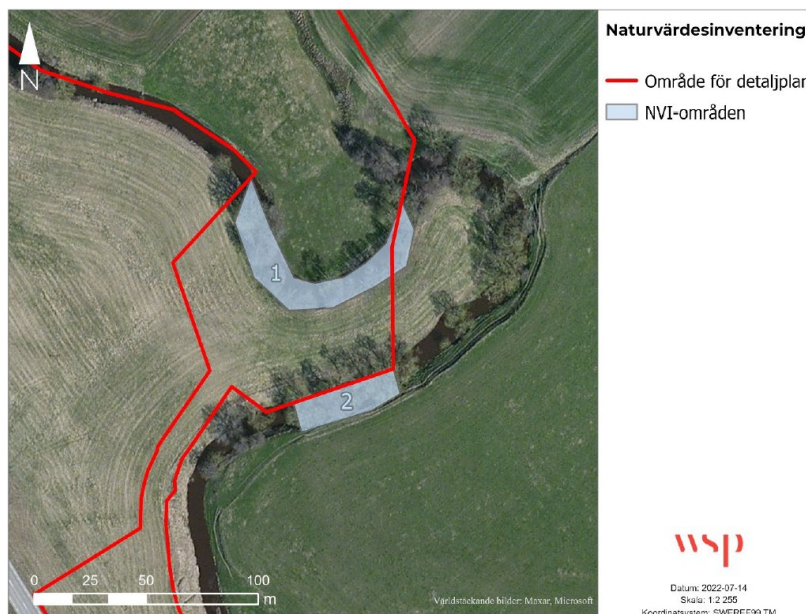


Figur 20 Plats för en klibbal (ljusgrön triangel) väster om Klastorp som bedöms uppfylla kriterierna för att vara särskilt skyddsvärt. Trädet är beläget utanför utredningskorridoren och inom området som planläggs som NATUR.

## Naturvärdesinventering och biotopkartering Jumkilsån 2022-07-14

### *Inventering av delområden vid broplacering*

Inventeringen utfördes av bottensubstratet inom två områden (delområde 1 och 2) av Jumkilsån där själva bron, eller brons anläggningsområde, passerar eller gränsar till vattendraget.



Figur 21 Undersökningsområdet för naturvärdesinventeringen.



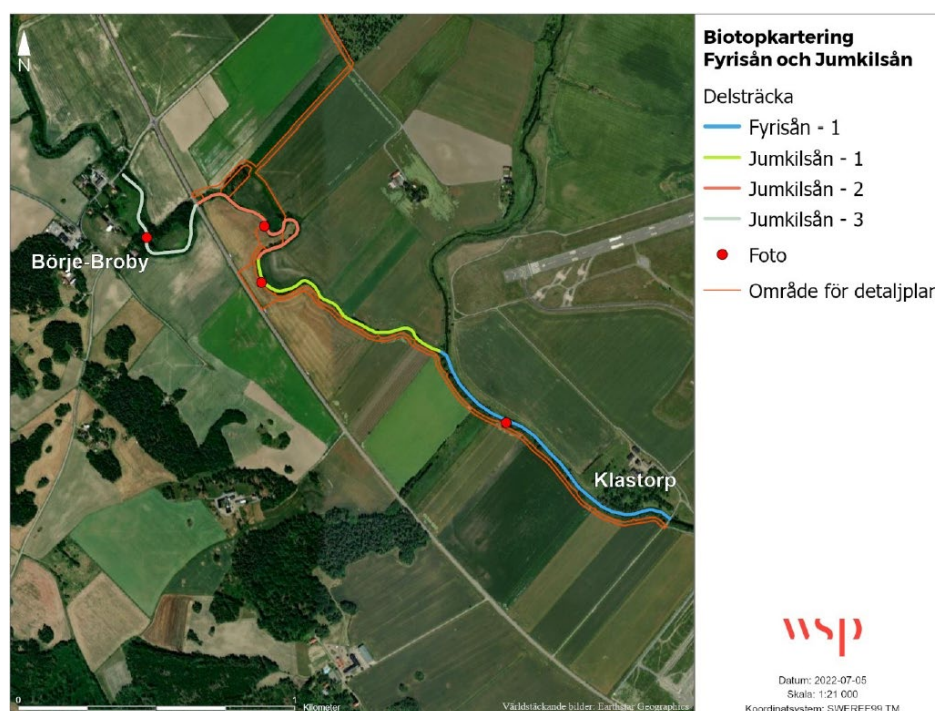
Bottensubstratet vid delområde 1 utgörs främst av hårt packad lera med inslag av små stenar och växtdelar. Varken kärlväxter eller stormusslor observerades inom delområde 1. Spår av bottenfauna observerades inom områdets västra del.

Delområde 1 bedöms tillhöra naturvärdesklass 4, *visst naturvärde*. Anledningen är att ett meandrande (slingrande) vattendrag alltid har en viss positiv betydelse för biologisk mångfald, trots att området omfattades av obetydliga artvärden. Generellt utgör lerbottnar ett bottensubstrat som inte är särskilt värdefullt för bottenfauna i vattendrag.

Inom delområde 2 var bottensubstratet likt delområde 1, men med större inslag av sten och växtdelar. Växtdelarna var större i sin omfattning och bestod av grenar och kan klassificeras som ved vilket ökar områdets habitatvärde. Inom vissa partier förekom en hög täckningsgrad av gul näckros och gul svärdslilja. Dessa arter har ett obetydligt artvärde vilket gör att även delområde 2 bedöms tillhöra naturvärdesklass 4, *visst naturvärde*.

Strandzonen inom båda delområdena var generellt rik på strandväxter som gynnas av höga näringsförhållanden. Förekomsten av träd bedöms som relativt stor vilket begränsade ljustillförseln till vattendraget avsevärt. Längs delar av delområde 1 finns det svämplan som regelbundet svämmas över, men den största delen av området har branta kanter som ibland består av blottade rotsystem från intilliggande träd (al).

