

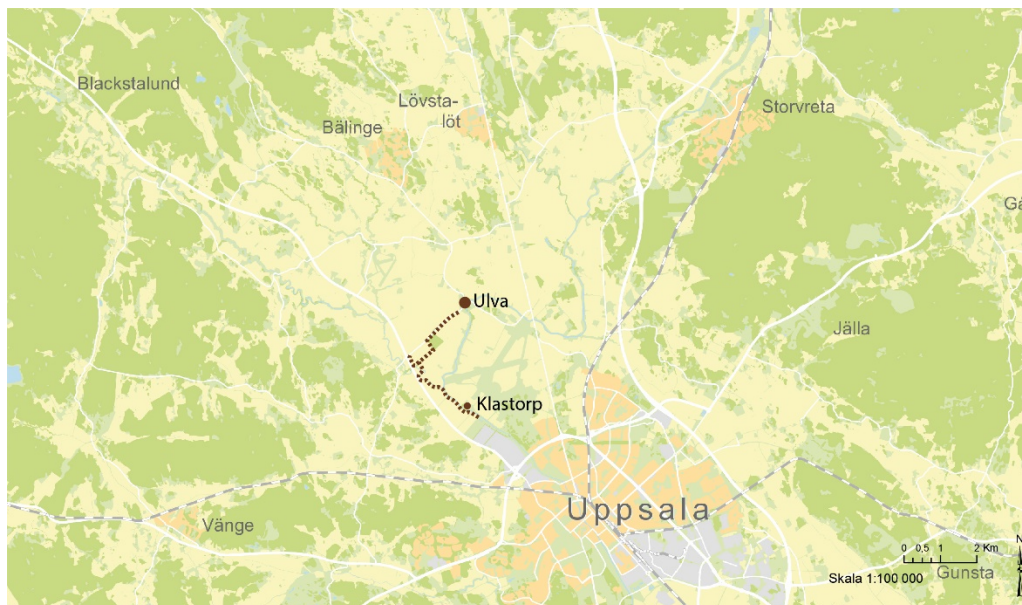
Stadsbyggnadsförvaltningen

Datum:  
30 mars 2023Diarienummer:  
PBN 2018-001826Handläggare:  
Emil Lindström

# Samrådsredogörelse

## Detaljplan för Ulva gång- och cykelväg

Utökat förfarande



Orienteringskarta med planområdets ungefärliga läge mellan Klastorp och Ulva markerat med brun linje.

## Detaljplanens 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 rekreationsstråk 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.

### **Samrådsyttrande**

Totalt antal inkomna 78

### **Beslutsdatum**

Beslut om planuppdrag 23 augusti 2018

Beslut samråd 25 november 2021

Samråd 10 december 2021 - 4 februari 2022

## Innehåll

Detaljplanens syfte .....	2
Sammanfattning av samrådet .....	4
Sammanfattning av ändringar i förslaget.....	4
Följande har inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda i planförslaget:.....	4
Sammanfattning av inkomna synpunkter från samrådet och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning .....	6
Översikt över inkomna samrådsyttranden .....	23

## Sammanfattning av samrådet

Detaljplanen har varit på samråd mellan 10 december och 4 februari, 2022. Ett digitalt samrådsmöte hölls den 11 januari 2022.

Under samrådstiden har 78 antal skriftliga synpunkter inkommit, varav 44 yttranden utan erinran. Synpunkterna handlar i huvudsak om pendlingsmöjligheter, säkra passager, möjligheten att anlägga cykelvägen längs med väg 272 och buller från Ärna flygplats.

Länsstyrelsens synpunkter berör riksintresse för naturmiljö, hydromorfologi, gränsvärden för geoteknisk utredning, strandskydd, vattenverksamhet för gång- och cykelväg och bro, påverkan på skyddade arter under anläggning och drift, biotopskydd, påverkan på jordbruksmark, anläggning av bro, markavvattningsföretag, förorenad mark och riksintresse för flygplats.

Länsstyrelsens yttrande bifogas även i sin helhet.

## Sammanfattning av ändringar i förslaget

### Ändringar från samrådet:

- 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 lokaliseringssutredning 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.

## Följande har inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda i planförslaget:

### Inom samrådkretsen

Ej tillgodosedda synpunkter	Samråd
Sakägare 1	X
Sakägare 2	X
Sakägare 3	X
Sakägare 4	X
Gustavianska Stiftelsen vid Uppsala Akademi	X

### Övriga för kännedom:

Övriga för kännedom	Samråd
Länsstyrelsen	X
Statens geotekniska institut	X
Privatperson 3	X
Privatperson 8	X
Privatperson 9	X
Privatperson 13	X
Privatperson 14	X
Privatperson 24	X
Privatperson 26	X
Privatperson 28	X
Privatperson 33	X
Privatperson 34	X
Privatperson 44	X
Privatperson 45	X
Privatperson 46	X
Privatperson 47	X
Privatperson 48	X
Privatperson 49	X
Privatperson 51	X
Privatperson 53	X
Privatperson 54	X
Privatperson 55	X
Privatperson 56	X
Privatperson 57	X
Privatperson 58	X
Privatperson 59	X
Privatperson 60	X

## Sammanfattning av inkomna synpunkter från samrådet och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning. För att ge en god överblick av samrådsyttrandena och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är dessa sammanställda ämnesvis. Inledningsvis sammanfattas hela länsstyrelsens yttrande och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning.

### Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anser att planförslaget överensstämmer med översiktsplanens intentioner.

#### *Betydande miljöpåverkan*

Länsstyrelsen menar att det utifrån befintligt underlag inte går att utesluta att planens genomförande skulle kunna innebära betydande miljöpåverkan med anledning av riksintresse naturvård och fridlysta arter.

#### *Riksintresse för naturvård – Jumkilsåns dalgång*

Länsstyrelsen anser att kommunen på ett tydligare sätt behöver redogöra för om riksintresset kan tillgodoses. Förutsättningarna för att ån kan fortsätta meandra behöver säkerställas.

Detaljplanen kan innebära betydande miljöpåverkan beroende på hur gång- och cykelvägen och bropassagen över Jumkilsån påverkar riksintresse naturvård och fridlysta arter. Kommunen behöver utreda påverkan och anpassa arbetet med försiktighet- och skyddsåtgärder för att minimera påverkan på naturmiljön.

#### *Miljö kvalitetsnorm (MKN) ytvatten*

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redogöra vilket ytskikt gång- och cykelvägen ska beläggas med. Länsstyrelsen bedömer att eventuell påverkan kan förekomma beroende på materialval. Länsstyrelsen menar att asfaltering av en gång- och cykelväg leder till ökad markförhårdning och risk för ökad spridning av fosfor och PAH som utgör en nedbrytningsprodukt från vägbeläggning. En längre sträcka av cykelvägen längs med recipienten kommer innebära risk för ökad spridning av föroreningsämnen.

Detaljplanen kan innebära betydande miljöpåverkan beroende på hur detaljplanen påverkar miljö kvalitetsnormen för vatten. Kommunen behöver utreda påverkan på morfologi och att planerad bro inte försämrar status på kvalitetsfaktornivå.

#### *Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion*

Länsstyrelsen har remitterat planhandlingarna och den geotekniska utredningen till Statens Geotekniska Institut (SGI). SGI har synpunkter på val av gränsvärden och parametrar för stabilitetsberäkningarna och anser även bland annat att det saknas en utredning om eventuell förekomst av erosion i vattendragen.

