Uppsala kommun

Plan- och byggnadsnämnden

Diarienummer:
PBN 2025-003239

Handläggare:
Emil Lindström 018-727 46 54

Planbeskrivning
Detaljplan för Ulva gång- och cykelväg

Standardförfarande



LAGA KRAFT 2026-11-18

Postadress: Uppsala kommun, stadsbyggnadsförvaltningen, 753 75 Uppsala
Besöksadress: Stadshusgatan 2
Telefon: 018-727 00 00
E-post: plan-byggnadsnamnden@uppsala.se
www.uppsala.se

Innehåll

Inledning 4
Sammanfattning 4
Vad är en detaljplan? 4
Planprocessen 4
Handlingar 6
Antagandehandlingar 6
Tidigare ställningstaganden 7
Översiktsplan 7
Detaljplaner 7
Planens innehåll 8
Planens syfte 8
Planens huvuddrag 8
Planområdet 9
Landskapsbild och gestaltning 10
Kulturmiljö 14
Natur 16
Strandskydd 23
Vattenverksamhet 26
Trafik och tillgänglighet 26
Mark och geoteknik 29
Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten 30
Hälsa och säkerhet 33
Teknisk försörjning 34
Motiv till detaljplanens regleringar 35
Användning av mark och vatten 35
Genomförandefrågor 36
Fastighetsrättsliga frågor 36
Tekniska frågor 39
Ekonomiska frågor 40
Organisatoriska frågor 40
Planens konsekvenser 42
Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel 42
Miljöaspekter 42
Hälsa och säkerhet 44
Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken 45
Översiktsplanen 45

Miljöbalken 45
Medverkande 46

Inledning

Sammanfattning

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en gång- och cykelväg mellan Librobäck och Ulva. Planen möjliggör även anläggning av en gång- och cykelbro över Jumkilsån, där planen skapar förutsättningar för olika brotyper med varierande krav på släntområden. Dessutom ingår ett litet område som tillåter tekniska anläggningar i detaljplanen.

Detaljplanen för gång- och cykelvägen anläggs huvudsakligen på åkermark och planens sträckning går längs med väg 272 och väg 630. Gång- och cykelvägen ska fungera som ett pendlingsstråk och blir en viktig del av ett större cykelnät som förbättrar möjligheten att koppla samman centrala Uppsala med Ulva, Forkarby och Bälinge.

Det generella strandskyddet upphävs inom detaljplanen för att möjliggöra anläggning av en bro över Jumkilsån. Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen som pekar ut området som lämpligt stråk för gång- och cykelväg.

Vad är en detaljplan?

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

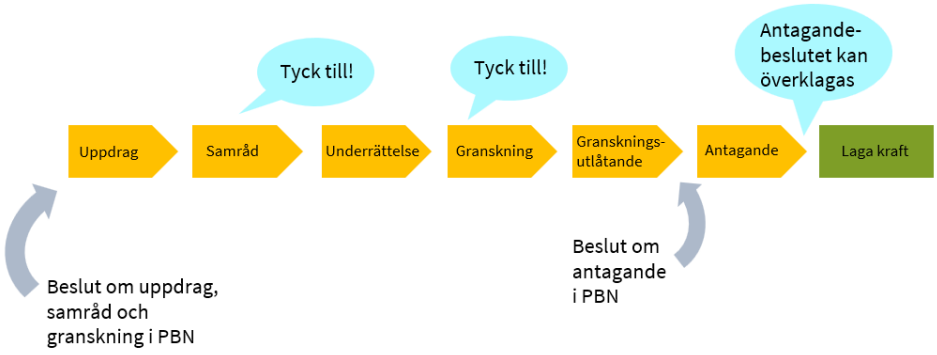
Plankartan är den handling som är juridiskt bindande och anger vad som till exempel ska vara allmän plats, kvartersmark, hur bebyggelsen ska regleras med mera. Plankartan ligger till grund för kommande bygglovprövning.

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 standardförfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900). Plan- och byggnadsnämnden beslutade om planuppdrag 2025-10-23. Detaljplanen har inte föregåtts av ett planprogram.

Standardförfarande:



Figur 1 Detaljplanen handläggs med standardförfarande enligt plan- och bygglagen. Bilden visar processen för standardförfarande.

Ändringar under planprocessen

Synpunkter som inkommit under samråd och granskning sammanställs och bemöts i en samrådsredogörelse och ett granskningsutlåtande. Ändringar och revideringar som skett under planprocessens olika skeden redovisas i dessa dokument.

Handlingar

Antagandehandlingar

Planhandling

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Bilaga A, Fastighetskonsekvenser, 25 maj 2026
- Bilaga B, Lokaliseringsutredning. Motivering till anläggning av gång- och cykelväg inom strandskyddat område, 12 december 2025
- Samrådsredogörelse webbversion
- Samrådsredogörelse fullständig version*
- Granskningsutlåtande webbversion
- Granskningsutlåtande fullständig version*

Övriga handlingar

Nedan listas de handlingar som upprättats under planarbetet. Alla utredningar är beställda, granskade och godkända som planeringsunderlag av Uppsala kommun om inte annat anges.

- Undersökning
- Fastighetsförteckning*
- Dagvattenutredning, Bjerking, 13 mars 2026
- Markteknisk undersökningsrapport geoteknik bro, Bjerking, 5 februari 2026

Utredningar som genomförts i tidigare planprocess (PBN 2018-001826) och använts under planarbetet:

- PM geoteknik, WSP Samhällsbyggnad, 26 september 2024
- PM hydraulisk utredning Ulva GC, WSP, 26 september 2024
- Markteknisk undersökningsrapport geoteknik ritningar, WSP Samhällsbyggnad, 31 augusti 2022
- Markteknisk undersökningsrapport 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

Tidigare ställningstaganden

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. Cykelstråken på landsbygden ska ansluta till tätorternas och stadens huvudcykelstråk. Planområdet är omkring 4,5 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 2 Karta som visar utdrag av översiktsplanen med markanvändningar. Streckad linje i mörklila är väg 272. Detaljplanen för gång- och cykelväg går parallellt med det cykelstråk som löper längs med väg 272.

Varje mandatperiod tar kommunfullmäktige ställning till hur aktuell översiktsplanen är i en så kallad planeringsstrategi. Översiktsplanen ska alltid läsas tillsammans med den senaste planeringsstrategin. Planeringsstrategin godkändes av kommunfullmäktige 7 november 2023. Översiktsplanens ställningstaganden till markanvändningen, samt utveckling av den byggda miljön, bedömdes då vara tillräckligt aktuella för att översiktsplanen ska anses vara aktuell under innevarande mandatperiod. Vissa detaljer i översiktsplanen har dock bedömts inaktuella, vilka redovisas särskilt i strategin som också innehåller ett antal förtydliganden samt redovisning av förändrade förutsättningar och anspråk.

Detaljplaner

Planområdet omfattas inte av någon gällande detaljplan. Planområdet ansluter till det sydvästra hörnet av *Detaljplan för Garverigatan* från 2017 (aktbeteckning 0380K-2026/1) som reglerar marken för bland annat gång- och cykelväg, industri och kontor. Under 2025 ändrades *Detaljplan för Garverigatan* genom ett tillägg till planbeskrivningen. Ändringen var av administrativ karaktär och syftade till att klargöra egenskapsbestämmelser som stod i konflikt med varandra.

Tidigare planprocess, PBN 2018-001826

Uppsala kommun har under flera år undersökt möjligheten att anlägga en gång- och cykelväg mellan Uppsala stad och Ulva. Det senaste försöket inleddes när plan- och byggnadsnämnden 23 augusti 2018 beslutade att en detaljplan skulle upprättas. Detaljplanens syfte var att möjliggöra en gång- och cykelväg mellan Klastorp och Ulva, med tillgängliggörande av årummet som en central del av planen. Detaljplanens sträckning följde Fyrisån och Jumkilsån, motiverat med årummets höga rekreationsvärden.

Under planprocessen möttes flera motstående intressen, främst kring valet av sträckning längs med årummet. En central fråga blev hur planområdets närhet till Ärna flygflottilj, med tillhörande bullrande verksamhet, förtog rekreationsvärdet som detaljplanen syftade till. Vidare framförde Försvarsmakten 2025 i separat dialog med stadsbyggnadsförvaltningen att den tänkta sträckningen skulle försvåra framtida utveckling av deras verksamhet på flygflottiljen.

Sammantaget bedömde stadsbyggnadsförvaltningen att planförslaget och dess uppdrag saknade genomförbarhet. I samband med att plan- och byggnadsnämnden beslutade att inleda planläggning för den här detaljplanen, beslutades därför att uppdraget från 2018 skulle läggas ner. Skälet till nedläggningen var att uppdragets syfte att möjliggöra en gång- och cykelväg med rekreationsvärde bedömdes vara ouppnåeligt.

Planens innehåll

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en gång- och cykelväg mellan Librobäck och Ulva, en bropassage över Jumkilsån samt ett nytt läge för en nätstation. Gång- och cykelvägen ska fungera som ett pendlingsstråk och blir en viktig del av ett större cykelnät som förbättrar möjligheten att koppla samman centrala Uppsala med Ulva, Forkarby och Bälinge.

Planens huvuddrag

Detaljplanen möjliggör en gång- och cykelväg mellan Librobäck och Ulva. Planen möjliggör även anläggning av en gång- och cykelbro över Jumkilsån, där planen skapar förutsättningar för olika brotyper med varierande krav på släntområden. Den planerade gång- och cykelvägen blir en del av ett större cykelvägnät som ökar möjligheten att pendla mellan centrala Uppsala och Ulva samt Bälinge.

Ett genomförande av detaljplanen förutsätter flytt av en mindre nätstation längs väg 630. Nytt läge säkerställs i detaljplanen i form av ett mindre område som tillåter tekniska anläggningar.

Detaljplanen för gång- och cykelvägen anläggs på åkermark och planens sträckning går längs med väg 272 och väg 630. Marken för gång- och cykelvägen planläggs som *GCVÄG – gång- och cykelväg*, bropassagen över Jumkilsån kompletteras med egenskapsbestämmelsen *bro*$_1$. I anslutning till broläget planläggs också mindre delar som *NATUR* och *Vattenområde* för att säkerställa den nya brons placering så den inte

påverkar den befintliga vägbron negativt. Inom delar av planområdet kommer strandskyddet att upphävas.