#### *Biotopkarterade sträckor av Fyrisån och Jumkilsån*



Figur 22 Biotopkarterade sträckor av Fyrisån och Jumkilsån uppdelad efter delsträckor. Se bilaga Naturvärdesinventering och biotopkartering Jumkilsån 2022-07-14 för foton vid de röda punkterna.

Jumkilsån och Fyrisån rinner lugnt fram genom ett landskap med lång historia av jordbruk. Generellt är påverkan på vattendragen kopplad till historiska rensningar med syfte att skapa bättre dränerande förhållanden för den intilliggande jordbruksmarken.



Jordbruksmarken har även gjort anspråk på de ursprungliga svämplanen. Delsträcka 1 i både Fyrisån och Jumkilsån bedöms vara påverkade av överfördjupning (nedsänkning i en dalgång). Delsträcka 2 och 3 i Jumkilsån har behållit sin naturligt meandrande planform trots tidigare rensningar. I Jumkilsån är det endast delsträcka 1 närmast mynningen till Fyrisån som är av mer rätad karaktär.

Kvaliteten och avsaknaden av kärlväxter och bottenfauna inom naturvärdesinventeringen ger indikationer på att området är relativt påverkat från bland annat regelbunden rensning eller andra typer av påverkanskällor. Förekomsten av mindre ved indikerar att ingen rensning har skett under de senaste två åren. Eftersom inget arbete planeras inom vattenområdet bedöms inte naturvärdena inom de två delområdena påverkas av den planerade verksamheten.

## Strandskydd

Strandskyddet är ett områdesskydd som gäller generellt längs med stränderna hos alla sjöar och vattendrag liksom längs kusten och i skärgården. Syftet med strandskyddet är att på lång sikt trygga allmänhetens tillgång till stränderna och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

Det generella strandskyddet omfattar ett område av 100 meter från strandlinjen räknat, både in mot land och ut i vatten. Längs Fyrisån och Jumkilsån gäller strandskydd på 100 meter enligt miljöbalkens 7 kapitel.

I en detaljplan får kommunen upphäva strandskydd enligt 7 kapitlet miljöbalken för ett område om det finns särskilda skäl för det och om intresset som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset. Strandskyddet bör aldrig upphävas i större omfattning än vad som behövs för att genomföra planen. Beslutet att upphäva strandskyddet görs genom en administrativ bestämmelse i detaljplanen.

Skälet som ligger till grund för upphävande av strandskyddet är 7 kapitlet 18 c § 5 punkten i miljöbalken, ”att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området”. En lokaliseringsutredning har tagits fram för att undersöka om detaljplanen för cykelvägen måste anläggas inom strandskyddat område eller om vägen kan anläggas på annan plats. Lokaliseringsutredningen visar att eftersom rekreativsvärdet ligger i att gång- och cykelvägen anläggs nära ålandskapet kan inte det allmänna intresset tillgodoses utanför det strandskyddade området.

Strandskyddet upphävs inom markanvändningen VÄG<sub>1</sub> – *gång- och cykelväg* och ska vara kvar inom markanvändningen NATUR och W – *vattenområde*. Detaljplanens syfte är att möjliggöra en rekreativsväg mellan Klastorp och Ulva samt som pendlingsväg. Detaljplanens sträckning bedöms som en viktig fortsättning av det befintliga rekreation- och cykelstråk som går längs med Librobäck samt kopplar till viktiga gång- och cykelvägar norr om Ulva. Sträckan ses också som ett viktigt samhällsintresse när det kommer till att tillgängliggöra Fyrisån och Jumkilsån och skapa rekreativsområden som är viktiga för fysisk hälsa, mentalt välbefinnande och social interaktion.

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 ska anläggas utanför vattendrag och områden för sidoraviner.

Alternativet som presenteras i lokaliseringsutredningen, med syftet att undvika att ta strandskyddad mark i anspråk, är att planlägga gång- och cykelvägen längs med väg 272. Utredningen pekar på att sträckan längs med väg 272 inte tillgodoser samhällsintresset att tillgängliggöra Fyrisån och Jumkilsån som ett rekreativstråk. Sträckan bedöms ha låga rekreativvärden i och med närheten till väg 272 och avståndet till ålandskapen.

Att anlägga cykelvägen inom strandskyddat område är förenligt med detaljplanens syfte och med översiktsplanen från 2016. Detaljplanens sträckning möjliggör för ett bättre brolägg, som innebär en mindre påverkan på Jumkilsåns natur, vattenmiljö och djurliv, samt bedöms kunna bidra med positiva åtgärder då åkermark närmast åkanten görs om till naturområde. Cykelvägen bedöms inte strida mot strandskyddets syften.

## 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. Pållning, 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”. Ansökan om tillstånd till vattenverksamhet prövas av mark- och miljödomstolen.

Gång- och cykelbron ligger inom området för 100-årsregn. Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet kommer att göras i anläggningsskedet. Utredningar som har tagits fram har utrett markens stabilitet och brotyper som kan användas som underlag vid tillståndsprövning för vattenverksamhet. Detaljplanen är flexibelt utformad när det gäller placering och utformning av gång- och cykelbron. Detta möjliggör bästa möjliga lösning i samband med tillståndsprövningen för vattenverksamhet.

## Trafik och tillgänglighet

### Förutsättningar

#### *Gång- och cykel*

Det finns två 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 cykelvägen, som följer Fyrisån fram till väg 600. Söder om planområdet går en gång- och cykelväg längs med Fyrisåns västra sida mellan Tunabackar och Klastorp. Slutet på den cykelvägen går in i planområdet för denna detaljplan.

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.