### *Strandskydd*

Länsstyrelsen konstaterar att det är otydligt hur kommunen har tänkt att hantera strandskyddsfrågan i detaljplanen. Kommunen behöver förtydliga om planen är förenlig med strandskyddets syften, hur strandskyddet är tänkt att hanteras i planen och vilka prövningar som kommer att genomföras. Länsstyrelsen anser att prövningen/prövningarna bör genomföras innan planens granskningsskede för att det ska vara möjligt att anpassa planen till vad som framkommer under prövningen.

Länsstyrelsen har tagit in strandskyddsdispensen för prövning eftersom det saknades handlingar för att kunna bedöma om det finns särskilda skäl för att ge dispens.

Inom detaljplan får kommunen enligt 4 kapitel 17 § PBL upphäva strandskyddet för ett område om det finns särskilda skäl för det och om intresset som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset. Beslutet att upphäva strandskyddet görs då genom en egenskapsbestämmelse i detaljplanen. Vidare behöver kommunen i planbeskrivningen motivera vilka skäl som legat till grund för att strandskyddet kan upphävas liksom skälen för den avgränsning som gjorts.

I planbeskrivningen skriver kommunen att strandskyddsdispensen ska samprövas i prövningen för tillstånd av vattenverksamhet. Vid en ansökan om tillstånd för vattenverksamhet som söks hos Mark- och miljödomstolen kan den del av strandskyddet som sammanfaller med vattenverksamheten hanteras inom tillståndsansökan. Länsstyrelsen vill dock uppmärksamma kommunen på att det kan finnas delar av planen som berörs av strandskydd men inte vattenverksamhet och att dessa områden i så fall inte hanteras inom tillståndet för vattenverksamhet.

Länsstyrelsen upplyser kommunen om att den planerade gång- och cykelvägen långsiktigt ska ge fördelar för samhället och att överväganden kring alternativa lokaliseringar i syfte att undvika att strandskyddad mark tas i anspråk behöver utredas och redovisas. Kommunen behöver pröva om åtgärden måste vara placerad inom strandskyddsområdet. Om åtgärden kan lokaliseras utanför detta område ska i så fall den lokaliseringen väljas istället (prop. 2008/09:119 s. 106). Det ska vara omöjligt, eller orimligt att tillgodose det allmänna intresset genom en lokalisering utanför det strandskyddade området.

### *Naturmiljö*

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver beskriva berörd naturmiljö mer detaljerat samt vilka konsekvenser planens genomförande har på naturmiljön. Vidare anser Länsstyrelsen att planens förenlighet med miljöbalkens 7 och 8 kapitel behöver redovisas på ett tydligare sätt. Länsstyrelsen anser att exploatering av naturmark ska föregås av naturvärdesinventering i fält. Förekommande artfynd från artportalen, inklusive skyddsklassade fynd, behöver analyseras och konsekvensbedömas då det finns både rödlistade och fridlysta arter registrerade som skulle kunna påverkas av projektet. Exempel på sådana arter är utter, fladdermöss och kungsfiskare. Påverkan på arterna behöver bedömas både vad gäller anläggandet och själva drifttiden. Detsamma gäller häckande fåglar i jordbruksmark. Exempelvis kan fladdermöss påverkas av ny belysning i en miljö som tidigare varit mörk under natten.

Stora delar av gång- och cykelvägen är förlagd till brukningsvärd jordbruksmark längs med Fyrisån och Jumkilsåns släntröner. Länsstyrelsen konstaterar att kommunen utrett alternativa lokaliseringar och motiverat inanspråktagandet av jordbruksmark för gång- och cykelvägen. Länsstyrelsen anser dock att kommunen tydligare behöver redogöra för i vilken omfattning annan miljö än åkermark tas i anspråk och i vilken omfattning

kantzoner med träd, buskar, ängsmark och annan vegetation påverkas samt vilka konsekvenser för växt- och djurlivet på platsen det kan förväntas innebära.

Eventuella behov av ytterligare utrymme för upplags- och uppställningsplatser i naturmiljön bör utredas. Om detta inte görs inom ramen för planarbetet kan det krävas samråd enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken.

#### *Biotopskydd*

Samtliga berörda biotopskyddsobjekt behöver identifieras och konsekvenser bedömas.

Detaljplanen berör flera diken i jordbruksmark. Småvatten och våtmark i jordbruksmark är skyddade enligt 7 kapitlet 11 § miljöbalken. Länsstyrelsen anser att hänsyn ska tas till biotopskyddsobjekt under planprocessen så att påverkan undviks eller minimeras samt att eventuell dispensprövning ska genomföras innan planens granskningsskede för att möjliggöra för eventuella behov av anpassningar.

#### *Vattenverksamhet*

Länsstyrelsen informerar om att det är viktigt att utreda om det krävs åtgärder inom vattenområde för att anlägga gång- och cykelvägen. Spontning eller anläggande av erosionsskydd för att säkerställa stabilitet och läge av vägen kan innebära vattenverksamhet om de utförs i vattenområde. Även åtgärder som uppförande av anläggning eller anläggande av trummor eller bro, grävning, pålning och utfyllnad i ett vattenområde eller bortledning av yt- och grundvatten ingår i vattenverksamhet.

Anläggande av bro över ett vattendrag är vattenverksamhet och kommunen har angett att de har för avsikt att ansöka om tillstånd för vattenverksamhet hos mark- och miljödomstolen. Länsstyrelsen anser att utformningen av planerad gång- och cykelbro ska utredas inom ramen för planprocessen och inte i anläggningsskedet. Brons utformning ska anpassas till omgivningen samt vatten- och naturmiljön. Vidare behöver förväntade konsekvenser för vattenmiljön under anläggningsskedet samt behovet av skyddsåtgärder beskrivas och utredas.

Länsstyrelsen konstaterar att det ur ett vattenverksamhetsperspektiv, på befintligt underlag, inte går att utesluta att åtgärderna kan komma att innebära en betydande miljöpåverkan. Det är viktigt att kommunen utreder påverkan på miljökvalitetsnormerna för vatten i samband med fortsatt planering och projektering av bron över Jumkilsån.

Kommunen behöver bedöma påverkan på morfologin och att planerad bro inte försämrar status på kvalitetsfaktornivå, samt huruvida planen kommer att påverka recipienternas hydromorfologiska kvalitetsfaktorer.

Länsstyrelsen informerar om att åtgärder inte får påverka syftet och funktionen av dikningsföretaget.

#### *Förorenad mark*

Länsstyrelsen informerar om att det enligt uppgifter i EBH-portalen finns potentiellt förorenad mark på fastigheten Rörby 2:1. Det har tidigare funnits en plantskola på fastigheten och det är okänt vilka bekämpningsmedel som har använts och i vilken omfattning. Länsstyrelsen anser att föroreningssituationen behöver undersökas, även med avseende på att planområdet ligger på jordbruksmark där användning av



bekämpningsmedel kan ha förekommit. Det behöver säkerställas att föroreningar inte sprids till yt- och grundvatten vid framtida markarbete.

#### *Riksintresse för flygplats*

Länsstyrelsen har inget att tilläga så länge kommunen följer försvarets riktlinjer kring att gång- och cykelvägen ska förses med varningsmärken för ”lågt flygande flygplan”, skyltar som varnar för flygbuller och lyktstolpar som är anpassade i höjd och belysning.

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i länsstyrelsen bedömning att det inte går att utesluta att planens genomförande skulle kunna innebära betydande miljöpåverkan för riksintresse naturvård och fridlysta arter samt påverkan på hydromorfologin. Efter samrådet har planförfarandet ändrats från standardförfarande till utökat förfarande och planhandlingarna har kompletterats med en miljökonsekvensbeskrivning. Avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivningens innehåll har genomförts med länsstyrelsen den 2 juni 2022 och utgick från samrådshandlingarna och länsstyrelsens samrådsyttrande. Miljökonsekvensbeskrivningen har utrett detaljplanens påverkan på naturmiljön och biotopskyddade områden, hydromorfologi, rekreation och friluftsliv, riksintresse naturvård och strandskydd.