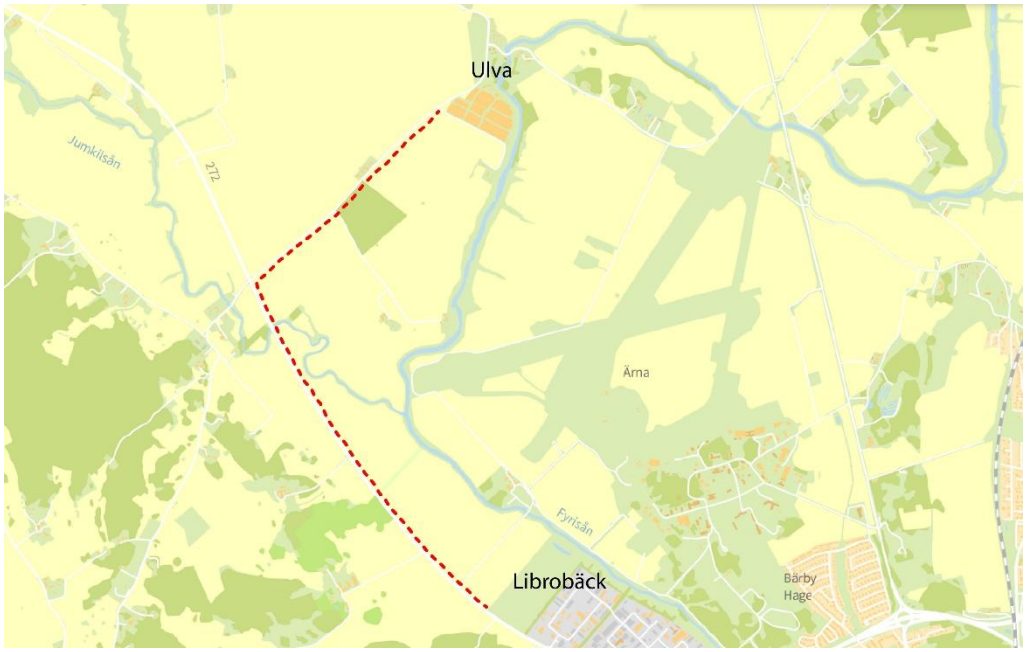
Planområdet

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 cirka 4,5 kilometer lång och har en total area på omkring 23 000 kvadratmeter.



Figur 3 Karta som visar planområdets geografiska läge i förhållande till bland annat Bälinge och Lövstalöt. Planområdet är ungefärligt markerat med rödstreckad linje mellan Librobäck och Ulva.



Figur 4 Inzoomad karta som visar planområdets geografiska läge. Planområdet är ungefärligt markerat med streckad linje i rött mellan Librobäck och Ulva.

Allmän områdesbeskrivning

Området mellan Librobäck och Ulva karaktäriseras av Fyrisån och Jumkilsåns dalgångar och sidoraviner, samt Uppsalaslättens öppna jordbruksmarker. Planområdet sträcker sig över ett trettiotal fastigheter och marksamfälligheter 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 5 Kartan visar Ulva kvarn, hantverksbyn och Ulva-Gubben.

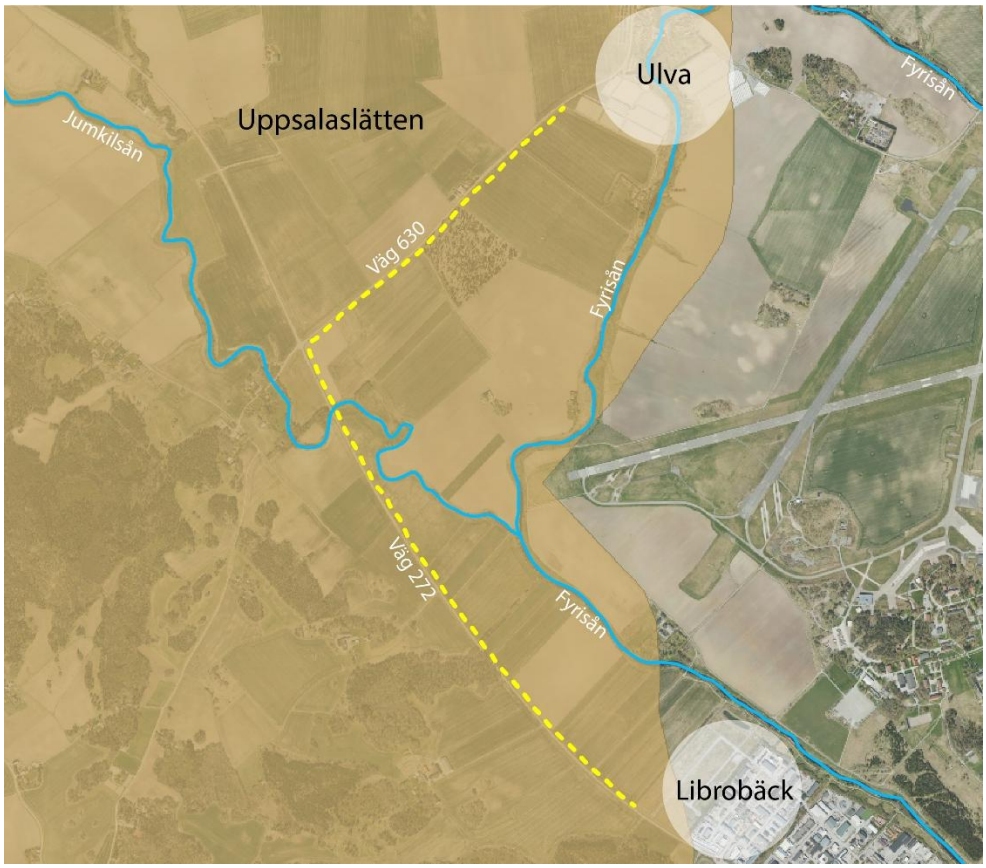
Längs med planområdet ligger väg 272. Vägen trafikeras av tung trafik och tillåter körning upp till 80 kilometer i timmen. Intill väg 272, nordväst om planområdet ligger Broby, en by som ligger i norra delen av Börje socken. Öster om planområdet ligger Uppsala flygflottilj (Ärna flygplats).

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 är grusad och går längs med Fyrisån fram till väg 600. I planområdets södra del, i Librobäck, finns en gång- och cykelväg vid Garverigatan som ansluter till 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 Jumkilsåns å-landskap samt Uppsalaslättens slättlandskap.



Figur 6 Kartan visar Fyrisåns och Jumkilsåns sträckning genom landskapet, samt Uppsalaslätten. Planområdet är ungefärligt markerat med gulstreckad linje.

Jumkilsån & Fyrisån

Gång- och cykelvägen korsar Jumkilsån halvvägs till Ulva. Jumkilsån mynnar ut i Fyrisån. Både Fyrisån och Jumkilsån har en slingrande form i landskapet. De 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 ras och skred.



Figur 7 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 8 Norr om planområdet, Uppsalaslätten.



Figur 9 Bilden till vänster visar Uppsalaslätten. Bilden till höger visar 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 planområdesgränsen 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 *GCVÄG – gång- och cykelväg* är i huvudsak dimensionerat för att rymma en hårdgjord gång- och cykelyta på 3,5 meters bredd samt två meter ytterligare för att rymma eventuellt dikesbehov.



Figur 10 Exempel på utformning av gång- och cykelväg. Belysning kan placeras vid stödkanten, likaså bänkar eller soptunnor. Bilden är tagen i anslutning till Garverigatan i Librobäck, med väg 272 till höger i bild.

Gång- och cykelbro

För att komma över Jumkilsån behöver en bro anläggas. Gång- och cykelbron planläggs som bro_1, och ytan har anpassats för att möjliggöra olika brotyper. Placeringen är cirka 20 meter nordöst om den befintliga bron längs väg 272.

Till samrådet av detaljplanen är inte brokonstruktionen fastställd. Utkastet till konstruktionen innefattar en fritt upplagd plattbro med landfästen av platsgjuten betong. Bron ges en teoretisk spännvidd på upp till 20 meter. Farbaneplattan kommer att utföras tvärspänd i trä med beläggning av asfalt. Bron kommer att ha en fri

brobredd på minst 3,0 meter och en total brobredd på minst 3,7 meter. Bron dimensioneras för att klara last av servicefordon.



Figur 11 Exempel på en låg gång-och cykelbro i trä utan stödben. Bron är en del av gång- och cykelvägen mellan Tunabackar och Librobäck och ligger intill Fyrisån.

Väg 630

Gång- och cykelvägen går parallellt med väg 630 och fortsätter i nordöstlig riktning fram till Ulva. Gång- och cykelvägen planläggs utanför vägområdet för väg 630 fram till Ulva-Gubbens bärplanteringar. Stadsbyggnadsförvaltningen utreder möjligheten att ansluta gång- och cykelvägen ytterligare norrut, till befintlig gång- och cykelväg som fortsätter till Bälinge.

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

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 mer kuperat med större sammanhängande höjdpartier, samtidigt som dalgångslandskapet utmed Jumkilsån har en mer sluten karaktär.



Figur 12 Jumkilsån vid Ängeby. Foto: Bitte Franzén, 2014.

Inom Ulva, men utanför planområdet, finns byggnader som är utpekade som värdefull kommunal kulturmiljö. Den värdefulla miljön består av kvarnbyggnaden från 1759 med intilliggande damm och hantverksby.



Figur 13 Hantverksbyn, en del av den kommunala kulturmiljön i Ulva.



Figur 14 Kvarnbyggnaden, fotad från hantverksbyn.

Förändringar

Det är viktigt att gång- och cykelvägen inte negativt påverkar sluttkrön, dalgångar, raviner och vattendrag under och efter uppförandet. Gång- och cykelvägens läge är i huvudsak intill befintliga vägdiken, men korsar Jumkilsån dalgång vid det föreslagna broläget.

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 bedömde då att arkeologiska insatser inte är motiverade.

Utifrån länsstyrelsens bedömning om kända fornlämningar bedöms detaljplanen inte påverka några värdefulla miljöer från forntid, medeltid eller nyare tid. Om fornlämningar trots det skulle påträffas ska grävarbetet omedelbart avbrytas och förhållandet anmälas till länsstyrelsen, i enlighet med kulturmiljölagen.

Natur

Delar av planområdet ligger inom riksintresse för naturvård i form av Jumkilsåns dalgång. Uttrycket för riksintresset är en ravin i djupa lerlager, med ån starkt meandrande (slingrande) samt rik på forsar och strömmar. Jumkilsån kantas av öppna hag- och betesmarker med inslag av lundartade lövdungar.

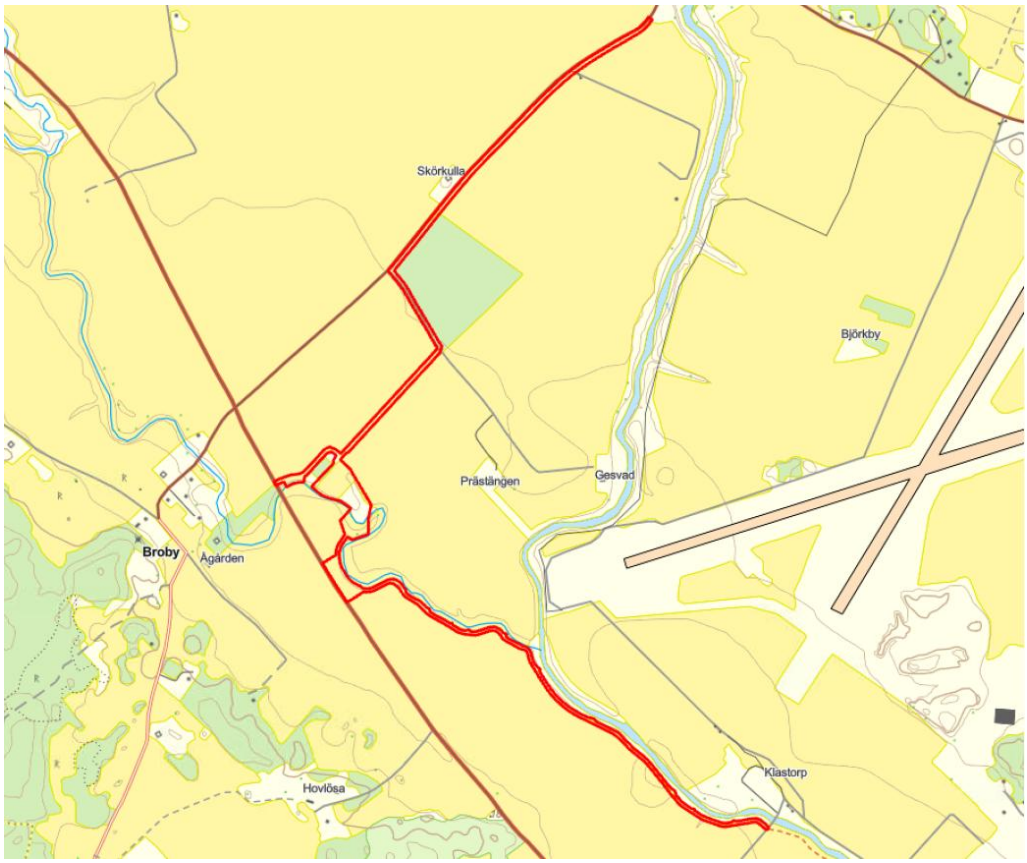
Detaljplanen medför en bro över Jumkilsån. Brons placering är anpassad efter Jumkilsåns meandring, till en plats där slingrandet är mindre påtagligt i landskapet. Broläget innebär att träd behöver avverkas.