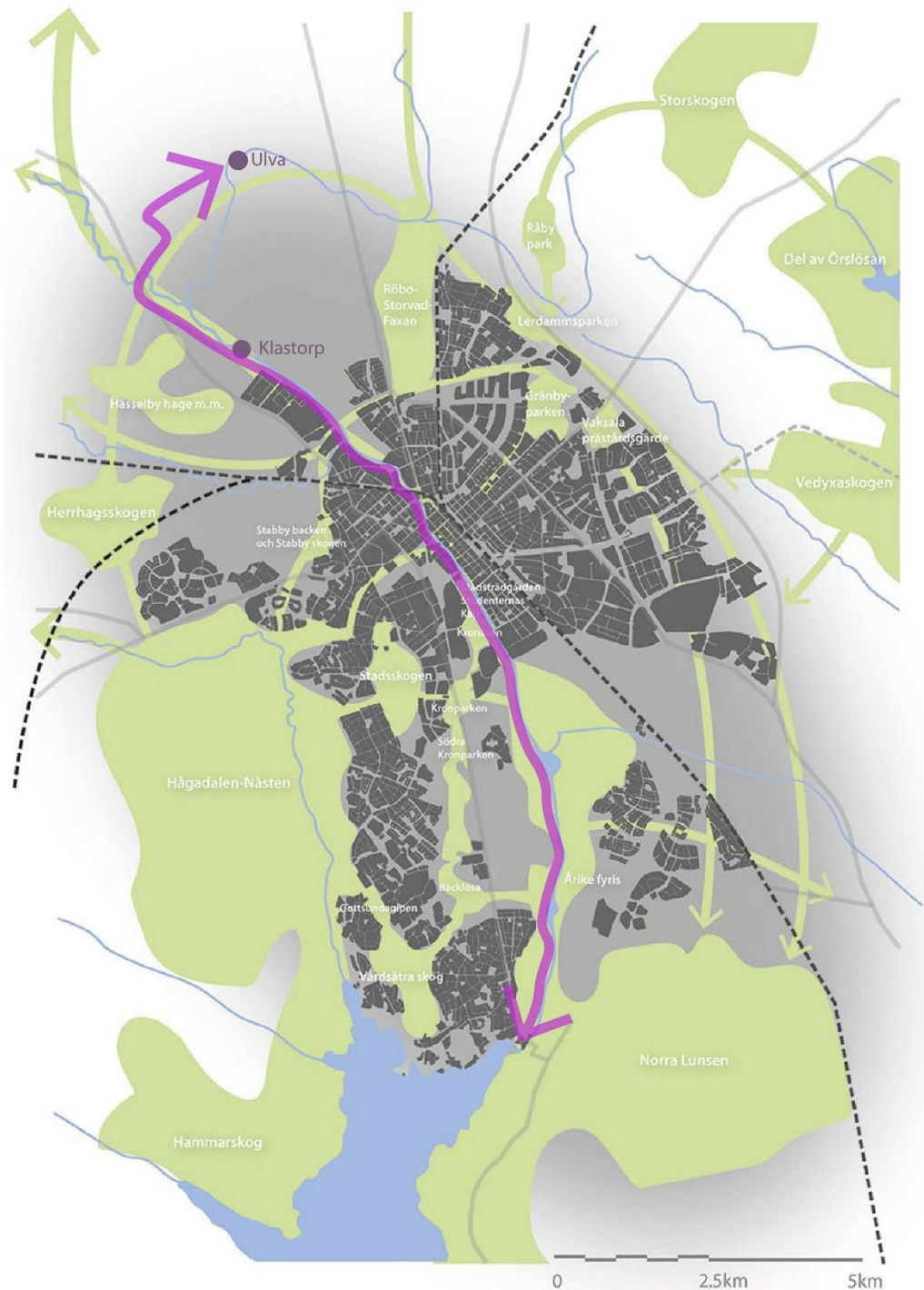


Figur 23 karta visar befintliga gång- och cykelvägar i rosa streckade linjer och planerad gång- och cykelväg i gul streckad linje.

## Förändringar

### *Gång- och cykeltrafik*

Gång- och cykelvägen mellan Klastorp och Ulva blir en förlängning av den befintliga gång- och cykelvägen som går mellan Tunabackar längs med Fyrisåns västra sida till Klastorp. Detaljplanen för gång- och cykelvägen möjliggör rekreation och cykelpendling till Ulva och Broby. Anslutningsvägen från gång- och cykelvägen till väg 272 kommer att länka samman Broby och närliggande busshållplatser, vilket ger bättre förutsättningar ur ett ”dörr-till-dörr-perspektiv”.



Figur 24 Cykelvägen mellan Klatorp och Ulva förlänger möjligheten att röra sig längs med Fyrisån fram till Flottsund. Ny och befintlig gång- och cykelväg är ritad på grön- och blåstrukturkarta från Uppsala kommuns Översiktsplan 2016.

### Tillgänglighet för funktionshindrade

Tillgänglighet för alla är ett jämlikhetskrav. Allmänna platser och områden för andra anläggningar än byggnader ska kunna användas av personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga i enlighet med 8 kapitlet 12 § plan- och bygglagen. Detaljplanen

kommer att förbättra tillgänglighetsperspektivet genom att göra det möjligt att röra sig längs med slätt- och å-landskap.

Detaljplanen möjliggör för olika typer av ytskikt på gång- och cykelvägen. För god framkomlighet rekommenderas en hårdgjord yta av exempelvis asfalt. De geotekniska utredningarna har utgått från asfalt som underlag vid beräkningar på bärighet och utfyllnad av mark samt släntområde. Detaljplanen möjliggör för belysning och bänkar längs med sträckan. Belysning är viktigt för orientering vid mörker samt viktigt för att ökad trygghet. Genom att placera ut bänkar längs med sträckan skapar det förutsättningar för äldre och personer med begränsad rörlighet att vila.

## Mark och geoteknik

Gång- och cykelvägens sträckning består i huvudsak av åkermark och naturmark. Från Klastorp ligger planområdet för gång- och cykelvägen bredvid Fyrisån. Cirka en kilometer nordväst om Klastorp ansluter Jumkilsån.