Detaljplanen ger förutsättningar för förbättrade möjligheter för rekreation och friluftsliv. Detaljplanens lokalisering längs med vattendrag medför att allmänhetens tillgång till strandområden ökar lokalt.

Cykelvägen har flyttats ut ytterligare från Fyrisån och Jumkilsån för att bland annat minimera behovet av schaktning och skapa en bredare zon av natur mellan cykelvägen och Fyrisån och Jumkilsåns släntkrön och vattendrag. Detaljplanen medför flera positiva effekter när markanvändningen i vattendragens närområden ges förutsättningar för en mer naturlig karaktär. Planläggandet av natur bidrar i positiv bemärkelse till möjligheten att uppnå god ekologisk status för vattendragen och bedöms därför medföra en positiv konsekvens avseende hydroformologi. I området som planläggs som natur kan naturvärden i området potentiellt utvecklas. På vilket sätt höga naturvärden kan komma att etableras i den utpekade naturmarken ska utredas under anläggningsskedet.

Detaljplanen styr inte gång- och cykelvägens ytskikt. Geotekniska utredningar har utgått från att cykelväg ska asfalterats. Asfalt skapar god tillgänglighet för folk med rörelsehinder och underlättar även för driften och underhållet av vägen. Val av underlag görs under anläggningsskedet.

Gång- och cykelvägen är avsedd att användas av fotgängare och cyklister, och driftdon vid mer sporadiska tillfällen. Cyklister och fotgängare bedöms inte medföra ökad spridning av föroreningar som vid nederbörd kan rinna av vägen och infiltreras i grundvattnet eller vattendrag. Den bredare gröna zonen av natur intill Fyrisån och Jumkilsåns bedöms som fördelaktig för miljö kvalitetsnormer vatten, då ett större avstånd mellan åker och vattendrag förhindrar till viss del att näringsämnen sprids till Fyrisån och Jumkilsån, som i sin tur kan förbättra årnas vattenkvalité.

Den geotekniska utredningen som gjordes inför samrådet har kompletterats med utredningarna PM Geoteknik och MUR Geoteknik. De kompletterande geotekniska utredningarna har utgått från en högre säkerhetsklass, Säkerhetsklass 2 (SK2) jämfört med den tidigare geotekniska utredningen som utgått från säkerhetsnivå 1 (SK1). De

kompletterande provtagningspunkterna mellan Klastorp och Ulva som visar på goda förhållanden för markens stabilitet.

De kompletterande utredningarna visar att det pågår lätt erosion vid området för brons placering. 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. 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.

Strandskyddet ska upphävas med en administrativ bestämmelse inom området för VÄG<sub>1</sub> – *gång- och cykelväg*, och bevaras inom det resterande planområdet. 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”.

Inför granskningen har två naturvärdesinventeringar samt en miljökonsekvensbeskrivning gjorts. I miljökonsekvensbeskrivningen konstateras 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. För livsmiljöer som djur- och växtlivet i vatten bedöms konsekvensen av detaljplanens genomförande vara försumbar.

Planhandlingarna har kompletterats med en lokaliseringsutredning som undersöker alternativ plats för gång- och cykelvägen.

Detaljplanen reglerar inte områden för etableringsytor och byggvägar. Ytor för detta säkerställs i anläggningsskedet. Inom ramen för arbete med detaljplanen har ett förslag för entreprenadens genomförande tagits fram. I förslaget framgår att en byggväg bör anläggas vid den traktoravfart som finns vid väg 272. Plats för etablering föreslås ske vid husen utmed väg 630 södra sida inom utsatt arbetsområde. Alternativt kan entreprenören avtala om etablering vid omgivande fastigheter, exempelvis vid Ulvagubben. Förslaget innebär att en begränsad del jordbruksmark tillfälligt tas i anspråk för byggväg.

Fem diken har identifierats som kan beröras av det generella biotopskyddet. Ansökan om dispens för biotopskyddade är inskickad till länsstyrelsen.

En brotypsutredning har tagits fram inför granskning och följer med planhandlingarna som bilaga. Förväntade konsekvenser för vattenmiljön samt behovet av skyddsåtgärder under anläggningsskedet kommer att beskrivas inom ramen för ansökan om vattenverksamhet. Länsstyrelsen kommer få samrådsunderlag som en del av processen kring ansökan om vattenverksamhet.

Föroreningen som ligger 150-200 meter från planområdet bedöms inte påverka detaljplanens innehåll eller genomförande, detta på grund av avståndet till planområdet och att det endast kommer att ske grundlig schaktning. 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. Avsnittet om förorenad mark har utökats i planbeskrivningen.

## **Rekreation och cykelpendling**

Närmare 40 privatpersoner, Bälings socialdemokratiska förening, Kulturnämnden och Region Uppsala har lämnat yttranden där de skriver att de ställer sig positiva till planförslaget. Flertalet av privatpersonerna berättar att cykelvägen är efterlängtd för att ta sig till Ulva, och nödvändig för boende i Bälings och Börje med omgivningar som har sina arbetsplatser i Uppsala och gärna vill cykla till jobbet. Flera av privatpersonerna skriver att de i nuläget upplever att det är farligt och otäckt att cykla längs med väg 272 eller väg 600, speciellt med barn, och att det är jobbigt med buller från bilar.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd är positiva till detaljplanen. De bedömer att gång- och cykelvägen ger möjligheter för personer med rörelsesvårigheter att ta sig ut till Ulva och att ta del av rekreationsområden längs Fyrisån och Jumkilsån. Medlemmarna i föreningen välkomnar detaljplanen då de anser att gång- och cykelvägen blir till glädje för friluftslivet för alla Uppsalabor.

Gång- och cykelvägens sträckning längs med Jumkilsån och Fyrisån är uppskattad då den nya cykelvägen innebär att man undviker buller från fordon samt ges möjlighet att cykla längs med en trevligare och tryggare miljö. Bälings socialdemokratiska förening tillsammans med två privatpersoner ser cykelvägen som en del i den nödvändiga omställningen till ett mer klimatsmart samhälle. De anser också att det medför en bättre folkhälsa då gång- och cykelvägen kan stimulera människor till fysisk aktivitet.

Privatpersonerna som bor i Börje ställer sig positiva till detaljplanen och anslutningsvägen till Broby. Privatpersonerna anser att anslutningsvägen blir viktig för de som bor på den sidan av väg 272 då det blir möjligt att cykla och gå till Uppsala.

En av privatpersonerna lyfter vikten av att rensa upp i och längs med Fyrisån samt att rastplatserna längs med den nya cykelvägen ska vändas mot solen. Privatpersonen anser också att dessa rastplatser ska placeras där det finns mindre buskage för att skapa god utsikt över å- och åkerlandskap.

Kulturnämnden är positiva till ökad tillgängligheten till kulturlandskapet och kulturmiljön vid Ulva kvarn ökar med planens genomförande och bedömer att påverkan på kulturlandskapet bedöms som liten. Gång- och cykelvägen bedöms också minska biltrafiken till besöksmålet Ulva.

Region Uppsala är mycket positiva till att gång- och cykelvägen kommer att anläggas så nära slänkrön som möjligt. Dragningen följer även fastighetsgränser samt vägren för att minska ianspråktagande av jordbruksmark och uppdelning av jordbruksfastigheter. De är positiva till att Uppsala kommun har som ambition att ta så lite jordbruksmark som möjligt.