Två naturvärdesinventeringar, båda av WSP, har genomförts i samband med tidigare planprocess (PBN 2018-001826). *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.

Eftersom inventeringarna gjordes till den föregående planprocessen följer de den då föreslagna sträckningen längs med Fyrisån och Jumkilsån. Stadsbyggnadsförvaltningen har gjort antagandet att naturvärdena som identifierats längs med årummet är fler och större än nu föreslagen sträcka längs med väg 272 och väg 630. Efter samråd har kompletterande insatser har gjorts vid broläget.

Naturvärdesinventering Ulva GC 2022-08-25

Fältinventeringen gjordes under våren 2022. Syftet med naturvärdesinventeringen var 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 10–15 meter bred.

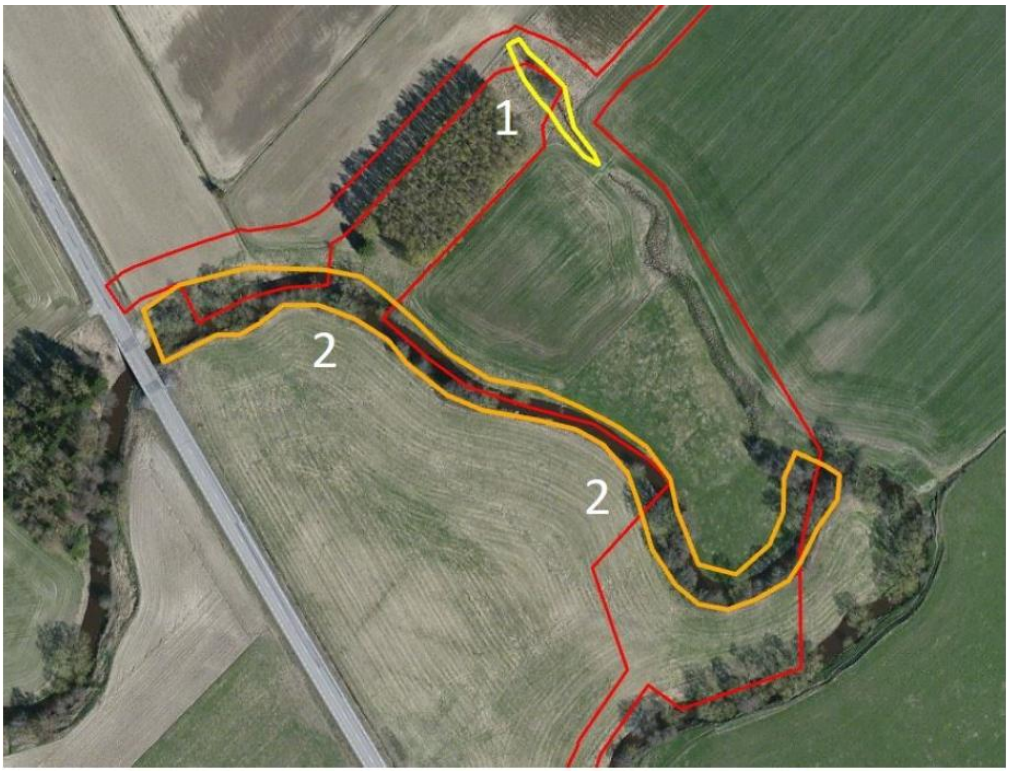


Figur 15 Karta från naturvärdesinventeringen. Avgränsning av inventeringsområde (röda linjer).

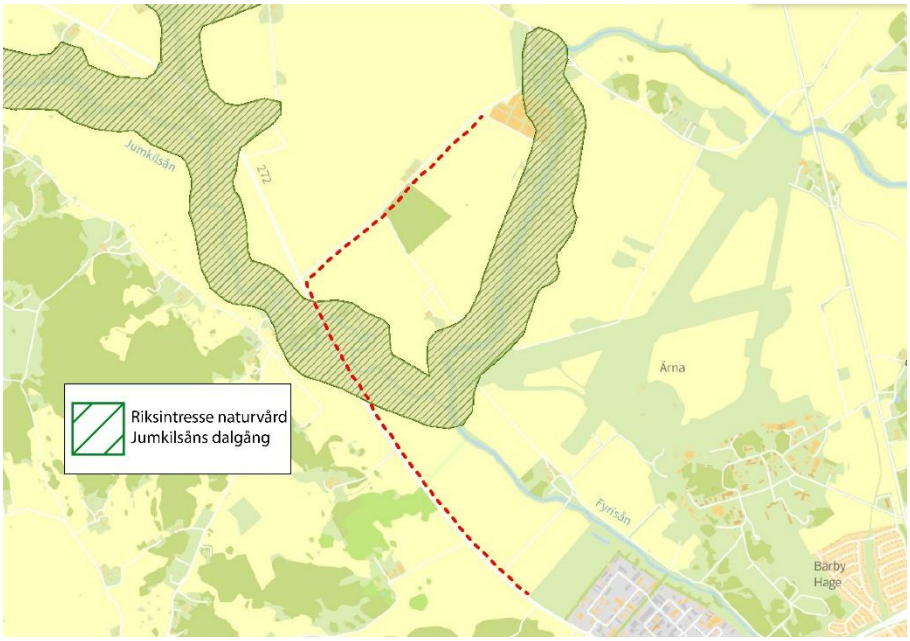
Två mindre områden längs inventeringsområdet bedöms ha särskilda naturvärden. Delområde 1 bedöms ha ett visst biotopvärde tack vare varierade livsmiljöer, meandrande (slingrande) vattendrag och visst inslag av död ved. Artvärdet bedöms som lågt. Delområdet klassas som naturvärdesklass 4, *visst naturvärde.*

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 naturvärdeklass 3, *påtagligt naturvärde*.



Figur 16 Bild från naturvärdesinventeringen. Två avgränsade delområden som bedöms ha *Visst naturvärde* (gul gräns) respektive *Påtagligt naturvärde* (orange gräns).



Figur 17 Kartan visar riksintresset för naturvård, med gång- och cykelvägens ungefärliga läge markerat med rödstreckad linje.

Biotopskyddade diken

Inom planområdet finns två biotopskyddade diken. Stadsbyggnadsförvaltningen har mellan samråd och granskning ansökt om dispens från biotopskyddsbestämmelserna

avseende kulvertering av de två åkerdikena. Som särskilt skäl för dispens anges att exploateringen av en gång- och cykelväg som kopplar samman centrala Uppsala med Ulva och Bälinge är ett stort allmänt intresse.

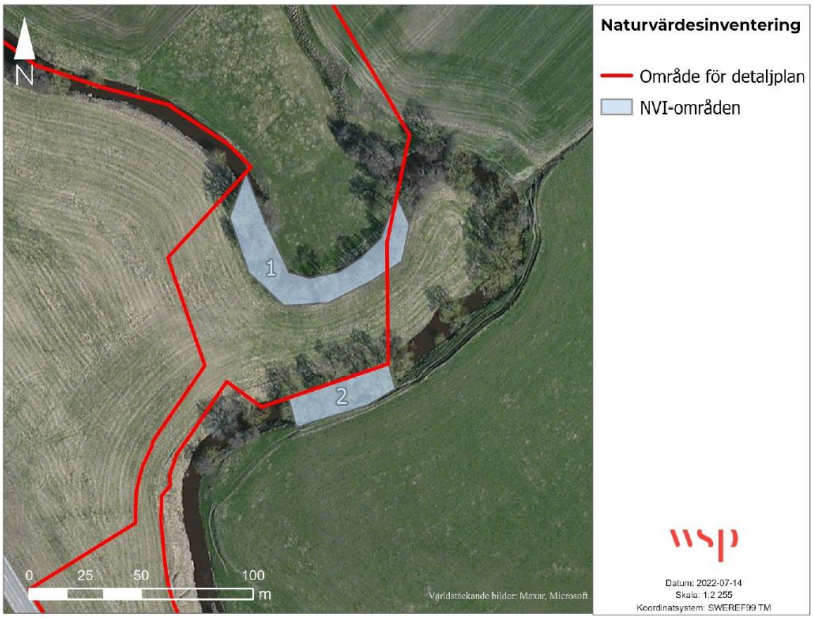


Figur 18 De två biotopskyddade dikena är markerade med siffrorna 1 och 2 på ett flygfoto längs väg 272. Dikena är i regel betydligt längre än den gröna linjen indikerar, endast den del som är i direkt anslutning till planområdet har markerats.
Bild: Bjerking

Länsstyrelsen fattade 18 mars 2026 beslut om att bevilja dispens för kulvertering av de två biotopskyddade dikena. De delar kommunens bedömning att gång- och cykelvägen utgör ett angeläget allmänt intresse och utgör särskilt skäl för dispens. De bedömer att minskningen av dikenas längd till följd av kulverteringen är så pass begränsad att åtgärden inte motverkar biotopskyddets syfte. Dispensen följer med villkoret att åtgärden genomförs i enlighet med kommunens ansökan.

Naturvärdesinventering och biotopkartering Jumkilsån 2022-07-14

Inventeringen utfördes av bottensubstratet inom två områden (delområde 1 och 2) av Jumkilsån. De inventerade delområdena ligger drygt 250 meter sydväst från broläget men slutsatsen bedöms vara likvärdig för planområdet eftersom det omfattar samma vattendrag i samma landskap.



Figur 19 Undersökningsområdet för naturvärdesinventeringen.