Förprojekteringen av gång- och cykelvägens utformning visar att det är fördelaktigt att följa Jumkilsåns sydvästra sida, då marken längs med ån är mer i jämn nivå jämfört med den nordöstra sidan. Förprojekteringen visar att det är svårare höjdförhållanden och längre distans mellan Jumkilsåns släntkrön längre söderut. Projekteringen pekar ut ett område längre norrut längs med Jumkilsån som har goda markförhållanden för att anlägga en bropassage med en kortare och enklare brokonstruktion.

Cykelvägen ska anläggas enligt standardkrav för gång- och cykelväg enligt kommunens tekniska handbok. För att underlätta hanteringen i bygglovsskedet finns en bestämmelse om minskad bygglovsplikt i detaljplanen. Den syftar till att underlätta åtgärder som medför schaktning eller fyllning inom planområdet. Skulle delar av gång- och cykelvägen behöva ytterligare stabilisering kan lättkompensation med exempelvis skumglas användas.

### *Geotekniska undersökningar*

De geotekniska undersökningarna gjorda av WSP i oktober 2021 och augusti 2022 visar att för sträckan längs med Fyrisån och Jumkilsån består jorden överst av 1-2 meter silt blandat med torrskorpelera. Silten underlagras av 16-30 meter sulfidhaltig siltig lera som sedan underlagras av friktionsjord av okänd fraktion.

Majoriteten av sträckningen för gång- och cykelvägen har god stabilitet och sättningsförhållanden som är försumbara för planerad bankhöjd. Gång- och cykelvägen kan anläggas relativt nära Fyrisåns släntkrön, men för att säkerställa att området närmast ån inte påverkas negativt under anläggningsskedet är den placerad en bit från släntkrönet.

Jumkilsån är känd för dess meanderbågar och vid området för bron pågår lätt erosion. Stabilitetsberäkningar 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. I de sektioner där stabilitet varit mest ogynnsam har en känslighetsanalys utförts där en meter erosion av ån har beaktats i riktning mot gång- och cykelvägen.

För de tre sektioner där riktvärdet för markstabilitet inte klarades längs med Jumkilsån, har cykelvägen flyttats ut 3-11 meter från slänkrön. Genom att flytta ut cykelvägen undviks djupare schaktning och utfyllnad av mark, vilket säkerställer att inget markarbete sker inom området för Jumkilsåns slänkrön eller släntområde.

Resultatet från de geotekniska utredningarna visar att gång- och cykelvägen kan ha en bärighet som klarar vikten för driftfordon och utryckningsfordon tack vare det mäktiga lerlagret.

#### *Gång- och cykelbro*

Den planerade bron har ett brospann på cirka 30 meter samt 4 meter bred köryta. Lermäktigheten vid broläget är cirka 40 meter och grundläggning av fundament rekommenderas ske på mantelburna pålar. Beräkningar för broläge visar på god stabilitet.

Tillfartsbankar får ha ett maximalt grundtryck på cirka 30 kilopascal för att undvika problem med stabilitet. I ett av de framtagna broförslagen blir tillfartsbanken på norra sidan cirka 2 meter hög motsvarande cirka 40 kilopascal last. För att minska lasten kan tillfartsbanken lastkompenseras med lättfyllnadsmaterial som exempelvis skumglas. Lättfyllnadsmaterial kan läggas högt upp i bankfyllningen, från terrass med 80 centimeter tjocklek.

På södra sidan förväntas tillfartsbanken bli mellan 0,8 och 1,2 meter hög motsvarande 16-24 kilopascal last, vilket inte kräver någon förstärkningsåtgärd.

Detaljplanen möjliggör för olika typer av brokonstruktioner med syfte att det ska finnas utrymme att anpassa bron efter platsens förutsättningar. Beroende på vilken brotyp som väljs och brofundament kan det eventuellt komma att påverka Jumkilsåns närområde olika mycket.

## **Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten**

### **Förutsättningar**

#### *Grundvattenförekomster*

Detaljplanen ligger inom grundvattenförekomsten Jumkilsåsen-Broby, med klassificerad status ”god”, både kvantitativt och kemiskt. Grundvattenförekomsten sträcker sig från Librobäck i söder till Broholm i norr.

Grundvattnets känslighet varierar inom området. I de södra delarna av planområdet som ligger längs med Fyrisån och Jumkilsån är grundvattnet kategoriserat som låg känslighet. I 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

utan tillstånd 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. Täckverksamhet eller markarbeten får inte medföra bortledning av grundvatten eller sänkning av grundvattennivån.

Markprover från den geotekniska utredningen visar att marken består av ett mäktigt lerlager, som överlagrar det vattenförande friktionsmaterialet. Analyser har visat att grundvattennivån troligtvis är i nivå med åarnas vattennivå.

#### *Dagvatten & ytvatten*

Fyrisån är ett huvudavrinningsområde som mynnar ut i Ekoln, norra Mälaren. Den aktuella sträckan, Fyrisån-Jumkilsån, är omkring två kilometer lång. Vid Vatteninformationssystemets (VISS) senaste statusklassning klassificerades vattenförekomstens ekologiska status som ”måttlig”, till följd av övergödning och förorenade ämnen.

För *Fyrisån Jumkilsån – Sävjaån* är klassificeringen dålig och 99 % av vattendragsfåran bedöms som avvikande från referensförhållandet. Detta innebär att det i teorin inte kan ske någon försämring i klassificering och knappt någon procentuell försämring.

För *Jumkilsån* är klassificeringen god och 0 % av vattendragsfåran bedöms som avvikande från referensförhållandet. Detta innebär att minsta påverkan på vattendragsfårans kanter kommer att leda till en försämring.

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

### **Förändringar**

#### *Grundvattenförekomster*

Detaljplanen bedöms inte påverka grundvattenförekomsten Jumkilsåsen-Broby i och med det mäktiga lerlagret som överlagrar vattenförekomsten. I och med att gång- och cykelvägen enbart är avsedd för fotgängare och cyklister, anläggs den med en lättare uppbyggnad vilket betyder att enbart det översta jordlagret kommer att schaktas ut.