## **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Flera av yttrandena har nämnt att planerad gång- och cykelväg är en viktig länk och stadsbyggnadsförvaltningen ser också positivt på att knyta ihop det centrala cykelnätet mellan innerstaden och omkringliggande tätorter. Cykelvägen möjliggör för flera att resa fossilfritt och kan bidra till ett minskat resande med bil till och från centrala Uppsala.

Stadsbyggnadsförvaltningen har förståelse för att det upplevs otryggt, farligt och störande att cykla längs med väg 272 och väg 600. Målet med den planerade gång- och

cykelvägen är att den ska fungera som ett bra alternativ för både pendling och rekreation.

Cykelvägen är dimensionerad för att rymma soptunnor längs med sträckan. Uppsala kommun kommer att ansvara för skötseln längs med sträckan och grönområdet närmast åarna. Detaljplanen reglerar inte var rastplatser i form av bänkar placeras. Möjlighet finns att placera dessa så de har goda utsikter över å- och åkerlandskapen samt god soltillförsel.

### **Sammanhängande gång- och cykelväg och koppling till befintligt cykelnät**

Trafikverket uppmärksammar kommunen i sitt yttrande att de under 2022 ska bygga om väg 631 genom Ulva kvarn till bygdeväg. Trafikverket vill därför informera om att planerna som fanns att även bredda och bygga om vägen norr om Ulva inte kommer att genomföras. Ombyggnationen av väg 631 ska ske med enklare plantyp och alla krav uppfyllades inte för att bygga om väg 631 norrut med separerad gång- och cykelyta. Enligt nuvarande planering är det enbart väg 631 som kommer att byggas om till bygdeväg mellan T-korsningen och 200 meter österut från Ulva kvarn.

Polismyndigheten ser positivt på den planerade gång- och cykelvägen då det förbättrar möjligheten för oskyddade trafikanter att cykla till och från Uppsala. Gång- och cykelvägen möjliggör även för resor till fler delar av kommunen, exempelvis Bälinge och Lövstalöt, utan att behöva använda väg 600. Polismyndigheten menar att det är viktigt att den norra delen av väg 631 mot Ulva Bilhandel breddas, för att skapa en yta för oskyddade trafikanter som möjliggör en trafiksäker väg mellan den planerade och den befintliga gång- och cykelvägen.

Även flera privatpersoner vill uppmärksamma att det är viktigt att det skapas en säker koppling för oskyddade trafikanter från den befintliga gång- och cykelvägen som börjar vid Ulva bilhandel och går mot Bälinge. I yttrandena skriver privatpersonerna att det är obehagligt att cykla mellan Ulva Bilhandel, där cykelvägen slutar idag, och den planerade gång- och cykelvägen från stan som sträcker sig fram till Ulva. Privatpersonerna menar att det behöver vara en sammanhängande väg utan avbrott och farliga korsningar. En av privatpersonerna föreslår att man kan anlägga planerad gång- och cykelväg på västra sidan om parkeringsplatsen. Andra förordar hastighetssänkande åtgärder som lösning.

En privatperson önskar att den planerade gång- och cykelvägen tillgängliggörs ytterligare för de som bor i Broby-trakterna genom att skapa fler anslutningar till vägen från väg 272. Det skulle kunna möjliggöra att fler som bor i Börje väljer att använda cykelvägen, istället för att cykla längs med väg 272. Blir det en för lång omväg så kommer cyklister fortsatt att cykla längs med väg 272 anser privatpersonen.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Stadsbyggnadsförvaltningen ser positivt på att Trafikverket planerar att göra om del av väg 631 till Bygdeväg för att tydligare dela upp olika trafikslag inom gatan. Stadsbyggnadsförvaltningen har valt att ta bort information om närliggande projekt inom Ulva i planbeskrivningen, för att inte riskera att fel information ges.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar polisens synpunkt att det är viktigt att vägen norr om Ulva breddas för att skapa yta för oskyddade trafikanter. Synpunkten bör framföras till Trafikverket som ansvarar för vägen samt framtida utbyggnad av väg inom området.

Trafikverket ansvarar för väg 630, de är uppmärksammade på behovet av en säker passage mellan befintlig gång- och cykelväg från Bälinge och den gång- och cykelväg som nu planeras för. Det pågår löpande dialog mellan Trafikverket, Region Uppsala och Uppsala kommun om möjliga lösningar för sträckan.

Till granskningsskedet av detaljplanen har sträckningen av den så kallade anslutningsvägen vid väg 272 ritats om. Istället för att ansluta till väg 272 parallellt med Jumkilsån har cykelvägen förlängts i nordvästlig riktning. Anslutningen sker istället i korsningen mellan väg 272, väg 630 och väg 626, det så kallade Brobykorset. Detta tillgängliggör cykelvägen bättre för de som bor i närheten av Broby.

### **Utformning av gång- och cykelväg och gång- och cykelbro**

Tre privatpersoner och en sakägare har inkommit med synpunkter kring cykelvägens ytskikt, bredd och utformning vid Klstorpsbron.

Privatpersonerna anser att det är viktigt att ytskiktet på den nya gång- och cykelvägen blir slät asfalt, då det underlättar för cyklister, barnvagnar, rullskidor och dylikt. Bredden måste också vara dimensionerad så att oskyddade trafikanter kan mötas i hög fart utan risk.

En av de berörda sakägarna uppmärksammar kommunen att det är viktigt att kommunen uppför belysning längs med hela sträckan för att skapa en gång- och cykelväg som både upplevs och är säker. Sakägaren önskar också en tunnel förbi äppelodlingarna på sin fastighet, samt elgunnebostängsel längs fastighetsgränsen. Sakägaren önskar att gammal bebyggelse och fritidsbebyggelse ska vara med i detaljplanen. Sakägaren önskar även utökad byggrätt på sin fastighet eftersom strandskyddet ska upphävas.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Detaljplanen styr inte typ av ytskikt, utan möjliggör för flera olika typer av lösningar. De geotekniska utredningarna har utgått från asfalt som underlag vid beräkningar på bärighet och utfyllnad av mark samt släntområde. Detaljplanen möjliggör även för belysning och bänkar längs med sträckan. Belysning är viktigt för orientering vid mörker samt viktigt för att öka tryggheten längs med sträckan. Genom att placera ut bänkar längs med sträckningen skapar det förutsättningar för äldre och personer med begränsad rörlighet att vila.

Det kommer inte att uppföras någon tunnel inom planområdet då det inte bedöms nödvändigt för planens syfte. En sådan åtgärd bedöms göra mer ont än gott, speciellt när det kommer till trygghetsperspektivet. Detaljplanen kan inte medge utökad byggrätt utanför planområdet. Strandskyddet kommer endast att upphävas inom området för gång- och cykelvägen och kommunen kommer att planlägga fram till åkant där resterande områden kommer planläggas som natur eller vattenområde. När detaljplanen fått laga kraft kommer mark att lösas in och ytan för detaljplanen att bli kommunalt ägd mark.

### **Annan sträcka för gång- och cykelvägen**

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd, 16 privatpersoner, en sakägare och Börje Lantbrukarnas Riksförbund (genom sin ordförande sakägare 4) har lämnat yttranden som berör gång- och cykelvägens sträckning. 18 av yttrandena ser positivt på en gång- och cykelväg till Ulva men motsätter sig föreslagen sträckning.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd undrar om det går att flytta in stängslet för militärområdet några meter, för att på så sätt anlägga gång- och cykelvägen längs med Fyrisåns östra sida hela vägen fram till Ulva. Föreningen nämner att om detta gjordes skulle det kanske gå att nyttja den bro som redan finns som militären sällan använder.