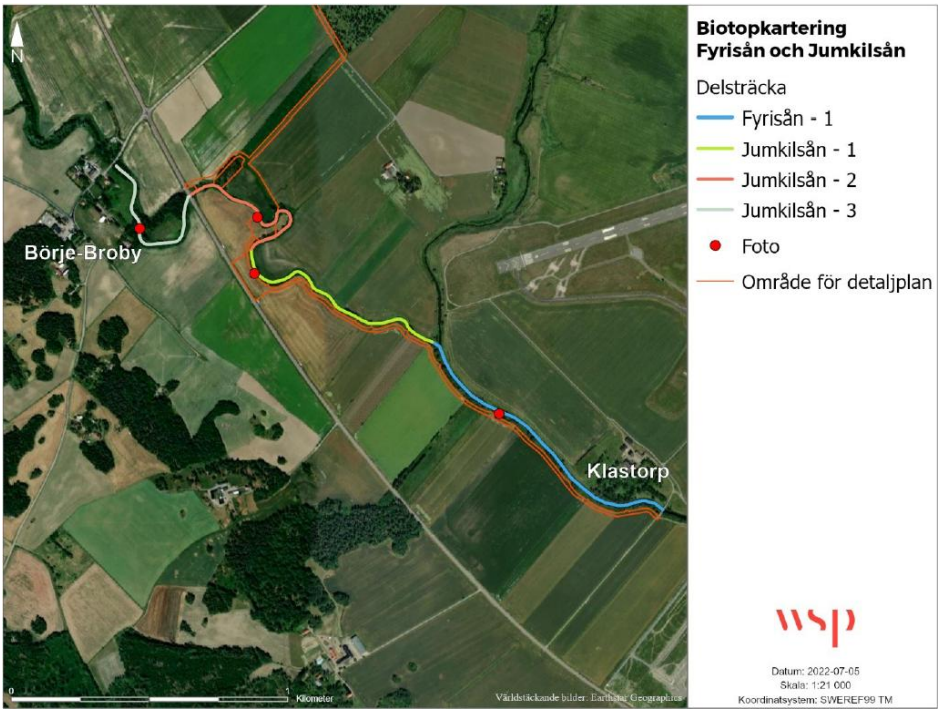
Bottensubstratet vid delområde 1 utgörs främst av hårt packad lera med inslag av små stenar och växtdelar. Varken kärlväxter eller stormusslor observerades inom delområde 1. Spår av bottenfauna observerades inom områdets västra del.

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 20 Biotopkarterade sträckor av Fyrisån och Jumkilsån uppdelad efter delsträckor. Se 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.

Artskydd

Inom planområdet, i anslutning till broläget, finns tre potentiella hålträd, varav två kan lämnas orörda. Genomförandet av detaljplanen förutsätter dock att ett pilträd vid broläget avverkas. Trädet har sprickor/håligheter, men spillning från fladdermöss har inte hittats. Brons lokalisering, och därmed pilträdets avverkning, är anpassad efter flera faktorer. Jumkilsåns meandring, avstånd till Trafikverkets anläggning, geotekniska förutsättningar och naturvärden har varit avgörande för placeringen. Därtill har placeringen öster om befintlig bilbro inneburit att skogspartiet på den västra sidan om bilbron, med flera träd och förutsättningar för exempelvis fladdermöss och fåglar, kan bevaras. Avverkningen av trädet bedöms vara proportionerlig sett till platsen och syftet med detaljplanen.

Fladdermöss

Planområdets närhet till vältrafikerade och upplysta vägar är oattraktivt för fladdermöss. Däremot är det troligt att ålandskapet kan nyttjas av fladdermöss som transportlinje och födosöksområde, varför tillkommande ljusföroreningar skulle kunna störa den ekologiska funktionen för artgruppen.

Detaljplanens påverkan på ålandskapet är vid broläget över Jumkilsån. Påverkan består i avverkning av träd, bullrande verksamhet under byggtiden och ljusföroreningar från gång- och cykelvägens belysning.

Skyddsåtgärder är nödvändiga. Berörda träd får endast avverkas utanför fladdermössens yngelperiod, tillskapande av fladdermusholkar ska säkerställas i anläggningsskedet och val av belysning ska ske i enlighet med planbeskrivningens avsnitt om ljusföroreningar. Därmed bedöms inte konflikt med artskyddsförordningen uppstå.

Fåglar

I skogspartiet väster om broläget, med bland annat björk och gran, har entita observerats. Det är möjligt att entitans revir även berör området för bron. Arten är beroende av håligheter i träd för häckning.

Skyddsåtgärder är nödvändiga. Exploateringsarbete ska förläggas utanför fåglarnas huvudsakliga häckningsperiod, tillskapande av fågelholkar ska säkerställas och träd som avverkas ska lämnas kvar i närområdet. Därmed bedöms inte konflikt med artskyddsförordningen uppstå.

Utter

Utter påverkas av detaljplanen, främst genom störning vid byggfas, fortsatt tillgänglighet för passage under bro och ökad mänsklig närvaro i området med anledning av gång- och cykelvägen. Viktigast för uttern bedöms vara att inte orsaka barriärer vid brobygget eftersom sådana barriärer kan hindra uttrarna att förflytta sig som tidigare längs med ån. Detaljplanen reglerar därför en torrlagd passage vid broläget.

Inga fynd av spår och spillning har gjorts vid brolägets närområde, varför platsen inte bedöms ingå i kärnan av ett revir. Utter är mestadels ett nattaktivt djur och är mindre känsligt under dagtid när byggarbete pågår. Samma resonemang gäller för den ökade mänskliga närvaron. Gång- och cykelvägen väntas vara lågt trafikerad nattetid och därmed en så pass låg påverkan på utterns boplatser att påverkan på dess bevarandestatus inte bedöms finnas. Därmed bedöms inte konflikt med artskyddsförordningen uppstå.

Brukningsvärd jordbruksmark

Stora delar av planområdet består av brukningsvärd jordbruksmark. I miljöbalkens 3 kapitel 4 § slås fast att jordbruk är av nationell betydelse. Det innebär att brukningsvärd jordbruksmark får endast bebyggas om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen, och om behovet inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Jordbruksmarkens faktiska kvalitet kan variera men jämfört med om marken

exploaterats för bebyggelse så betraktas all jordbruksmark vara brukningsvärd. Till jordbruksmark räknas åker-, ängs- och betesmark.

Ett genomförande av detaljplanen innebär att jordbruksmark tas i anspråk till förmån för en gång- och cykelväg. Med Ulva och Librobäcks geografiska lägen krävs ianspråktagande av jordbruksmark för att knyta ihop dessa platser, vilket lokaliseringsutredningen i bilaga B visar. Detaljplanens syfte anger bland annat att gång- och cykelvägen ska bli en del av ett större cykelnät som kopplar samman centrala Uppsala med Ulva. Bilaga B utgår från strandskyddets intressen, men slutsatserna i lokaliseringsutredningen är applicerbara även för ianspråktagandet av jordbruksmark.

Placering av gång- och cykelvägen intill väg 272 och väg 630 skapar en gen och lättcyklad väg. För att minimera påverkan på andelen åkermark kommer gång- och cykelvägen att anläggas så nära befintligt vägdike som möjligt. Åkermarken blir årligen påverkad av sopsaltningen från de intilliggande vägarna. Gång- och cykelvägens placering på dessa ytor är därför att föredra framför en lokalisering närmare Fyrisån och Jumkilsån som inte lider samma negativa påverkan.

Bedömningen är att det aktuella planområdet är lämpligt att utveckla för en gång- och cykelväg. Stora delar av sträckan för detaljplanen är utpekad i översiktsplanen som framtida sträcka för gång- och cykelväg. En anslutning för hållbara transportsätt mellan Librobäck och Ulva bedöms vara av väsentligt samhällsintresse och därmed väga tyngre än intresset att bevara brukningsvärd jordbruksmark inom planområdet. Behovet av en gång- och cykelväg mellan platserna, som vidare skapar ett större pendlingsstråk med cykel, bedöms inte kunna ske på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

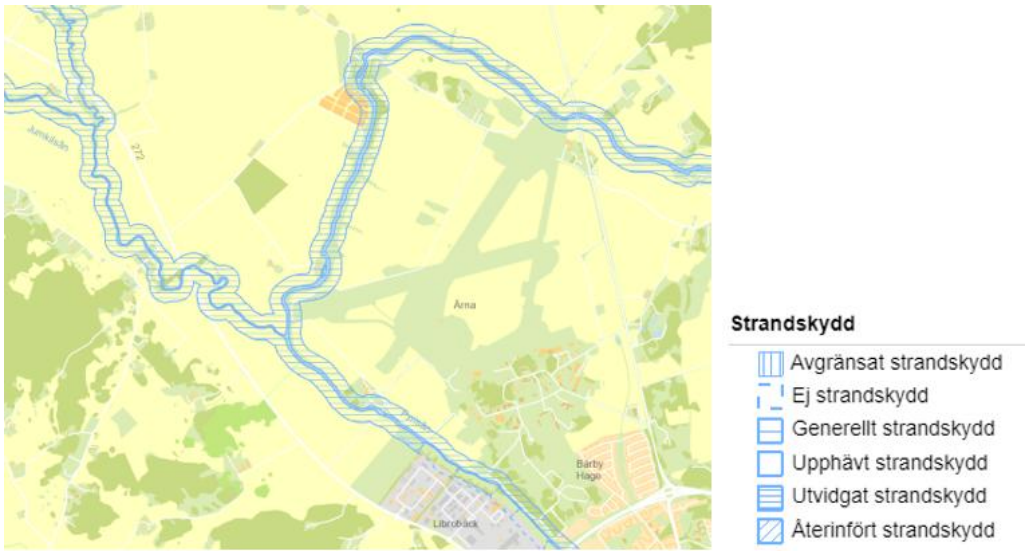
Strandskydd

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.

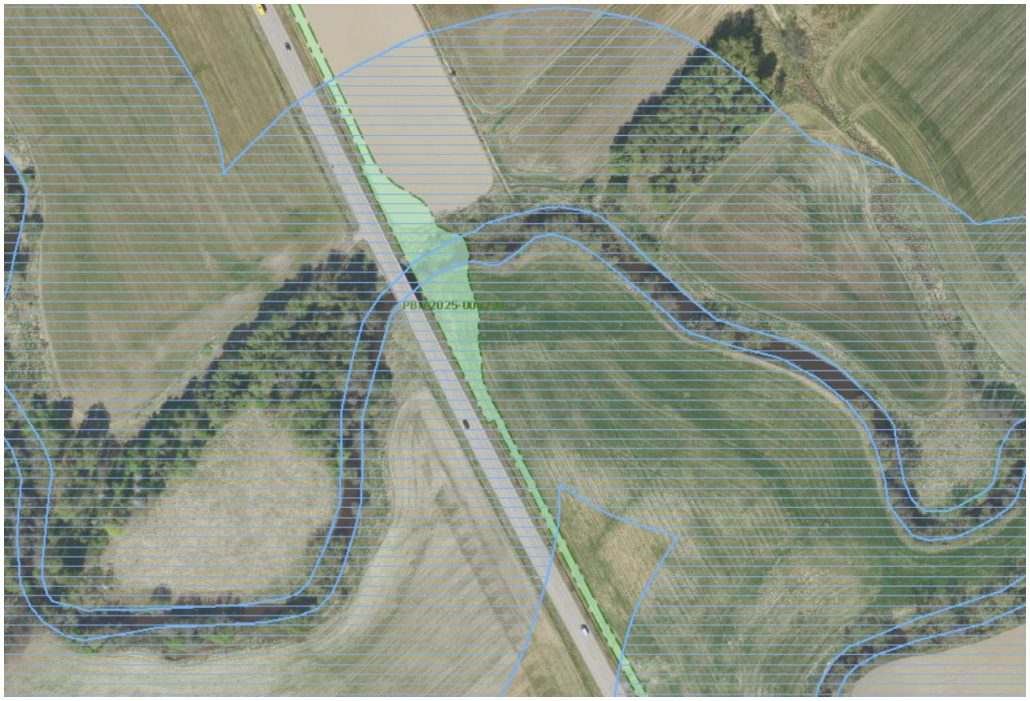
Det generella strandskyddet omfattar ett område av 100 meter från strandlinjen räknat, både in mot land och ut i vatten. Längs Fyrisån och Jumkilsån gäller strandskydd på 100 meter enligt miljöbalkens 7 kapitel.