#### *Dagvatten & ytvatten*

Detaljplanen bedöms inte påverka Fyrisåns vattendragsfåra eftersom inget ingrepp kommer att göras vid vattendragens kanter. Genomförandet av detaljplanen bedöms inte försämra miljöstatus för vattendragets närområde eller svämplanets strukturer och funktion i vattendragen, eller någon av parametrarna för hydromorfologiska kvalitetsfaktorer.

Detaljplanens genomförande antas till viss del motverka läckage av näringsämnen från jordbruksmarken till vattendragen eftersom den medför ett skifte från jordbruksmark



till naturmark i vattendragens närområde. Detaljplanens genomförande kan även bidra till en förbättrad avrinning från jordbruksmarken genom att ett växtklätt avvattningsdike har förmågan att ta upp näringsämnen genom att fasta partiklar sedimenterar och lösta partiklar tas upp. Diket medför också en fördröjande effekt då vatten från åkermark inte når vattendraget direkt. Det kan bidra i positiv bemärkelse till möjligheten att uppnå god ekologisk status.

Gång- och cykelvägen ska följa kommunens tekniska handbok och utformas så att dagvatten avleds från vägen och inte rinner rakt ut i vattendragen Fyrisån och Jumkilsån. Detta kan uppnås genom växtbekladda avvattningsdiken. Vid passage av diken behöver en trumma anläggas under cykelvägen. Trumman ska vara dimensionerad på ett sätt som klarar de vattenflöden som kan uppstå och förhindra att dämning uppstår. Det behöver också säkerställas att trummorna anläggs på ett sätt som inte orsakar vattenhinder för eventuella vattenlevande organismer. Lämpligt är då exempelvis en nedsänkt trumma, eller en trumma som sparar den naturliga bottenmiljön.

## Hälsa och säkerhet

### Föroreningar

#### *Markföroreningar*

På fastigheten Rörby 2:1, i närheten av väg 630, finns en plats utpekad som förorenat område. Föroreningen härstammar från en plantskola som funnits på fastigheten tidigare. Föroreningen bedöms inte påverka detaljplanens innehåll eller genomförande, detta på grund av avståndet till planområdet som uppgår till cirka 150 meter.

Med anledning av planområdets närhet till Ärna flygplats kan det finnas en risk att flygplatsrelaterade föroreningar har spridits till planområdet. Eftersom schaktningen i anläggningsskedet kommer vara ytlig bedöms risken att eventuella flygplatsrelaterade föroreningar sprids till grundvatten eller vattendrag vara liten.

Schaktningen som planeras genomföras är grund. Under entreprenaden behövs uppmärksamhet på förekomst av avvikande massor som kan innehålla föroreningar. Schaktningen ska avbrytas och miljökontrollant tillkallas om misstanke om ytterligare förorening uppstår. Kontakt ska också tas med tillsynsmyndigheten för dialog om hur arbetet kan utföras vidare.

#### *Ljusföroreningar*

Den artificiella belysning som används idag kan störa nattaktiva djurarter som är beroende av mörker eller mycket svagt ljus för sin överlevnad. Ljusets effekter beror på belysningens karaktär och egenskaper, exempelvis ljusstyrka, riktning, polarisering och flimmer. Det är därför viktigt vilken ljuskälla, effekt, ljusspridning med mera, som används.



Detaljplanen möjliggör för belysning längs med cykelvägen men styr inte typ av belysning. Val av belysning ska göras inom anläggningsskedet och hänsyn ska tas till ljusets frekvens, riktning och om belysningen ska vara sensorstyrd. Belysningsstolpar ska vara i kulör som harmonierar med landskapet. Hänsyn ska också tas till Försvarmaktens förhållningsregler. Det innebär att ljusets styrka kommer behöva anpassas för att inte störa Försvarmaktens start- och landningsbana samt övriga verksamheter vid Ärna flygplats.

### **Flygplats och buller**

Försvarmakten har i dialog med stadsbyggnadsförvaltningen framfört att avståndet mellan gång- och cykelvägen och Ärna flygplats är tillräckligt långt. Trafikbullerförordningens riktvärden för buller från flygtrafik omfattar inte militär flygtrafik.

Fotgängare och cyklister kommer tillfälligt röra sig inom de utpekade zonerna för buller från Försvarmaktens verksamheter. Buller från flygtrafik och skjutbanan är varierande och inte konstanta i området.

### **Översvämningar**

Gång- och cykelbron ligger inom översvämningssområde för 100-års regn. Gång- och cykelvägen ligger utanför översvämningssområde för 100-års regn.

## **Teknisk försörjning**

### **Avfall**

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

# Planbestämmelser

## Användning av mark och vatten

### Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
<b>VÄG<sub>1</sub></b>	<p><i>Gång- och cykelväg</i></p> <p>Planbestämmelsen möjliggör anläggning av gång- och cykelväg inom planområdet. Bestämmelsen innefattar hårdgjord yta för cykelväg, stödkant och släntområde. Släntområde rymmer även yta för arbetsområde vid anläggning.</p> <p>Markanvändningen gång- och cykelväg syftar också till att rymma bänkar, sopkärl och belysning.</p>
<b>NATUR</b>	<p><i>Naturområde</i></p> <p>Planbestämmelsen är avsedd för att säkerställa att den naturliga växligheten, som exempelvis lövskog längs Jumkilsån samt bredbladigt gräs, tistlar och nässlor bevaras i strandkanten och släntkrön, samt möjliggöra för komplettering av växlighet som kan i förlängningen förbättra kvalitén på Fyrisån och Jumkilsåns vattendrag. Naturområdet ska fungera som skyddsbarriär mot gång- och cykelvägen och åkermark.</p>
<b>W</b>	<p><i>Vattenområde</i></p> <p>Planområdet innefattar mindre delar av Fyrisån och Jumkilsån.</p>

### Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
<b>bro</b>	<p><i>Bro</i></p> <p>Bestämmelsen innebär att det är möjligt att uppföra en bro för allmän gång- och cykeltrafik över Jumkilsån.</p>

**a<sub>1</sub>** *Strandskyddet är upphävt. Detta gäller Väg<sub>1</sub> – gång och cykelväg. Allmän plats.*

Planbestämmelsen upphäver strandskyddet för den mark som behövs för att anlägga gång- och cykelvägen inklusive gång- och cykelbron.