Sakägarna och privatpersonerna anser att förslaget inte är genomtänkt när det kommer till cykelpendling. De anser att cykelvägen bör dras parallellt med väg 272 fram till korsningen mot Ulva kvarn. Det skulle göra att fler Uppsalabor, framför allt att fler personer från Börjetrakten kan ansluta till cykelvägen. Dras cykelvägen längs ån finns det enligt dem en risk att cykelvägen bara används vissa månader av året, då cykelvägen kommer att bli ett semesterstråk. Genom att anlägga cykelvägen parallellt med väg 272 skulle det skapa en naturlig anslutning till det nya området i västra Librobäck. Cykelvägen skulle kunna göras till en snabbcykelled som lockar till cykelpendling och inte bara rekreation längs ett å-parti. En cykelbana längs 272 skulle dessutom enligt dem kunna planeras tillsammans med en breddning av bron över Jumkilsån vid Broby.

Börje Lantbrukarnas Riksförbund (Börje LRF) informerar genom sin ordförande sakägare 4 att förslag att dra cykelvägen längs väg 272 och sen längs vägen från Brobykorset fram till Ulva, inte skiljer sig i antalet kilometer än föreslagen detaljplan. Börje LRF anser att kostnaden för att bygga längs ån är väsentligt mycket högre än att bygga längs väg 272, vilket de anser är något kommunen bör ta i beaktande. Börje LRF anser också att gång- och cykelvägen i första hand bör utgå från de som bor i området och inte för de som bor i centrala Uppsala som vill semestercykla till Ulva. Ett av argumenten att anlägga gång- och cykelvägen är att möjliggöra för Bälningeborna att cykla till Uppsala. Fastighetsägarna menar att det har Trafikverket redan löst då en cykelbana ska anläggas parallellt med väg 600.

En av privatpersonerna ifrågasätter om det är rimligt att hävda att ån ska fungera som rekreationsområde när cykelvägen ska placeras 6 meter från å-banken. Åkermark som blir kvar mellan cykelväg och å-bank kommer inte alls att gå att bruka. Det blir endast förstörelse av värdefull åkermark. Personen nämner också att det är fel att kalla det för ett allmänt rekreationsområde när det endast kommer att nyttjas några månader under den varma delen av året.

En av privatpersonerna önskar att cykelvägen sedan fortsätter norrut så att fler som bor efter 272 kan få möjlighet att cykla till stan. Privatpersoner menar att som det är nu är väg 272 livsfarlig att cykla eller gå längs med, då vägren är obefintlig och det förekommer höga hastigheter längs bilvägen.

En annan privatperson anser att det redan finns en bra cykelväg till Ulva via Gamla Uppsala – Ärnåvägen fram till väg 600 där man cyklar längs med vägren till infarten mot Ulva för att ansluta till befintlig gång- och cykelväg som går längs med Fyrisån. Privatpersonen anser att det är ett billigare alternativ att stänga av vägen mellan gamla E4 vid Ärna bro och Ulva för biltrafik, eftersom det går att ta sig till Ulva med bil via Gysingevägen eller förbi Marsta/Sundbro.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Cykelvägen kan inte anläggas längs med Fyrisåns östra sida. Detta på grund av att cykelvägen då skulle behöva anläggas inom Försvarmaktens fastighet, vilket skulle påverka försvarmaktens verksamhet negativt. Verksamheten utgörs av Ärna Uppsala övningsflygplats som är ett riksintresse.

En del av syftet med detaljplanen är att gång- och cykelvägen ska fungera både för rekreation och för pendling. Inför granskning har en lokaliseringsutredning gjorts som sammanställer fördelar och nackdelar med att anlägga cykelvägen längs med väg 272 eller längs med Fyrisån och Jumkilsån. Utredningens resultat är att det är fördelaktigt att anlägga cykelvägen längs med Fyrisån och Jumkilsån.

Förprojekteringen och de geotekniska utredningarna visar också på att det är svårare att anlägga en gång- och cykelbro över Jumkilsån parallellt med bron för väg 272. Svårigheterna beror främst på höjdskillnader och sämre markstabilitet.

Det är heller inte möjligt att bredda bron för väg 272 för att skapa en yta för cykelvägen. Detta för att väg 272 är en statlig väg och den nya cykelvägen blir kommunal, vilket innebär att den måste anläggas utanför det statliga vägområdet.

Syftet med planläggningen är att möjliggöra en gång- och cykelväg med rekreations- och pendlarvärde. Om Trafikverkets åtgärd med cykelväg parallellt med väg 600 blir verklighet ges boende i Bälinge en möjlighet att via Lövstalöt cykla till Uppsala. Det är dock inte ett hinder för Uppsala kommun att samtidigt planlägga för en gång- och cykelväg som boende i Bälinge kan använda för att via Ulva cykla till Uppsala. Boende i Börje har dessutom möjligheten att använda den föreslagna gång- och cykelvägen genom den anslutningsväg som tillkommer vid Brobykorset.

Inför granskningen har planområdet utökats på bredden och går nu hela vägen ner till å-mitt längs med Fyrisån och Jumkilsån. Syftet med breddningen är bland annat att undvika uppdelning av fastigheter i mindre obrukbara delar. Ytan mellan cykelvägen och åkant planläggs som naturområde.

Den bredare zonen av natur intill Fyrisån och Jumkilsåns bedöms fungera som en skyddsbarriär och är fördelaktig för Miljö kvalitetsnormer vatten, då ett större avstånd mellan åker och vattendrag förhindrar till viss del att näringsämnen sprids till Fyrisån och Jumkilsån, som i sin tur kan förbättra åarnas vattenkvalité.

Cykelvägen till Ulva har efterfrågats i flera år och stadsbyggnadsförvaltningen har gjort en bedömning att det finns ett brett intresse att nyttja vägen för pendling och rekreation.

Uppsala kommun vill skydda oskyddade trafikanter i så lång utsträckning som möjligt. Detta görs genom att separera olika trafikslag och minimera antalet överfarter. Att fotgängare och cyklister på Ärnsvägen ska samsas med biltrafiken fram till väg 600, där en vägren till infarten mot Ulva tar vid, bedöms som ett dåligt alternativ ur trygghets- och trafiksäkerhetssynpunkt.

### **Säkra passager**

Region Uppsala skriver i sitt yttrande att anslutningsvägen som presenteras i planförslaget inte kan genomföras på grund av säkerhetsskäl. Det finns ett vägräcke längs med väg 272 som ej kan tas bort. Region Uppsala föreslår att kommunen drar anslutningsvägen hela vägen fram till korsningen mot Ulva cirka 300 meter norrut längs väg 272. Region Uppsala är villiga att finansiera dragning av anslutningsvägen genom länsplanen under förutsättning att Uppsala kommun bygger vägen.

Trafikverket skriver i sitt samrådsyttrande att kommunen har i dialog med Trafikverket förankrat den långsiktiga bilden av anslutningsvägens intention. Trafikverket nämner att det fortfarande finns frågor som behöver ses över vad gäller anslutningsvägen. Dialog mellan Trafikverket och kommunen har redan påbörjats och kommer att behöva fortsätta mellan samråd och granskning.

Trafikverket anser att anslutningsvägen inte kan vara en direkt utfart/anslutning ut på väg 272 som det är i nuvarande plankarta. På aktuell plats sitter ett vägräcke samt en ATK-kamera vilket gör det till en dålig plats att ansluta på både genomförandemässigt samt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Hur en gång- och cykelkoppling ska dras till Broby på lämpligast sett har ännu inte utretts.

Flera av privatpersonerna nämner att korsningen vid Broby i många år varit olycksdrabbad och i samband med en byggnation av cykelbana skulle den korsningen kunna göras till en större cirkulationsplats.

