



UPPDRAGSNAMN  
Ulva GC-väg - Projektering & Geoteknisk handläggning

FÖRFATTARE  
Gabriel Wilund

UPPDRAGSNUMMER  
10318629

DATUM  
2021-10-29

UPPSALA KOMMUN

# KLASTORP - ULVA GC-VÄG

PM VÄGUTFORMNING



**WSP Samhällsbyggnad**  
700 08 Örebro  
Besök: Krontorpsgatan 1

T: +46 10-722 50 00  
WSP Sverige AB  
Org. nr: 556057-4880  
[wsp.com](http://wsp.com)

# KLASTORP - ULVA GC-VÄG

## PM VÄGUTFORMNING

### KUND

#### Uppsala Kommun

Uppsala Kommun Stadsbyggnadsförvaltningen

753 75 Uppsala

Besöksadress: Stationsgatan 12

Org.nr: 212000-3005

Ref: Selma Ogden

### KONSULT

#### WSP Samhällsbyggnad

Box 8094

700 08 Örebro

Besök: Krontorpsgatan 1

Tel: +46 10 7225000

Org.nr: 556057-4880

[wsp.com](http://wsp.com)

### KONTAKTPERSONER

#### WSP

Gabriel Wilund

[gabriel.wilund@wsp.com](mailto:gabriel.wilund@wsp.com)

010-721 08 36

UPPDRAGSNAMN  
KLASTORP - ULVA GC-VÄG

Uppdragsnummer  
10318625

Författare  
Gabriel Wilund (vägutformning)

Datum  
2021-10-29

Ändringsdatum

Granskad av  
xxxxxxxxx

Godkänd av  
Thobias Sahlin

Uppsala Kommun

Selma Ogden

[Selma.ogden@upsala.se](mailto:Selma.ogden@upsala.se)

070-530 14 80

## INNEHÅLL

ALLMÄNT	4
Objekt	4
Dokumentets syfte	4
Underlag för projektering	5
Styrande dokument	5
VÄGUTFORMNING	6
Typsektion	6
Delsträckor	6
Övriga utredda sträckningsalternativ	8

## Allmänt

### Objekt

På uppdrag av Uppsala Kommun har WSP Sverige AB utrett läge och utformning för planerad gång- och cykelväg längsmed Fyrisån och Jumkilsån mellan Klastorp och Ulva nordväst om centrala Uppsala.



Bild1.

### Dokumentets syfte

Detta dokument avser att sammanställa de förutsättningar och sträckningsalternativ som föreligger tänkta gång- och cykelvägar inom området och föreslå läge för bro över Jumkilsån.

## Underlag för projektering

Fyra sträckningsalternativ enligt bild 2 och krav på bredd på gång- och cykelväg från Uppsala kommun. Samordning med geoteknik för att hitta möjliga sträckningsalternativ. Utredning av de orangemarkerade områdena utfördes i ett första steg för att utreda de geotekniska förutsättningarna för en gång- och cykelväg. De olika alternativen är redovisade som delsträcka 2 och övriga utredda sträckningsalternativ.