### **Administrativa bestämmelser**

<b>Planbestämmelse</b>	<b>Beskrivning och motiv</b>
<b>Minskad marklovsplikt</b>	<p><i>Marklov krävs inte för markändringar i höjdläge mindre än 1,5 meter. Bestämmelsen gäller under planens genomförandetid.</i></p> <p>Bestämmelsen syftar till att minska marklovsplikten för ingrepp som exempelvis schaktning och fyllning upp till 1,5 meter i höjdläge. Åtgärder som är nödvändiga för gång- och cykelvägen upp till 1,5 meter bedöms inte ha påverkan på landskapsbilden.</p>

## **Planens genomförande**

### **Organisatoriska åtgärder**

#### **Tidplan**

Planen bedrivs med målsättningen att detaljplanen ska bli antagen av kommunfullmäktige under fjärde kvartalet 2023. Under förutsättning att planen inte blir överklagad får detaljplanen laga kraft tre veckor efter antagande.

Byggstart planeras till 2025.

#### **Genomförandetid**

Planens genomförandetid är 5 år från det datum planen får 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 redovisas i fastighetsförteckningen. Det finns 23 fastigheter och tre marksamfälligheter inom och i anslutning till planområdet. Berörd mark utgörs främst av privatägd åkermark.

### **Servitut och rättigheter**

Inom planområdet förekommer flera servitut och ledningsrätter. Bland annat finns ett servitut för gång- och cykelväg i planområdets södra ände som behöver upphävas.

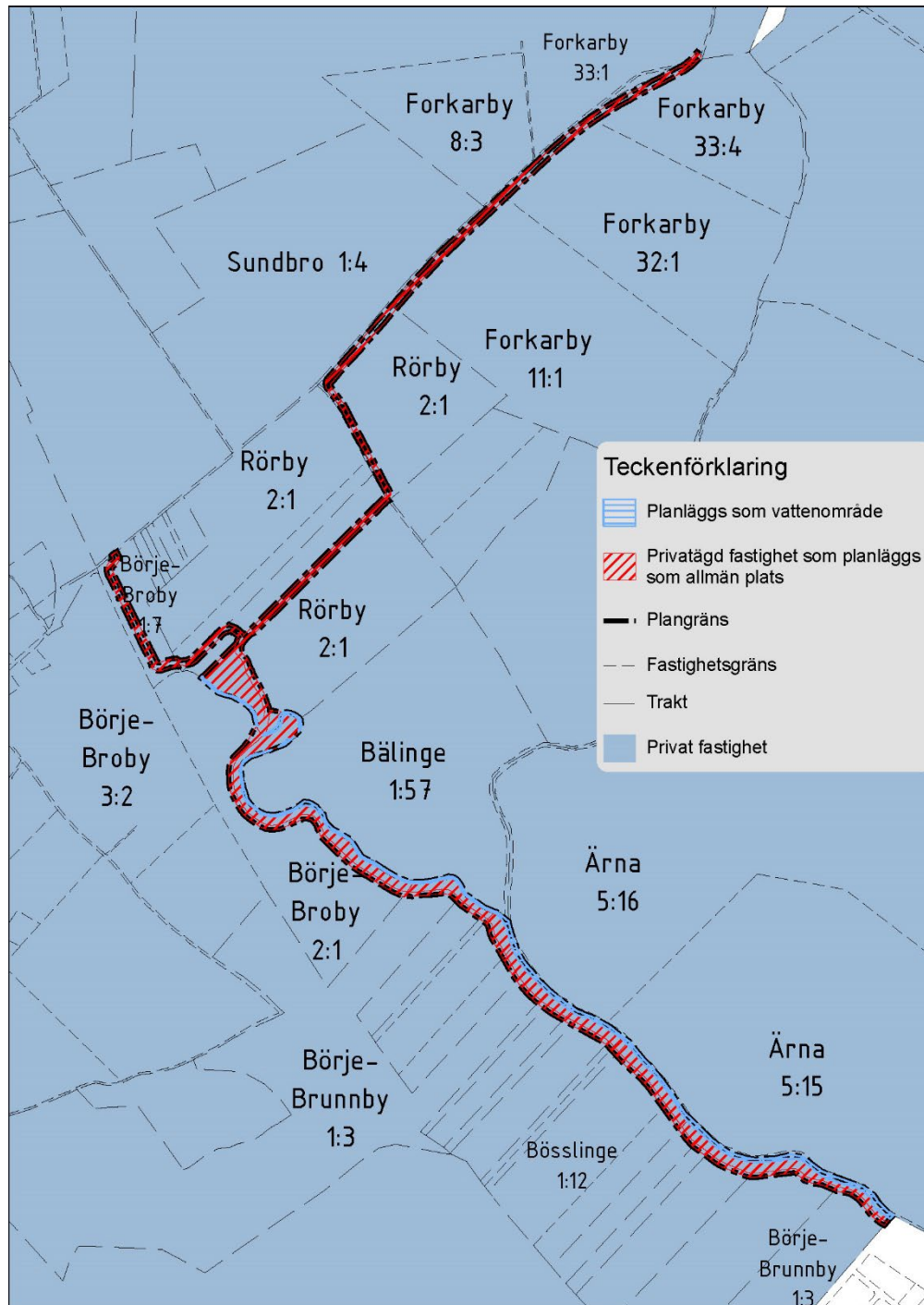
### **Markavvattningsföretag**

Inga markavvattningsföretag finns inom detaljplanens område.

### **Konsekvenser för fastigheter inom planområdet**

Detaljplanen innebär att delar av fastigheters markareal planläggs som allmän plats genom markanvändningarna gång- och cykelväg och natur. Allmän plats med kommunalt huvudmannaskap innebär dels att kommunen kan lösa in marken och dels att fastighetsägaren kan begära att marken löses in av huvudmannen. Den del av fastigheten som avses för markinlösen illustreras med röd färgmarkering i bilagan fastighetskonsekvenser.