Uppsala Vatten och Avfall AB uppmärksammar kommunen att det finns bebyggelse på fastigheten Ärna 5:15 (Klastorp) som för närvarande inte används, men om avfallshämtning från fastigheten blir aktuell så kan avfallskärl behöva placeras i närhet av brofästet vid cykelbanan. Vändning av avfallsfordon behöver i så fall göras vid gång- och cykelvägen.

En av privatpersonerna nämner att Ulvas marknad och loppis lockar större mängder människor, och att oavsett cykelväg så behöver det bli mer säkert för oskyddade trafikanter att passera landsvägen eller röra sig längs med den.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Till granskningsskedet av detaljplanen har sträckningen av den så kallade anslutningsvägen vid väg 272 ritats om. Istället för att ansluta till väg 272 parallellt med Jumkilsån har cykelvägen förlängts i nordvästlig riktning. Anslutningen sker istället i korsningen mellan väg 272, väg 630 och väg 626, det så kallade Brobykorset, i enlighet med Region Uppsalas yttrande.

Korsningen i Broby ingår inte i detaljplanen. Synpunkter om att förbättra trafiksäkerheten där, exempelvis genom en cirkulationsplats, bör istället framföras till Trafikverket.

Det ingår inte i detaljplanens syfte att lösa hur eventuella framtida behov av avfallsupphämtning vid Ärna 5:15 ska lösas. Om Ärna 5:15 i framtiden skulle kräva avfallsupphämtning så kan avfallskärl placeras på den fastigheten, med vändmöjligheter på den nordöstra sidan om Fyrisån.

Under helger och vid evenemang rör sig ett stort antal människor inom Ulvaområdet. Uppsala kommun har dialog med Trafikverket angående alternativa hastighetssänkande åtgärder inom Ulvaområdet för att skapa en säkrare miljö för oskyddade trafikanter.

### **Fastighetsbildning och påverkan på dränering**

Kommunala lantmäterimyndigheten skriver i sitt samrådsyttrande att en fastighetsbildning i enlighet med förslag till ny detaljplan skulle medföra att ett stort antal fastigheter skulle få sina åkerskiften uppdelade av gång- och cykelvägen. Det skulle resultera i ett litet, svårkött skifte mellan planerad gång- och cykelväg och ån eller samfälld väg. En sådan förrättning skulle medföra en försämrad fastighetsindelning och vara direkt olämplig. Kommunala lantmäterimyndigheten menar att det är bättre att kommunen utökar planområdet ända fram till fastighetsgränserna mot ån eller angränsande fastigheter. Tillkommande markremsor föreslås planläggas som naturområde.



Sakägarna skriver också i sina yttranden att gång- och cykelvägen delar mark i två delar vid åkanten. Marken som blir kvar mellan cykelvägen och ån efter byggnationen ägs fortfarande av fastighetsägarna men blir helt obrukbar. Närheten till vatten är viktig för fungerande dränering samt bete och vattentillförsel för nötkreatur längs med ån. Anläggandet av gång- och cykelvägen måste ta hänsyn till avrinningen från åkrarna och får inte förstöra dräneringsrören.

Sakägare beskriver att förslaget försvårar möjligheten att slå ihop åkerskiften, då gång- och cykelvägen ligger längs med fastighetsgränserna. Vilket gör att fastighetsvärdet minskar kraftigt.

En av sakägarna vill minimera de meter som kommer att tas för gång- och cykelvägen på hens fastighet. Fastigheten är redan smal idag och den nya gång- och cykelvägen kommer att göra fastigheten ännu smalare, med en minskning på cirka 10 meter. Jordbruksmaskinerna är stora och blir större, vilket gör det svårt att bruka ett smalt skifte.

En sakägare anser att den nya gång- och cykelvägen kommer att få negativ inverkan på deras fastighet. Att anlägga en gång- och cykelväg utmed Fyrisån och Jumkilsån begränsar avsevärt brukningen av dennes granfröplantering. Detta genom att möjligheten till att leda bort vatten, dels genom täckdikningssystem och dels genom avledning av ytvatten, påtagligt försvåras. Föreslagen sträckning av gång- och cykelväg avskärmar vattendragen från åkermarken.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Planområdet har inför granskning breddats fram till fastighetsgränserna mot ån och de tillkommande markremsorna planläggs som naturområde eller vattenområde. Syftet med det är bland annat att åkerskiften inte ska bli uppdelade av gång- och cykelvägen, i enlighet med kommunala lantmäterimyndighetens yttrande.

Gång- och cykelvägen kommer ta fastigheter i anspråk. En rimlig följd av det är att totalvärdet på respektive fastighet minskar, eftersom arealen blir mindre till förmån för den kommunala gång- och cykelvägen. Kommunen kommer bekosta inlösen av mark.

Flera av fastigheterna som berörs av detaljplanen är smala idag. Sakägaren som uttrycker oro över att hens fastighet görs 10 meter smalare har missuppfattat var plangränsen går. Planen går i gränsen till dennes fastighet.

Gång- och cykelvägen kommer avskärma vattendragen från åkermarken. Lösningen på det är att anlägga trumma under cykelvägen där diken finns. Trumman ska vara dimensionerad på ett sätt som klarar de vattenflöden som kan uppstå och så att inte dämning uppstår. Vid anläggning av trummorna ska det säkerställas att trummorna anläggs på ett sätt som inte orsakar vattenhinder för eventuella vattenlevande organismer. Riskerar vattenorganismer påverkas negativt ska trummorna sänkas ned eller annan likvärdig lösning för att spara den naturliga bottenmiljön. Planbeskrivningen har kompletterats med information om anläggning av trummor.

### **Föroreningar och känsligt grundvatten**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden uppmärksammar stadsbyggnadsförvaltningen om att det finns en liten risk att flygplatsrelaterade föroreningar har spridit sig till planområdet, och att denna risk behöver kommenteras i planbeskrivningen. I sitt yttrande uppmärksammar miljö- hälsoskyddsnämnden också kommunen om att

planerad gång- och cykelväg kan ge upphov av ljusföroreningar. Planerad belysning längs gång- och cykelvägen bör ses över och faktorer att ta hänsyn till är exempelvis val av frekvens, riktning på ljuset eller närvarostyrd belysning.

Majoriteten av planområdet ligger inom låg känslighet enligt Riskanalys av Uppsala- och Vattholmaåsamans tillrinningsområde ur grundvattensynpunkt. En mindre del klassas som hög känslighet. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att riskreducerande åtgärder ska följa riskanalysens riktlinjer. Delar av gång- och cykelvägen ligger inom yttre vattenskyddsområde och skyddsföreskrifterna ska beaktas under anläggnings- och driftskedet.

Uppsala Vatten och Avfall AB uppmärksammar kommunen att bron över Jumkilsån är planerad på hög känslighet enligt riskanalysen. Om pålning ska ske för bron behöver det säkerställas att det inte medför någon risk för föroreningsspridning. Exempelvis skulle en markundersökning behöva genomföras för att säkerställa att marken inte är förorenad.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Stadsbyggnadsförvaltningen har gjort en bedömning att risken för flygrelaterade föroreningar inom planområdet är liten, och att den ytliga schaktningen inte bedöms medföra att några föroreningar sprids till grundvattnet eller vattendrag. Hänsyn till potentiella föroreningar ska ändå tas under anläggningsskedet. Planbeskrivningen har uppdaterats med information kring detta.

Detaljplanen möjliggör för belysning längs med sträckan men styr inte vilken typ av belysning som tillåts. Val av belysning ska göras inom anläggningsskedet och hänsyn ska tas till ljusets frekvens, riktning och om belysningen ska vara närvarostyrd eller inte. Hänsyn ska också tas till Försvarsmaktens förhållningsregler kring belysning i området.