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 bestämmelse i detaljplanen.

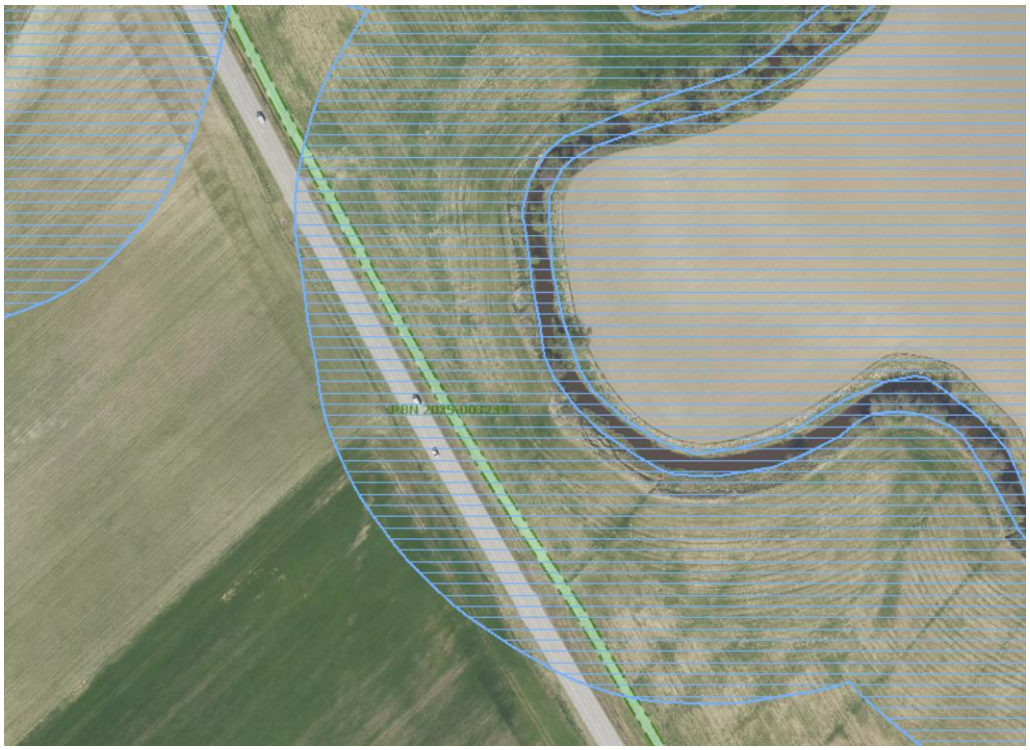
Av detaljplanens längd på cirka 4,5 kilometer ligger två mindre delar på totalt cirka 500 meter av detaljplanen inom strandskyddat område, se bilder nedan. För att detaljplanen ska vara genomförbar krävs att strandskyddet upphävs vid de två delarna som tangerar vid Jumkilsåns strandskyddsområde.



Figur 21 Karta som visar det generella strandskyddet för Fyrisån och Jumkilsån.



Figur 22 Del av planområdet (grönmarkerat) som går inom strandskyddat område. Marken består till största del av jordbruksmark i anslutning till väg 272 och dess vägdike. Delen inom strandskyddat område är cirka 3 000 kvadratmeter.



Figur 23 Del av planområdet (grönmarkerat) som går inom strandskyddat område. Marken består av jordbruksmark i anslutning till väg 272 och dess vägdike. Delen inom strandskyddat område är cirka 1 400 kvadratmeter.

Skälet som ligger till grund för upphävande av strandskyddet är 7 kapitlet 18 e § 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, se bilaga B. Lokaliseringsutredningen visar att en gång- och cykelväg mellan Librobäck och Ulva medför att strandskyddade områden måste korsas.

De två alternativ som presenteras i lokaliseringsutredningen förutsätter därför att strandskyddet ska upphävas. Lokaliseringsalternativ 1 är det som valts till detaljplanen. Lokaliseringsalternativ 2 går på den västra sidan om väg 272 eftersom det omfattar en kortare sträcka av strandskyddet. Alternativ 2 medför dock ytterligare utmaningar med behov av korsningspunkter med väg 272, ett skogsparti och ett gravfält.

Att tillskapa förbättrade och hållbara pendlingsmöjligheter för landsbygden, samt tillgängliggöra besöksmålet Ulva kvarn, är ett viktigt samhällsintresse. Jumkilsån tillgängliggörs för fler och sträckorna ger förbättrade möjligheter till pendling och motion. Cykelstråk utvecklas, och ges förutsättningar att växa ytterligare norrut i framtiden vilket innebär långsiktiga fördelar för samhället. Dessa värden som gång- och cykelvägen tillför väger tyngre än strandskyddsintresset. Skälet som ligger till grund för upphävande av strandskyddet är därför punkt 5, ”att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området”.

Intrånget i årummet och det strandskyddade området är av liten omfattning i form av gång- och cykelvägen och dess tillhörande brokonstruktion. Strandskyddets naturvårdssyfte, att bevara goda livsvillkor för djur och växtliv på land och i vatten, påverkas i liten omfattning, huvudsakligen genom avverkning av ett träd, vilket beskrivs i avsnittet om artskydd. Vid inventering i mars 2026 har varken boplatser för

kungsfiskare eller uttergryt påträffats. Däremot har hålträd identifierats, vilka kan vara lämpliga miljöer för fladdermöss och fåglar. För dessa beskrivs skyddsåtgärder i genomförandeskedet. Därtill beskriver detaljplanen anpassningar under drifttiden, däribland val av belysning och anläggande av passage för utter under bron som fler djur kan nyttja.

Att anlägga cykelvägen inom strandskyddat område är förenligt med detaljplanens syfte och med översiktsplanen från 2016. Gång- och cykelvägen bedöms inte strida mot strandskyddets syften och innebär att allmänhetens tillgång till Jumkilsåns strand förbättras.

Vattenverksamhet

Regler om vattenverksamhet finns i miljöbalkens 11 kapitel, i förordningen (1998:1388) om vattenverksamheter, samt i lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Pålning, grävning och uppförande av anläggningar inom vattenområden är exempel på åtgärder som är tillståndspliktiga enligt miljöbalken. Med vattenområde menas det område som täcks av vatten vid ”högsta förutsebara vattenstånd”.

Den föreslagna gång- och cykelbron över Jumkilsån bedöms utgöra tillståndspliktig vattenverksamhet. Placeringen av bron är anpassad för att undvika åns mest meandrande del.

Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet är pågående, med nyligen avslutat samråd. Inkomna synpunkter kommer sammanställas i en samrådsredogörelse och skickas till länsstyrelsen som underlag för beslut om verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Baserat på länsstyrelsens beslut kommer antingen ett förenklat underlag eller en miljökonsekvensbeskrivning tas fram som underlag för tillståndsprövningen enligt 11 kapitlet miljöbalken. Ansökan om tillstånd till vattenverksamhet prövas av mark- och miljödomstolen.

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.

Den sydvästra infartsvägen till Ulva, nära den kommunala badplatsen, är utformad som en bygdeväg. Inom bygdevägen ryms gång- och cykeltrafik på vardera sida om den dubbelriktade körbanan. Trafikverket och Region Uppsala ser även över möjligheten att förbättra anslutning till Ulva för gång och cykel på väg 630 och väg 631. Dessa åtgärder kommer att förbättra framkomligheten till Ulva samt skapa trygga kopplingar mellan planerad gång- och cykelväg och befintliga anslutningar.



Figur 24 Rosastreckade linjer visar befintliga eller planerade gång- och cykelvägar som kopplas samman med detaljplanens gång- och cykelväg.

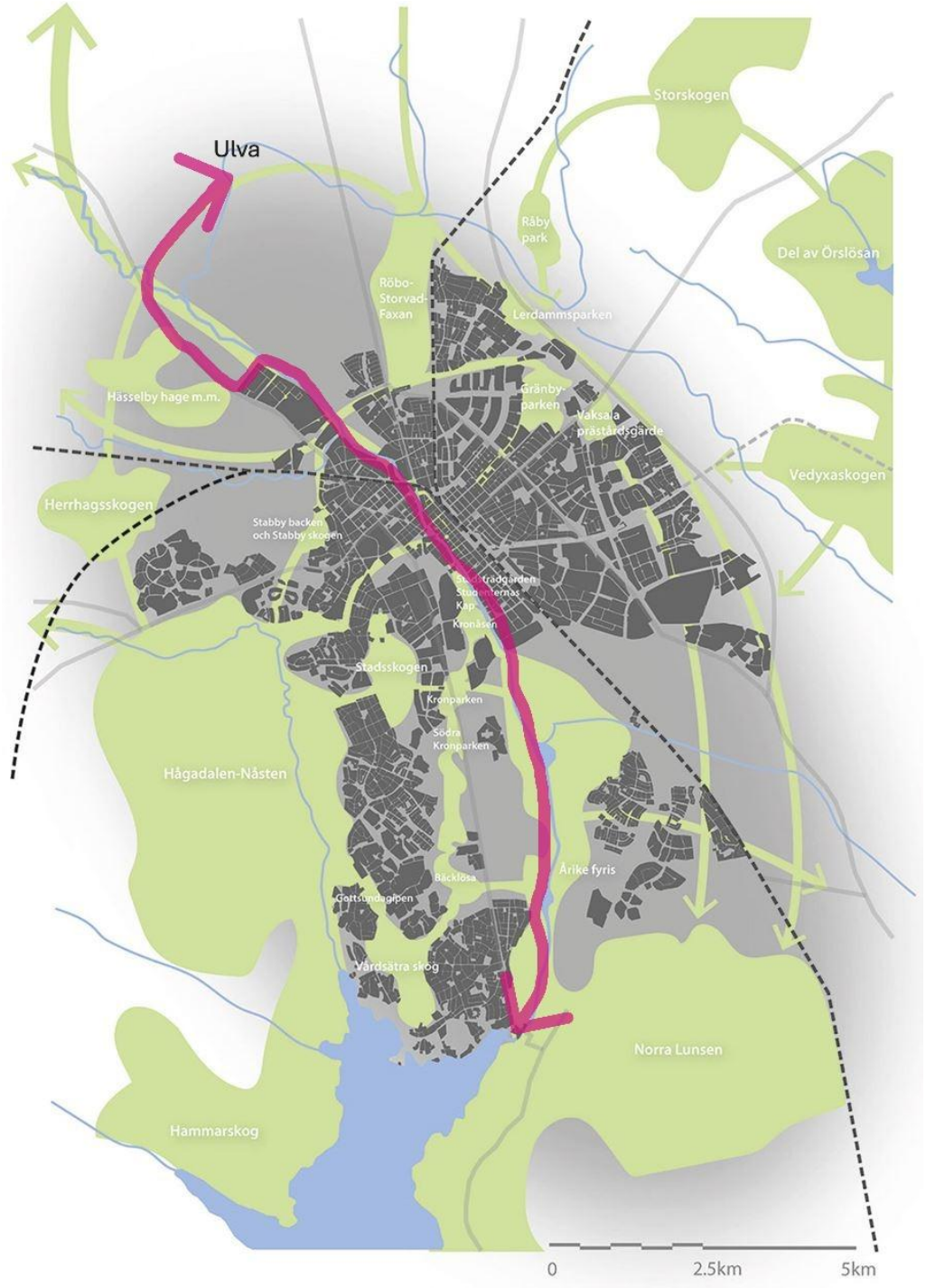
Kollektivtrafik

Upplands lokaltrafik (UL) trafikerar väg 272 mellan Uppsala och Östervåla. Tre hållplatslägen tangerar planområdet för gång- och cykelvägen, vilket möjliggör kombination av hållbara transportsätt. I Ulva finns ytterligare hållplatsläge för busstrafik mellan Uppsala och Skuttunge.