Detaljplanen möjliggör inte några nya avstyckningar eller byggrätter.



Figur 25 Övergripande karta över gång- och cykelvägens sträckning och närliggande fastigheter. Se bilaga B fastighetskonsekvenser för mer detaljerade kartor.

### Fastighetsbestämning

Det finns osäkra fastighetsgränser inom planområdet. Fastighetsbestämning för berörda fastighetsgränser har ansökts.

## **Fastighetsreglering**

För att Uppsala kommun ska kunna få tillgång till mark för utbyggnad av gång- och cykelvägen och naturmarken kommer kommunen att nyttja möjligheten till inlösen av allmän plats som regleras i plan- och bygglagen. Detta sker genom att kommunen ansöker om fastighetsreglering. Fastighetsreglering är en fastighetsbildningsåtgärd enligt fastighetsbildningslagens femte kapitel som innebär att mark överförs från en fastighet till en annan. Förrättningen kan genomföras först när detaljplanen fått 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 plats.

### **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 kapitlet 17 §. Överlåtelse av mark till allmän plats kan ske med stöd av avtal mellan kommun och fastighetsägare eller genom av lantmäterimyndighet bedömt markvärde och ersättningsbeslut enligt expropriationslagen 4 kapitlet. 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 meter i bredd samt naturområde och vattenområde fram till å-mitt. Området för gång- och cykelvägen inkluderar stödremsa som ska kunna rymma belysning, bänkar och soptunnor, samt utrymme för slänter på 2–3 meter på vardera sida. Planområdets bredd varierar utifrån topografin och behovet av slänter längs vägen.

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

### **Geoteknisk utredning**

För att utreda förutsättningarna för att anlägga väg har en geoteknisk utredning genomförts som ligger till grund för vald sträckning.

### **Ledningar**

Längs med Fyrisån från Klastorp finns vatten- och avloppsledningar som sedan korsar Jumkilsån och går norrut mot Ulva. Det finns även fiber och elkablar längs med väg 630 mellan Ulva och Broby samt på enstaka mindre vägar till fastigheterna inom undersökningsområdet. Längs med väg 630 finns dessutom två små elbyggnader, som kan behöva flyttas i anläggningsskedet.

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

- Uppsala Vatten och Avfall AB
- Upplands energi
- Skanova

Det kan finnas ytterligare ledningar som berörs av detaljplanen. Allmänna ledningar kan ligga i området eftersom det planläggs som allmän plats i detaljplanen.

Kontakt med de berörda ledningsägarna ska tas i god tid. Utsättning av befintliga kablar ska begäras innan arbetena sätts igång. Befintliga anläggningar måste hållas tillgängliga för berörda ledningsägare under byggtiden.

## 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 kapitel 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 kapitel 6§

Detaljplanen gör det möjligt att anlägga 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. Det är viktigt att sträckningen av gång- och cykelvägen 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.

Schaktningen vid anläggandet av gång- och cykelvägen kommer inte att kräva någon större utgrävning. Schaktningarna 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. Den föreslagna placeringen möjliggör 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.

#### Samråd med länsstyrelsen

I samrådsskedet gjorde stadsbyggnadsförvaltningen en undersökning som en del av planbeskrivningen. Undersökningen resulterade i en bedömning att det inte fanns några omständigheter som talade för att detaljplanens genomförande skulle innebära risk för betydande miljöpåverkan. Med anledning av det upprättades inte en miljökonsekvensbeskrivning.

Länsstyrelsen tog ställning till undersökningen som en del av sitt samrådsyttrande. Länsstyrelsen delar inte stadsbyggnadsförvaltningens bedömning. De anser att det finns risk för betydande miljöpåverkan på miljökvalitetsnormer för vatten samt riksintresse för naturvård och fridlysta arter.

Med anledning av länsstyrelsens yttrande har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats. Innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen och vilka aspekter den berör beslutades vid ett avgränsningssamråd med länsstyrelsen den 2 juni 2022. Vid samrådet beslutades att miljökonsekvensbeskrivningen ska omfatta följande aspekter:

- Naturmiljö och biotopskyddade områden
- Hydromorfologi
- Rekreation och friluftsliv



- Riksintresse för naturvård
- Strandskydd

Med utgångspunkt i miljöbedömningsförordningen 5§ (2017:966) bedöms därför att ett genomförande av detaljplanen kan medföra risk för betydande miljöpåverkan. Undersökningen som följer nedan har därför uppdaterats utifrån miljökonsekvensbeskrivningens slutsatser.

#### *Beslut om betydande miljöpåverkan*

Plan- och byggnadsnämnden beslutar om betydande miljöpåverkan i samband med beslut om 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. Uppbyggnaden 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 bör anpassas till landskapet. Utformningen av bron kommer att utredas och bestämmas i anläggningsskedet.

### **Kulturmiljö**

Detaljplanen ligger inom riksintresseområde för kulturmiljön - Uppsalaslätten och Jumkilsåns dalgång (C35). Därmed berörs riksintresset för kulturmiljö enligt 3 och 4 kapitlet i miljöbalken. Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte skada riksintresset eftersom förändringen är liten och planen inte medger någon byggerätt.

Detaljplanen berör inte kulturmiljön och bebyggelsen i området kring Ulva kvarn. Gång- och cykelvägen bedöms kunna förbättra tillgängligheten 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.

Anläggandet av gång- och cykelbron kan medföra en tillfällig negativ påverkan vid eventuell avverkning av träd. För att minska påverkan på Jumkilsåns naturmiljö och djurliv är det viktigt att undvika att bron har stödben placerade i mitten av åns vattenområde eller sidoraviner. Utifrån förprojekteringen bedöms platsen som föreslås i detaljplanen vara mest lämplig för en bro. Platsen gör det möjligt att uppföra en mindre omfattande brokonstruktion då Jumkilsåns bredd är smalare än på andra platser samt att åns slänkrön är i nivå med varandra. Den kortare längden över ån innebär att det går att använda sig av en kortare brokonstruktion på 30 meter där samtliga broben kommer vara utanför åns vattenområde. Den långsiktiga påverkan på natur- och grönområden bedöms vara liten.