Miljökonsekvensbeskrivningen har utrett detaljplanens påverkan på naturmiljön och biotopskyddade områden, hydromorfologi, rekreation och friluftsliv, riksintresse naturvård, strandskydd och konsekvenser under anläggningsarbetet. Under anläggningstiden kan påverkan ske som inte är av permanent karaktär. Det är viktigt att påverkan bedöms och hanteras vid anläggningsarbetet. Skydds-föreskrifterna för yttre vattenskyddsområde ska beaktas under anläggnings- och driftskede.

Riskreducerande åtgärder har tagits för att skydda vattendragen i Fyrisån och Jumkilsån. Området för cykelvägen har flyttats ut från ån för att bland annat minska behovet av schaktning och för att skapa ett bredare grönområde mellan cykelvägen och åkant. Markproverna som tagits vid det föreslagna broläget visar på att marken vid sidan om Jumkilsån har god stabilitet. Pålar och fundament som bron sedan står på ligger några meter ifrån åns släntkrön. Grundläggning av fundament som bron ska stå på rekommenderas ske på mantelburna pålar, då byggmaskinerna som anlägger pålarna kan stå en bit ifrån där pålarna installeras. På så vis bidrar inte byggmaskiner till extra tryck vid släntkrönet och säkrar upp från eventuella skred. Vid utformning av bron bör pågående erosion i området beaktas. Behov av ett erosionsskydd bör också ses över under anläggningsskedet.

De geotekniska utredningarna visar att området som cykelvägen planeras anläggas på består av ett mäktigt lerlager på 16-30 meter och inget vatten har påträffats i borrhålsobservationer. I och med att vägen enbart är avsedd för fotgängare och cyklist, anläggs gång- och cykelvägen med en lättare uppbyggnad vilket betyder att enbart det översta jordlagret kommer schaktas ut.

Vid anläggning av gång- och cykelbrons landfästen finns risk för att material slammas upp och temporärt grumlar vattnet. Vid kommande tillståndsansökan för vattenverksamhet för byggnation av gång- och cykelbro ska lämpliga arbetsperioder samt åtgärder som förhindrar grumling av vatten utredas. Skyddsutrustning för eventuella utsläpp vid olycka som kan påverka vattendragen ska finnas tillgängligt på platsen.

### **Djurliv och buller**

Börje Lantbrukarnas Riksförbund (Börje LRF) har genom sin ordförande sakägare 4 skickat in ett yttrande med en sammanställning av synpunkter från flera markägare. Markägarna anser att en asfalterad och belyst gång- och cykelväg skulle störa en rad känsliga djurarter, däribland kungsfiskare, strömstare, sångsvan, kärrhök, kornknarr med flera. Fåglarna riskerar inte bara att bli störda under byggprocessen utan även när det körs underhållsfordon, mopeder klass 2 och cyklar.

Börje LRF informerar kommunen att ett stort antal viltolyckor sker på väg 272. De anser att en cykelbana vid åkanten medför risk för fler viltolyckor när rådjur, hjortar med flera skräms upp mot vägen och kan orsaka lidande för både djur och människor.

De anser, och får medhåll av en sakägare, att människor som rör sig längs med den planerade gång- och cykelvägen medför nedskräpning. Det är viktigt att åkrar är fria från skräp så att det inte följer med exempelvis plast- och metallbitar när vall ska slås för att göra foder. Om en nötkreatur får i sig metallbitar så drabbas den av svår smärta, eventuell död. Städning längs med sträckan är därför av stor vikt. Skräpplockning måste även ske på ytor utanför själva cykelvägen då skräp förflyttar sig lätt vid blåst.

Börje LRF och en privatperson informerar kommunen att det inte är lämpligt att befinna sig nere vid ån när flygaktivitet med flygplanstypen JAS sker. De anser att det är oansvarigt av kommunen att anlägga en cykelväg som gör att människor utsätts för bullret.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Detaljplanen styr inte gång- och cykelvägens ytskikt. Val av underlag ska göras under anläggningstiden och det material som väljs ska inte medföra någon betydande negativ påverkan på natur och djurliv. Ett hårt underlag är att föredra då det skapar god tillgänglighet för folk med rörelsehinder och underlättar även för driften av vägen. Gång- och cykelvägen är avsedd att användas av fotgängare och cyklister, och driftfordon vid mer sporadiska tillfällen. Cyklister och fotgängare bedöms inte medföra ökad spridning av föroreningar som vid nederbörd kan rinna av vägen och infiltreras i grundvattnet eller vattendrag.

Belysning är viktigt för orientering vid mörker samt viktigt för att öka tryggheten längs med sträckan. Detaljplanen möjliggör för belysning längs med gång- och 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 närvarostyr. Detta för att inte påverka ljuskänsliga djur negativt. Hänsyn ska också tas till Försvarmaktens förhållningsregler kring belysning.

Trafikverket ansvarar för att arbeta med förebyggande åtgärder för viltolyckor på väg 272. Risken för att viltolyckorna ökar antal till följd av gång- och cykelvägen bedöms som liten.

Soptunnor ska placeras längs med sträckan och kommunen ansvarar för underhåll och hantering av avfall. God framkomlighet för driftfordon är en förutsättning för att hålla god skötsel längs med sträckan. Därför har gång- och cykelvägen dimensionerats för att klara driftfordons tillgänglighetskrav.

Dialog med försvarsmakten har genomförts och planområdet ligger inom godkänt avstånd från Ärna flygplats. Gång- och cykelvägen ska förses med varningsmärken för "lågt flygande flygplan" samt skyltar som varnar för flygbuller för att klara försvarsmaktens säkerhetskrav.

Trafikbullerförordningens riktvärden för buller från flygtrafik omfattar inte militär flygtrafik. Fotgängare och cyklister kommer tillfälligt röra sig inom de utpekade zonerna för buller från försvarsmaktens verksamheter. Buller från flygtrafik och skjutbanan är varierande och inte konstanta, vilket minskar risken att buller förekommer när en fotgängare eller cyklist passerar bullerzon.

### **Jaktarrende**

Två sakägare önskar behålla jaktarrende på deras fastigheter. Jaktarrendet är både en ekonomisk inkomst och en önskad aktivitet. Jaktarrendet används för att bland annat se till att vildsvin inte etablerar sig. Vildsvinen gör stor skada på odlingar och är farliga i trafiken.

Sakägarna önskar att det inte uppförs några sittbänkar/sittgrupper som uppmuntrar folk att stanna längs med dessa fastigheter. Gång- och cykelvägen måste ta hänsyn till jakt.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Detaljplanen reglerar inte jaktarrenden eller var sittbänkar kan uppföras. Marken som ianspråkats av kommunen kommer lösas in med ekonomisk kompensation till berörda markägare.

### **Ledningsrätt**

I plankarta, del 4, har Upplands Energi markförlagda ledningar som korsar sträckningen för gång- och cykelvägen på två ställen. Upplands Energi informerar att eventuell flytt av ledningar ska bekostas av exploatör. I övrigt har Upplands energi inga synpunkter.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Information om Upplands Energis ledningar har lagts till i planbeskrivningen. Eventuell flytt av ledningar som är en konsekvens av detaljplanen kommer att regleras av separat avtal mellan ledningsägare och exploatör.

### **Planprocessen och formalia**

Kommunala lantmäterimyndigheten undrar varför kommunen valt att använda bestämmelsen VÄG och inte GCVÄG. Lantmäteriet nämner också att ledningsrätten som finns med i teckenförklaringen inte syn på plankartan.