Förändringar

Gång- och cykeltrafik

Detaljplanen möjliggör en förlängning av den befintliga gång- och cykelvägen från Tunabackar längs med Fyrisåns västra sida, vidare till Ulva. Detaljplanen för gång- och cykelvägen möjliggör cykelpendling till exempelvis Ulva och Broby, vilket ger bättre förutsättningar ur ett ”dörr-till-dörr-perspektiv”.



Figur 25 Cykelvägen mellan Librobäck och Ulva bidrar till ett grön- och blåstruktursamband med koppling till Fyrisån fram till Flottsund. Ungefärligt läge för ny och befintlig gång- och cykelväg är ritad i rosa 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 mellan Librobäck och Ulva.

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 ökad trygghet. Genom att placera ut bänkar längs med sträckan skapar det förutsättningar för bland annat äldre och personer med begränsad rörlighet att vila.

Mark och geoteknik

Geotekniska undersökningar från tidigare planarbete

Gång- och cykelvägens sträckning består i huvudsak av åkermark samt mindre delar naturmark. De geotekniska undersökningar som gjordes till tidigare planarbete (PBN 2018-001826) av WSP i oktober 2021 och augusti 2022 är visserligen utanför planområdet för den här detaljplanen, men markförutsättningarna bedöms vara likvärdiga. Undersökningarna visar att 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. Resultatet från de geotekniska utredningarna visar att gång- och cykelvägen kan ha en bärighet som klarar vikten för driftfordon tack vare det mäktiga lerlagret. Skulle delar av gång- och cykelvägen behöva ytterligare stabilisering kan lastkompensation med exempelvis skumglas användas. Det är ett lättfyllnadsmaterial som, om nödvändigt, kan stabilisera marken.

Gång- och cykelbro

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.

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

Den planerade bron väntas ha en teoretisk spännvidd på upp till 20 meter och behöver grundläggas med pålning, troligtvis mantelburna betongpålar. Bron placeras med en säkerhetsmarginal från befintlig vägbro för att undvika konflikt med befintliga pålar. Om geotekniska undersökningar visar att det finns berg inom stödområdet kan spetsbärande pålar vara ett alternativ. Tillfällig spont kommer krävas för att möjliggöra gjutning i torrhet. Stödens läge placeras på ett sådant avstånd från åkanten att spont kan placeras utan att inkräkta på ån.

Vid det föreslagna norra brofästet består jordlagerföljden överst av cirka 1,0 till 2,5 meter torrskorpelera. Det totala lerdjupet uppgår till cirka 29 meter, och under det finns friktionsjord. Vid det föreslagna södra brofästet är motsvarande siffror 0,5 till 1,0 meter torrskorpelera och det totala lerdjupet cirka 26 meter.

Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten

Ytvatten

Miljökvalitetsnormer för ytvatten

Fyrisån är ett huvudavrinningsområde som mynnar ut i Ekoln, norra Mälaren. Den aktuella sträckan, Fyrisån-Jumkilsån, är omkring två kilometer lång. Vid Vatteninformationssystems (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.

Föreslagen dagvattenhantering

Dagvattenhanteringen 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 växtbeklädda avvattningsdiken, möjlighet att samnyttja befintliga vägdiken med Trafikverket finns. Dikesfunktionen får då inte försämras och dess nuvarande kapacitet behöver utökas. Det går att uppnå genom att tillföra en brantare släntlutning på gång- och cykelvägen mot det befintliga vägdiket.

Vid passage av befintliga 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.

Bjerking har på uppdrag från Uppsala kommun upprättat en dagvattenutredning. Utredningen har utgått från att gång- och cykelvägens dagvatten kan avledas mot befintliga, men utökade, vägdiken. Översvämningsrisken är låg inom utredningsområdet, dikena blir fyllda vid skyfall och dämmar över ut på omkringliggande åkermark, oförändrat mot idag. De utökade dikena har möjlighet att hantera 50-årsflöde enligt Trafikverkets krav. Att dikena utökas med anledning av detaljplanens genomförande kan även gynna reningseffekten för dagvatten från Trafikverkets intilliggande anläggningar. Därmed kan detaljplanens genomförande ha ytterligare positiv effekt på recipienterna.

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

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.

Grundvatten

Vattenskyddsområde

De södra delarna av planområdet på sydvästra sidan av Fyrisån ligger 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. Täktverksamhet eller markarbeten får inte medföra bortledning av grundvatten eller sänkning av grundvattennivån.

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

Miljökvalitetsnormer för grundvatten

Det finns miljökvalitetsnormer (MKN) för grundvatten. Kemisk grundvattenstatus klassificeras utifrån de ämnen och ämnesgrupper som är upptagna i Sveriges Geologiska undersöknings (SGUs) föreskrifter om miljökvalitetsnormer och statusklassificering för grundvatten (SGU-FS 2013:2). Föreskrifterna gäller för de grundvattenförekomster som vid kartläggning och analys har bedömts vara utsatta för risken att inte uppnå eller bibehålla god kemisk grundvattenstatus till nästföljande målår.

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.

Detaljplanen bedöms inte påverka grundvattenförekomsten Jumkilsåsen-Broby i och med det mäktiga lerlagret som överlagrar vattenförekomsten. 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.

Riskbedömning för Uppsala- och Vattholmaåsarna

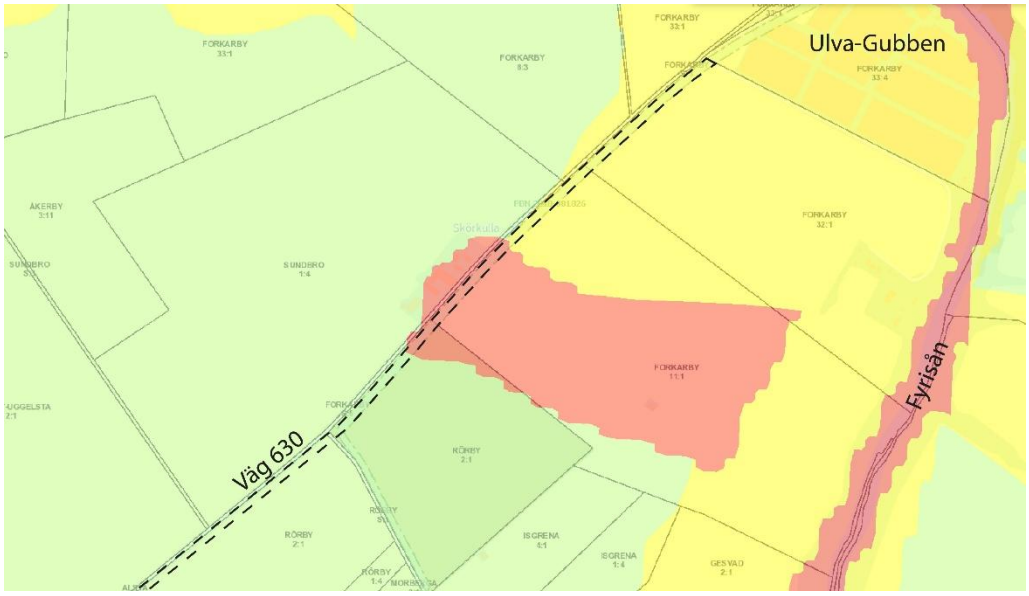
Under 2017–2018 genomfördes en riskanalys av Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde (Geosigma, 2018). Syftet med riskanalysen var att ta fram riktlinjer för markanvändning ur grundvattensynpunkt för hela tillrinningsområdet, samt att framställa en känslighetskarta för bedömning av känsligheten för ett specifikt område med avseende på grundvattenskydd. Med känslighet avses hur känslig en specifik plats är för att en marknära förorening ska nå grundvattenförekomsten så att den inte längre kan användas som resurs för dricksvattenförsörjning idag och i framtiden. De hydrogeologiska förhållandena styr hur känsligt grundvattnet är för förorening och därmed vilken markanvändning som är lämplig eller olämplig för ett visst område. De hydrogeologiska förhållandena och känsligheten styr också vilka skyddsåtgärder som kan behövas för att minska sannolikhet och konsekvens för att en förorening når grundvattnet. Känslighetsklasserna är indelade i klasserna låg – måttlig – hög – och

extrem, där platser inom extrem känslig zon är allra mest känsliga då de ligger direkt på åsen helt utan skyddande lerlager.

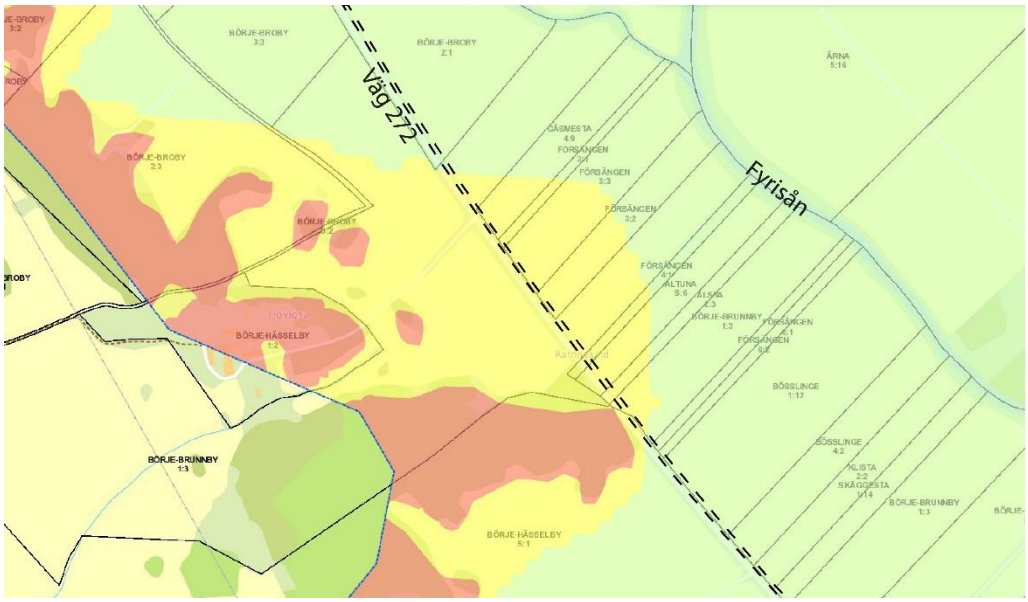
Under 2022–2023 har känslighetskartan inom Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde reviderats utifrån ny geologisk och hydrogeologisk information. SGU har tagit fram en uppdaterad jordlagermodell över Uppsalaåsen, där nya sonderingsunderlag reviderat mäktighet och utbredning av olika jordarter. SGU:s jordartskarta har också uppdaterats med en förfinad skala (från 1:50 000 till 1:25 000), samt att Uppsala Vatten och Avfall AB:s grundvattenmodell har uppdaterats med mer data.