Planområdet för gång- och cykelvägen och dess arbetsområden ligger intill slänkrön och på åkermark för att säkerställa att den befintliga naturliga växligheten bevaras längs Fyrisån och Jumkilsåns ravinområden och strandkanter. Utanför planområdet har de fyra rödlistade fågelarterna raphöna, kornknarr, storspov och ljunpipare registrerats i artportalen. Vid anläggning av gång- och cykelvägen ska hänsyn tas till fågellivet och dess häckningsperiod. Detta gäller främst området vid gång- och cykelbron som delvis ligger inom ängs- och betesmark och som har ett högt naturvärde.

Vidare kommer cirka 15–20 meter av fem biotopskyddade åkerdiken att kulverteras genom att ledning/trumma läggs under gång- och cykelvägen. Baserat på detta bedöms detaljplanens genomförande kunna medföra en liten negativ konsekvens för miljöaspekterna landbaserade naturvärden och biotopskyddade områden samt för djur- och växtlivet som strandskyddet avser att skydda. För livsmiljöer som djur- och växtlivet i vatten bedöms konsekvensen av detaljplanens genomförande vara försumbar.

### **Rekreation och friluftsliv**

Inga utpekade värden för rekreation och friluftsliv finns inom planområdet. En gång- och cykelväg mellan Klastorp och Ulva bedöms kunna uppmuntra till rekreation och friluftsliv genom att möjliggöra för rörelse längs med Fyrisåns och Jumkilsåns å-landskap samt Uppsalaslätten. Gång- och cykelvägens lokalisering längs med dessa vattendrag medför att allmänhetens tillgång till strandområden ökar lokalt. Gång- och cykelvägen kommer även att förbättra möjligheten att nå besöksmålet Ulva kvarn och Ulva hantverksby.

Detaljplanen syftar också till att utveckla möjligheten till skol- och arbetspendling. Anslutningsvägen från gång- och cykelvägen till väg 272 kommer att länka samman Broby och närliggande busshållplatser, vilket ger bättre förutsättningar ur ett ”dörr-till-dörr-perspektiv”.

### **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 miljöbalkens kapitel 3 paragraf 3. Vid anläggning av gång-

och cykelvägen kommer viss utgrävning att ske för uppbyggnad av vägen. Vägens placering och utformning anpassas för att minska mängden uppbyggnad och utschaktning. Utgrävningar ska följa riktlinjer för yttre vattenskyddsområde. Totalt sett bedöms påverkan på grundvattnet vara liten.

Genom att marken mellan gång- och cykelvägen och vattendragen, som idag delvis utgörs av åkermark, planläggs som naturmark får markanvändningen i vattendragens närområde en mer naturlig karaktär. Därför bedöms genomförandet av detaljplanen medföra flera positiva effekter för de hydromorfologiska parametrarna vattendragsfårans kanter, vattendragets närområde och svämplanets strukturer och funktion samt i positiv bemärkelse bidra till möjligheten att uppnå god ekologisk status för vattendragen. Detaljplanen bedöms medföra en positiv konsekvens avseende hydromorfologi.

### **Resurshållning**

Detaljplanen berör 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 framtida sträcka för gång- och cykelväg. Att anlägga gång- och cykelvägen på annan plats, närmare väg 272 eller Ärna flygplats bedöms inte tillgodose allmänhetens intresse på ett tillfredsställande sätt utifrån rekreativvärden. För att minimera påverkan på andelen åkermark kommer gång- och cykelvägen att anläggas längs med Fyrisån och Jumkilsåns slänkrön.

### **Hälsa och säkerhet**

Detaljplanen bedöms ha en god effekt på människors hälsa, då planen gör det möjligt att öka människors tillgång att röra sig längs med Fyrisån, Jumkilsån och Uppsalaslätten. Detaljplanen skapar ett nytt rekreativstråk som 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 fossilfritt resande då vägen förbättrar möjligheterna att pendla med cykel.

Planområdet ligger inom riksintresseområdet Ärna Uppsala övningsflygplats och påverkansområde för buller från skjutbana och flyg. Dialog med Försvarsmakten har genomförts och planområdet ligger inom godkänt avstånd från Ärna flygplats. Vid anläggning av gång- och cykelvägen ska försvarets riktlinjer följas.

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. 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 kapitel 3 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 (C35). 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.

Planen berör miljöbalkens kapitel 5 eftersom dagvattnet rinner mot Fyrisån och Jumkilsån. Planen beskriver hur dagvattnet kommer att fördröjas och renas. Fotgängare och cyklister som kommer att använda gång- och cykelvägen bedöms inte medföra att några farliga partiklar eller föroreningar 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 förbudet i § 15 för byggande av en allmän väg. Gång- och cykelvägen är en allmän väg och detaljplanen bedöms vara i överensstämmelse med miljöbalkens 7 kapitel § 15. Dispens är under handläggning. Detaljplanen bedöms vara förenlig med miljöbalkens kapitel 7.

## Medverkande

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

Förprojektering och geotekniska utredningar har gjorts av WSP.

Planhandlingarna har utarbetats av planarkitekter Emil Lindström och Selma Ogden. Dessutom har följande tjänstepersoner inom stadsbyggnadsförvaltningen deltagit:

Aynur Akgül, projektledare anläggning

Leo Björklund, mark- och exploateringskonsult

Karolin Flander, trafikplanerare

Lena Mattsson, kartingenjör

Stadsbyggnadsförvaltningen Uppsala 30 mars 2023

Johan Nilsson

planchef

Emil Lindström

planarkitekt

Beslutad av plan- och byggnadsnämnden för:

- samråd 2021-11-25
- granskning 2023-04-27