Kommunala lantmäterimyndigheten nämner att planområde, ån, vägnamn, fastighetsbeteckningar upplevs som små och att det behöver förtydligas i plankartan.

Rubriken i plankartan stämmer inte överens med rubriken på första sidan av planbeskrivningen.

Kommunala lantmäterimyndigheten uppmärksammar några stavfel och felaktiga arealer och glömda fastigheter i tabellen på sida 31-34 i planbeskrivningen. På sida 31 under *Servitut och rättigheter* hänvisas läsaren till bilaga "Fastighetskonsekvensbeskrivning" som inte går att hitta på [www.bygg.uppsala.se](http://www.bygg.uppsala.se).

Kommunala lantmäterimyndigheten kommer att pröva ansökan om förrättning för att se om den sökta åtgärden är lämplig eller inte enligt fastighetsbildningslagen. Kommunala lantmäterimyndigheten uppmärksammar att det eventuellt kan finnas arrendatorer av åkermarken. Vid en fastighetsreglering kan arrendeavtalen komma att påverkas och en ersättning behöva betalas ut ifall avtalen inte kan fortsätta gälla i de markområden som överförs vid en fastighetsreglering.

Kommunala lantmäterimyndigheten uppmärksammar att ersättning bör hänvisas till 4 kapitlet expropriationslagen. Vid en lantmäteriförrättning kan parterna antingen ha kommit överens om en ersättning eller så gör lantmäterimyndigheten en värdering enligt 4 kapitlet expropriationslagen.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Gång- och cykelvägen planläggs som VÄG<sub>1</sub> och specificeras *gång- och cykelväg*. Bestämmelsen GCVÄG kan inte användas då bestämmelsen inte finns med i den planbestämmelsekatalog som kommunen utgår från för detta ärende.

Plankartan har uppdaterats och redovisas till granskningen i flera inzoomade delområden för att skapa en bättre överblick. Detta gör också att bakgrundskartan kommer vara mer detaljerad och förbättra läsbarheten av plankartan. Det innebär bland annat att namn på vägar, åar och ledningsrätter kommer att finnas med i plankartan.

Avsnittet *Konsekvenser för fastigheter inom planområdet* i planbeskrivningen har till granskningsskedet uppdaterats med nya arealer.

Stadsbyggnadsförvaltningen har noterat att det kan finnas okända arrendatorer som påverkas av detaljplanen. Det kommer att hanteras vid ansökan om förrättning. Ersättning ska även hanteras enligt 4 kapitlet i exploateringslagen.

### **Yttranden som berör andra områden eller utan erinran**

Två privatpersoner har lämnat synpunkter på områden som inte ingår i planarbetet för Ulva gång- och cykelväg. Den ena privatpersonen önskar att en cykelväg anläggs från Bälungebys förskola till Ekebykorset eftersom sträckan har skymd sikt och anser att det är viktigt att åtgärda för allas trafiksäkerhet. Den andra privatpersonen efterfrågar ett övergångsställe i villaområdet Rörby i Bälunge. Att korsa vägen är inte trafiksäkert idag och privatpersonen ifrågasätter att övergångsstället inte är klart.

Brandförsvaret, Försvarmakten och PostNord har inget att erinra mot planförslaget.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Synpunkterna som berör en cykelväg från Bälungebys förskola till Ekebykorset och det efterfrågade övergångsstället vid Rörby hanteras inte inom ramen för detta planarbete. Stadsbyggnadsförvaltningen uppmuntrar de som lämnat synpunkter på dessa

områden att skicka in en felanmälan till kommunen. Mer information går att hitta på [uppsala.se](http://uppsala.se) genom att söka på "Felanmäl eller lämna synpunkter på trafik- och utemiljö".

## **Bilaga**

Länsstyrelsens yttrande

Stadsbyggnadsförvaltningen

Johan Nilsson  
planchef

Emil Lindström  
planarkitekt

## Översikt över inkomna samrådsyttranden

Remissinstanser och medborgare	Samråd
<b>Myndighet</b>	
Länsstyrelsen	23 februari 2022
Statens geotekniska institut	16 februari 2022
Kommunala lantmäterimyndigheten	14 januari 2022
Försvarmakten	2 februari 2022
Polismyndigheten	4 februari 2022
<b>Sakägare och boende inom och utanför planområdet (enligt fastighetsförteckningen)</b>	
Sakägare 1	31 januari 2022
Sakägare 2	2 februari 2022
Sakägare 3	3 februari 2022
Sakägare 4	3 februari 2022
Gustavianska Stiftelsen vid Uppsala Akademi	4 februari 2022
<b>Kommunala nämnder, förvaltningar med flera</b>	
Kulturnämnden	11 januari 2022
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	9 februari 2022
Uppsala brandförsvär	7 februari 2022
<b>Intresseföreningar och sammanslutningar</b>	
Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd (UPS)	3 februari 2022
Bälinge socialdemokratiska förening	3 februari 2022
<b>Ledningsägare</b>	
Upplands Energi	10 december 21
Uppsala Vatten och Avfall AB	28 januari 2022
<b>Trafik</b>	
Trafikverket	7 februari 2022
Region Uppsala	2 februari 2022
<b>Övriga</b>	
PostNord	25 januari 2022
Privatperson 1	10 december 2021
Privatperson 2	10 december 2021
Privatperson 3	10 december 2021
Privatperson 4	11 december 2021
Privatperson 5	20 december 2021
Privatperson 6	21 december 2021
Privatperson 7	22 december 2021
Privatperson 8	22 december 2021
Privatperson 9	22 december 2021
Privatperson 10	22 december 2021
Privatperson 11	23 december 2021
Privatperson 12	23 december 2021
Privatperson 13	24 december 2021

<b>Remissinstanser och medborgare</b>	<b>Samråd</b>
Privatperson 14	25 december 2021
Privatperson 15	26 december 2021
Privatperson 16	26 december 2021
Privatperson 17	26 december 2021
Privatperson 18	27 december 2021
Privatperson 19	27 december 2021
Privatperson 20	28 december 2021
Privatperson 21	29 december 2021
Privatperson 22	1 januari 2022
Privatperson 23	2 januari 2022
Privatperson 24	2 januari 2022
Privatperson 25	6 januari 2022
Privatperson 26	8 januari 2022
Privatperson 27	8 januari 2022
Privatperson 28	8 januari 2022
Privatperson 29	8 januari 2022
Privatperson 30	9 januari 2022
Privatperson 31	10 januari 2022
Privatperson 32	12 januari 2022
Privatperson 33	12 januari 2022
Privatperson 34	13 januari 2022
Privatperson 35	16 januari 2022
Privatperson 36	22 januari 2022
Privatperson 37	22 januari 2022
Privatperson 38	22 januari 2022
Privatperson 39	22 januari 2022
Privatperson 40	22 januari 2022
Privatperson 41	23 januari 2022
Privatperson 42	23 januari 2022
Privatperson 43	31 januari 2022
Privatperson 44	2 februari 2022
Privatperson 45	2 februari 2022
Privatperson 46	2 februari 2022
Privatperson 47	2 februari 2022
Privatperson 48	2 februari 2022
Privatperson 49	2 februari 2022
Privatperson 50	2 februari 2022
Privatperson 51	2 februari 2022
Privatperson 52	2 februari 2022
Privatperson 53	2 februari 2022
Privatperson 54	2 februari 2022
Privatperson 55	2 februari 2022
Privatperson 56	2 februari 2022



<b>Remissinstanser och medborgare</b>	<b>Samråd</b>
Privatperson 57	2 februari 2022
Privatperson 58	3 februari 2022
Privatperson 59	3 februari 2022
Privatperson 60	4 februari 2022