Grundvattnets känslighet varierar inom planområdet, men majoriteten klassas som låg känslighet. I de södra delarna av planområdet, längs med väg 272, är en sträcka på cirka 600 meter kategoriserad som måttlig känslighet. Samma förutsättningar gäller i de norra delarna av planområdet, åkerlandskapet närmast Ulva och Ulva-Gubbens verksamhet, där grundvattnet är kategoriserat med måttlig känslighet.

En mindre del av planområdet, cirka 270 meter längs med väg 630 nära fastigheten Sundbro 1:4, klassas som hög känslighet. Den höga känsligheten bedöms av Uppsala Vatten och Avfall AB inte påverka gång- och cykelvägen, dagvattnet kan infiltreras utan att försiktighetsåtgärder krävs.



Figur 26 Kartering över grundvattnets känslighet i den nordöstra delen av planområdet, nära Ulva-Gubbens verksamhet. Del av planområdet ungefärligt markerat med svartstreckad linje för att illustrera var det passerar den måttliga känsligheten (gult) och den höga känsligheten (rött). I delar av planområdet som inte illustrerats i den här figuren eller den nedan klassas känsligheten som låg (grönt).



Figur 27 Kartering över grundvattnets känslighet i den södra delen av planområdet, intill väg 272. Del av planområdet ungefärligt markerat med svartstreckad linje för att illustrera var det passerar den måttliga känsligheten (gult). I delar av planområdet som inte illustrerats i den här figuren eller den ovan klassas känsligheten som låg (grönt).

Hälsa och säkerhet

Flygplats och buller

Försvarsmakten har i dialog med stadsbyggnadsförvaltningen framfört att avståndet mellan gång- och cykelvägen och Uppsala flottiljflygplats (Ärna) 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 Försvarsmaktens verksamheter. Buller från flygtrafik och skjutbanan är varierande och inte konstanta i området.

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 Uppsala flottiljflygplats (Ärna) 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 lukt, färg eller 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. För fladdermöss eller andra nattaktiva djurarter kan det till exempel handla om när på dygnet lampor ska lysa. Ett alternativ kan vara att uppföra belysning med sensorer som släcker belysningen när ingen är där, med syftet att anpassa efter nattaktiva djurarter.

Detaljplanen möjliggör för belysning längs med cykelvägen men styr inte typ av belysning. Val av belysning hanteras inom anläggningsskedet och hänsyn ska tas till ljusets frekvens och riktning. Vid Jumkilsån ska belysningen inte vara riktad mot träd eller vattenyta, den ska vara närvarostyrd och förses med nattsänkning, vilket innebär att belysning minskar nattetid. Samma princip kan med fördel användas längs hela sträckan, men är särskilt viktig vid Jumkilsån med anledning av förekommande arter i området. Belysningsstolpar ska vara i kulör som harmonierar med landskapet. Hänsyn ska också tas till Försvarsmaktens förhållningsregler. Det innebär att ljusets styrka kommer behöva anpassas för att inte störa Försvarsmaktens start- och landningsbana samt övriga verksamheter vid Uppsala flottiljflygplats (Ärna).

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.

Motiv till detaljplanens regleringar

Detaljplanens regleringar följer Boverkets allmänna råd om redovisning av reglering i detaljplan 2020:6.

Användning av mark och vatten

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
GCVÄG	*Gång- och cykelväg* Planbestämmelsen möjliggör anläggning av gång- och cykelväg. Bestämmelsen innefattar hårdgjord yta för cykelväg samt bänkar, sopkärl och belysning. Det är tillåtet att med fordon som exempelvis bil och traktor korsa gång- och cykelvägen för in- och utfart till intilliggande fastigheter.
NATUR	*Natur* I anslutning till broläget regleras mindre delar som natur, i huvudsak för att säkerställa tillräckligt avstånd mellan befintlig vägbro och tillkommande gång- och cykelbro.
W	*Vattenområde* Planområdet innefattar en mindre del av Jumkilsån i anslutning till broläget.

Kvartersmark

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
E	*Tekniska anläggningar* Planbestämmelsen möjliggör tekniska anläggningar i ett mindre område i planområdets norra del, nära väg 630. Befintlig nätstation ges därmed planstöd, och utrymme för upprustning eller ersättning.

Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
bro$_1$	*Bro* Bestämmelsen innebär att det är möjligt att uppföra en bro för allmän gång- och cykeltrafik över Jumkilsån.

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
passage$_1$	*Passage för utter* Planbestämmelsen fångar behovet av en torrlagd passage för utter intill broläget. Brokonstruktionen behöver anpassas efter passagens utformning som i form av en strandpassage kan nyttjas av fler djur, likt passagen under befintlig vägbro.
a$_1$	*Strandskyddet är upphävt* Planbestämmelsen upphäver strandskyddet för den mark som behövs för att anlägga gång- och cykelvägen inklusive gång- och cykelbron.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
h$_1$ 0,0	*Högsta nockhöjd är 3 meter* Inom markanvändningen för tekniska anläggningar regleras högsta tillåtna nockhöjd.

Genomförandefrågor

Fastighetsrättsliga frågor

Markägoförhållanden

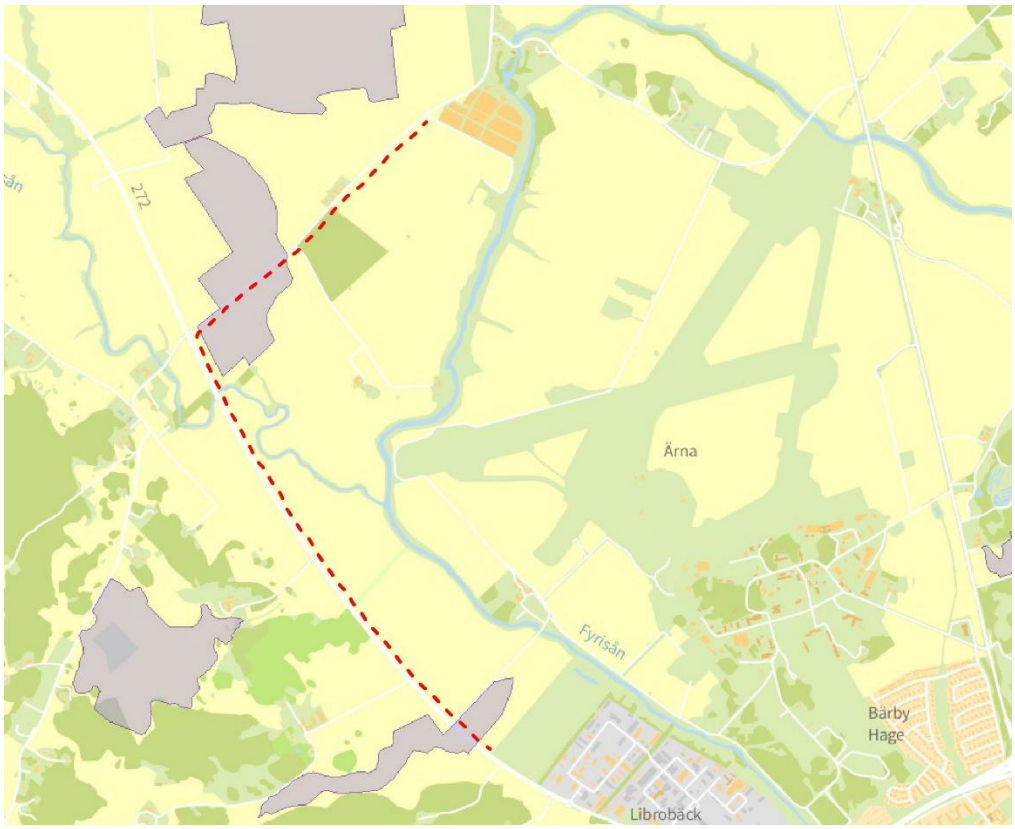
Fastighetsägare och rättighetshavare redovisas i fastighetsförteckningen. Det finns 23 fastigheter och tre marksamfälligheter inom och i anslutning till planområdet. Berörd mark utgörs främst av privatägd åkermark.

Servitut och rättigheter

Inom planområdet förekommer flera servitut, ledningsrätter och nyttjanderätter.

Markavvattningsföretag

Inom planområdet finns två markavvattningsföretag, Hesselby dikningsföretag (CK0231) i söder och Skörkulla dikningsföretag (CK0172) i norr längs väg 630. Dagvattenutredningen (Bjerking) visar att de två markavvattningsföretagen inte påverkas av detaljplanen.

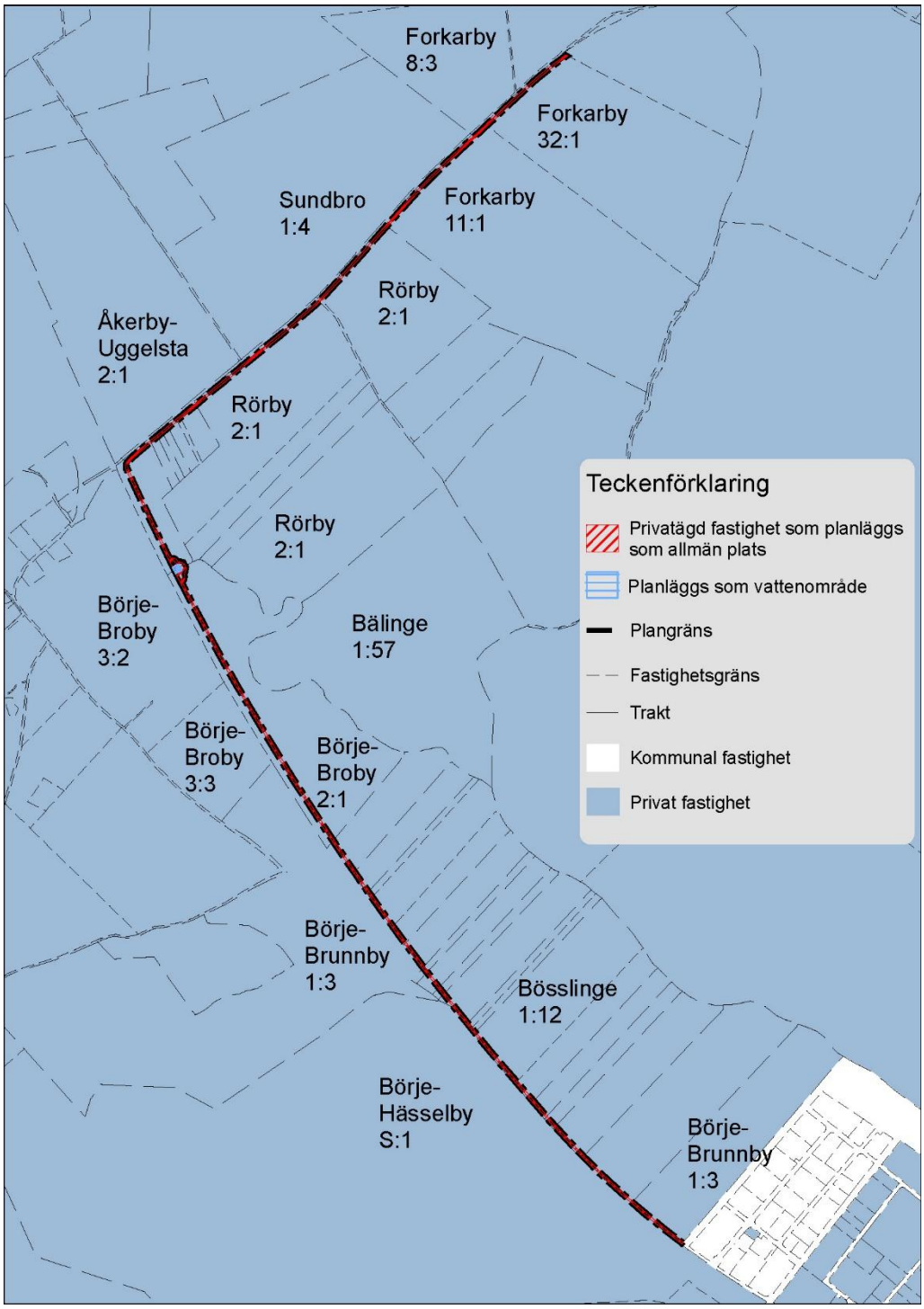


Figur 28 Karta som visar markavvattningsföretag (lilamarkerade ytor). Planområdet är ungefärligt markerat med rödstreckad linje.

Konsekvenser för fastigheter inom planområdet

Detaljplanen innebär att delar av fastigheters markareal planläggs som allmän plats genom markanvändningen gång- och cykelväg. 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 inkluderar även en mindre yta som planläggs som kvartersmark för tekniska anläggningar.



Figur 29 Övergripande karta över gång- och cykelvägens sträckning och närliggande fastigheter. Se bilaga A fastighetskonsekvenser för mer detaljerade kartor för respektive fastighet.

Fastighetsreglering

För att Uppsala kommun ska kunna få tillgång till mark för utbyggnad av gång- och cykelvägen 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. Uppsala kommun avser att reglera delar av fastigheterna till Husbyborg

1:9. Förrättningen kan genomföras först när detaljplanen fått laga kraft. Fastighetsbildningsförrättningar handläggs av lantmäterimyndigheten.

Tekniska frågor

Byggskedet

En riskanalys som omfattar besiktning av grannfastigheterna bör göras innan byggstart. Den bekostas av exploatören. Om riskanalysen påvisar risk för vibrationsstörningar ligger det i exploatörens eget intresse att vidta åtgärder mot byggrelaterade skador.

Vid anläggande av gång- och cykelvägen ska hänsyn tas till fågellivet och dess häckningsperiod, störande byggarbeten ska då undvikas. Detta gäller planområdets helhet eftersom det kan förekomma markhäckande fåglar på åkermark.

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. Längs med väg 630 finns dessutom två små nätstationer. Vid ett genomförande av detaljplanen förutsätts att en av nätstationerna flyttas, medan den andra planläggs som kvartersmark för tekniska anläggningar. Ledningsflytt kan medföra att ledningsrättsförrättning behöver sökas för omprövning av ledningsrätt.

Ledningskoll gjordes i oktober 2025. Ledningsägare inom eller nära planområdet är:

- Börje-Net
- Skanova
- Upplands Energi
- Uppsala Vatten och Avfall AB
- Vattenfall Eldistribution AB

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 arbeten påbörjas. Befintliga anläggningar måste hållas tillgängliga för berörda ledningsägare under byggtiden.



Figur 30 De två nätstationerna längs väg 630 som berörs av ett genomförande av detaljplanen.

Dagvattenhantering

Drift och underhåll av diken som ska samnyttjas med Trafikverket behöver säkerställas i ett driftavtal. Underhållet innefattar klippning av slänter, rensning av ledningar och brunnar.

Planområdet ingår inte i verksamhetsområdet för allmänt vatten och avlopp samt dagvatten. För mer information om dagvattenhanteringen, se avsnittet Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

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.

Ledningar

Kostnaderna för flytt av ledningar, nätstationer eller andra elbyggnader regleras i separat avtal mellan fastighetsägare och ledningsägare.

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.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Målsättningen med planarbetet är att detaljplanen ska bli antagen av plan- och byggnadsnämnden under andra kvartalet 2026. Genomförandet av projektet är planerat att påbörjas tidig höst 2026.

Genomförandetid

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

Ansvarsfördelning

Kommunen ansvarar för projektering, utbyggnad och drift inom allmän plats.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats inom området.

Att kommunen är huvudman för allmän plats innebär att kommunen får såväl rätt som skyldighet att lösa in mark. Huvudmannaskapet innebär också att kommunen ska iordningställa de allmänna platserna så att de kan användas för avsett ändamål i enlighet med detaljplanen.

Kommunen ansvarar i och med huvudmannaskapet också för drift och underhåll av allmän plats. Underhåll ska ske året om för att säkra långsiktig och årstidsoberoende tillgång till gång- och cykelvägen.

Prövning enligt annan lagstiftning

Miljöbalken

Dispens från biotopskyddet krävs för att rörlägga åkerdiken enligt miljöbalken (1998:808). Dispens har beviljats i tidigare planprocess. Skulle ytterligare dispens krävas ansvarar stadsbyggnadsförvaltningen för att ansökan om dispens lämnas in till länsstyrelsen enligt 7 kapitlet 11§ miljöbalken.

Övriga

Fastighetsbildningsåtgärder prövas enligt fastighetsbildningslagen (1970:988) när detaljplanen ska genomföras. Detaljplanen förutsätter till exempel marköverföringar mellan fastigheter eller bildande av nya fastigheter.

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).

Sammanfattning av undersökningen

En undersökning, daterad 2026-01-12, har upprättats. Sammantaget visar undersökningen att flera riksintressen berör planarbetet men att anpassningar görs för att lindra påverkan på dessa. Ett genomförande av detaljplanen innebär att strandskyddat område och jordbruksmark tas i anspråk och att den tillkommande gång- och cykelvägen bidrar till förbättrade förutsättningar för hållbart resande och rörligt friluftsliv.

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

Samråd med länsstyrelsen

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning och framför i samrådsyttrandet daterat 10 februari 2026 att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Beslut om betydande miljöpåverkan

Plan- och byggnadsnämnden har fattat beslut om att genomförande av aktuell detaljplan inte medför betydande miljöpåverkan enligt miljöbalkens 6 kapitel (delegationsbeslut 23 mars 2026).

Miljöaspekter

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 byggrätt.

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

Naturmiljö

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

Anläggandet av gång- och cykelbron kan medföra en tillfällig negativ påverkan vid 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. Den långsiktiga påverkan på natur- och grönområden bedöms vara liten.

Vid anläggning av gång- och cykelvägen ska hänsyn tas till fågellivet och dess häckningsperiod, störande byggarbeten ska då undvikas. Detta gäller planområdets helhet eftersom det kan förekomma markhäckande fåglar på åkermark.

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 Librobäck och Ulva förbättrar möjligheten till cykelpendling och att nå besöksmålet Ulva kvarn och Ulva hantverksby. Att befintlig gång- och cykelväg intill Fyrisån som upphör vid Klastorp förlängs norrut är positivt för det rörliga friluftslivet. De som går, springer, cyklar, åker rullskidor eller på annat sätt utövar fysisk aktivitet i området ges med ett genomförande av detaljplanen möjlighet att nå Ulva. Därifrån sammanlänkas stråk vidare mot Forkarby, Bälinge och Lövstalöt, samt till väg 600 som kompletteras med en gång- och cykelväg.

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.

Klimatpåverkan

Kommunens klimatmål

Kommunens *Miljö- och klimatprogram*, beslutat av kommunfullmäktige 2022, sätter mål för kommunen att vara klimatneutralt 2030. Det innebär, bland annat, att de totala årliga växthusgasutsläppen i kommungeografin maximalt får uppgå till 297 kiloton

koldioxidekvivalent år 2030. Därefter ska utsläppen fortsätta minska och dessutom ska upptag av växthusgaser (negativa utsläpp) ska vara minst lika högt som utsläppet.

För att vara i linje med kommunens klimatmål behöver utsläppen från nyproduktion av byggnader och anläggningar minska med cirka 70% mellan 2020 och 2030 och därefter fortsätta att minska (för mer info se Uppsalas klimatprotokolls *Klimatutmaning D.4* och *Beräkningsanvisningar*.)

Detaljplanens klimatpåverkan

Detaljplanens genomförande innebär ett visst koldioxidutsläpp. Utsläppet sker i form av exempelvis byggskedet och framtida drift av gång- och cykelvägen. Markanvändningen ändras från jordbruksmark till asfalterad gång- och cykelväg. Samtidigt förbättras förutsättningarna för hållbara transportsätt på landsbygden, och till besöksmålet Ulva kvarn. Med det väntas en minskad mängd biltrafik, vilket lindrar projektets klimatpåverkan.

Hushållningsbestämmelser

Resurshushållning och jordbruksmark

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. Att tillgängliggöra besöksmålet Ulva kvarn och förbättra pendlingsmöjligheterna med hållbara färdmedel är ett väsentligt samhällsintresse. Att anlägga gång- och cykelvägen på annan mark är inte möjligt, att förena Librobäck och Ulva medför ianspråktagande av jordbruksmark.

Hälsa och säkerhet

Risk

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

Väg 272 utgör rekommenderad transportväg för farligt gods. Gång- och cykelvägen placeras i vägens närhet, men bidrar inte till stadigvarande vistelse.

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

Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken

Översiktsplanen

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen, planeringsstrategin och länsstyrelsens granskningsyttrande på översiktsplanen. Stora delar av planområdet är utpekat i översiktsplanen som lämplig sträcka för utbyggnad av gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen 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 Uppsala flottiljflygplats (Ärna). Ingen påverkan bedöms ske på detta riksintresse. Planen bedöms därmed vara förenlig med miljöbalkens kapitel 3.

Detaljplanen berör inte miljöbalkens kapitel 4.

Planen berör miljökvalitetsnormerna enligt 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 berör miljöbalkens kapitel 7 som reglerar skydd av områden, det vill säga biotopskyddsområden, strandskydd, naturreservat, kulturreservat, vattenskyddsområden med mera. Detaljplanen innebär att strandskyddet upphävs och att biotopskyddade områden kulverteras enligt given dispens. Planen bedöms därmed vara förenlig med miljöbalkens kapitel 7.

Detaljplanen berör bestämmelser om skydd för biologisk mångfald enligt miljöbalkens kapitel 8. Detaljplanen reglerar en passage för utter vid broläget över Jumkilsån. Planen bedöms därmed vara förenlig med miljöbalkens kapitel 8.

Medverkande

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

Förprojektering och geotekniska utredningar har gjorts av Bjerking och WSP. Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet hanteras av Ensucon.

Planhandlingarna har utarbetats av planarkitekt Emil Lindström. Dessutom har följande tjänstepersoner inom stadsbyggnadsförvaltningen deltagit:

Erik Persson, projektledare anläggning
Aynur Akgül, projektledare anläggning
Mats Lundevaller, konsult markförhandling, mark- och exploatering
Jonas Svensson, strateg mark- och exploatering
Lena Mattsson, kartingenjör

Stadsbyggnadsförvaltningen

Boel Hellman
planchef

Beslutad av plan- och byggnadsnämnden i Uppsala kommun för:

- uppdrag, samråd och granskning 2025-10-23
- antagande 2026-06-11

Laga kraft: 2026-11-18