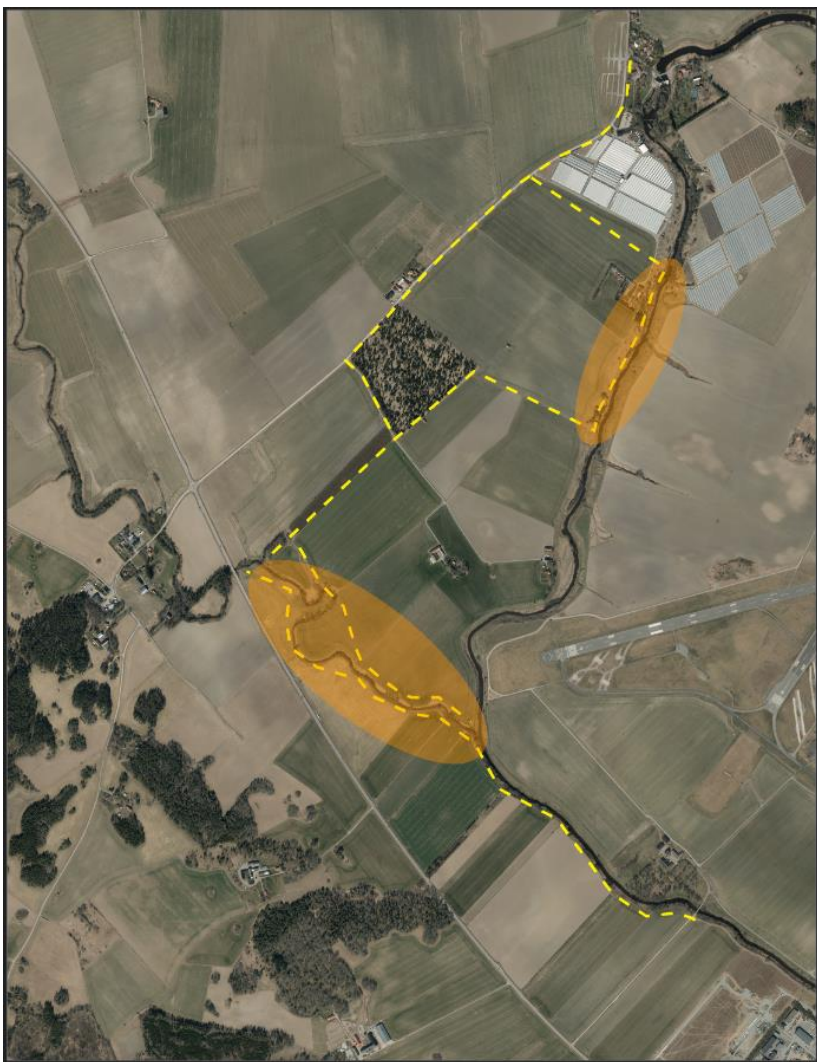


Bild 2.

## Styrande dokument

- VGU Krav 2021



### Delsträcka 1 – söder

Delsträcka från anslutningspunkt vid Klatorp. Gång- och cykelvägen ligger på södra sidan parallellt med Fyrisån. Gång- och cykelvägen placeras i åkerkanten strax innan släntkrönet mot ån. Profilen följer befintlig terräng med låga vertikallutningar längs hela sträckan.

### Delsträcka 2 – söder om Jumkilsån (alt 1)

Delsträcka från punkten där Jumkilsån mynnar ut i Fyrisån. Gång- och cykelvägen ligger på södra sidan parallellt med Jumkilsån. Gång- och cykelvägen placeras i åkerkanten strax innan släntkrönet mot ån. Profilen följer befintlig terräng med låga vertikallutningar längs hela sträckan.

WSP bedömer detta som det bästa alternativet längs Jumkilsån.

#### Fördelar

- Kortast sträcka för de södra alternativen, 1280 m.
- Relativt kort bro över Jumkilsån ca 25 m lång.
- Följsam linjeföring och låga vertikallutningar längs hela sträckan.

### Delsträcka 3 – norr

Delsträcka startar vid korsning mellan anslutande GC-väg från väg 272 mot Broby och delsträcka 2 norr om Jumkilsån. Sträcka 0/000–0/500 går över åkermark. Mellan väg och åker anläggs dike som vägen avvattnas till.

Sträcka 0/500–0/800 går gång- och cykelvägen parallellt med grusväg fram till väg 630.

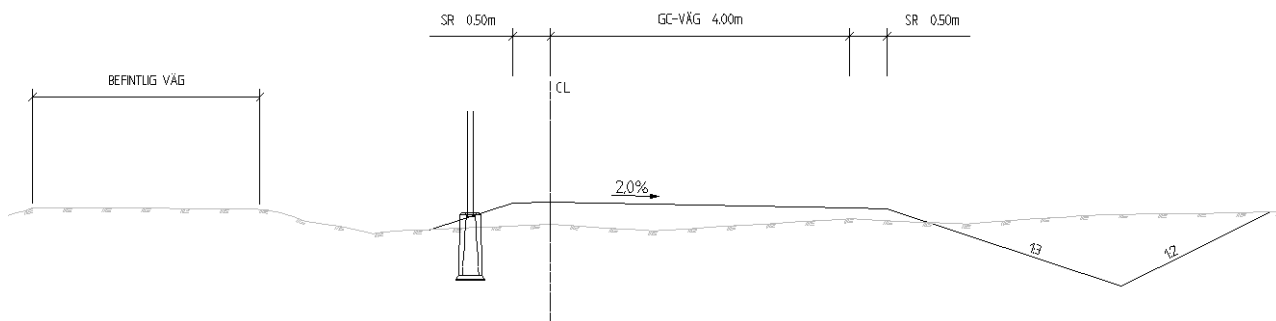


Bild 4.

Från sektion 0/800 fram till anslutningspunkt vid "Ulvagubben", Ulva Kvarn, går gång- och cykelvägen parallellt med väg 630. Gång- och cykelvägen anläggs utanför vägområdet till väg 630. Gång- och cykelvägen avvattnas till eget dike på östra sidan.

### Delsträcka 4 – Anslutning mot väg 272

Den här sträckan avser att knyta ihop en framtida tänkt anslutning från Broby vid väg 272 norr om bro över Jumkilsån. Sträckan går från bron längs Jumkilsån och ansluts till huvuddelen av sträckan vid slutet av delsträcka 2. Sträckan 0/000–0/100 placeras vägen i åkerkanten strax innan släntkrönet mot ån. Från sektion 0/100 till anslutningen mot delsträcka 2 anläggs vägen över åkermark med dike som vägen avvattnas till. Dock ligger sträckan längs ån i område med geotekniska svårigheter och redovisad sträcka innebär lättkompensation med exempelvis skumglas, se PM geoteknik. Ytterligare utredning om åtgärder krävs för den här sträckan.

## Övriga utredda sträckningsalternativ

I tidigare skede har WSP utrett sträckningsalternativ längs Jumkilsån och Fyrisån. Dessa har valts bort till förmån för delsträcka 2. Förkastade sträckningsalternativ redovisas nedan.

### *Sträcka väster om Fyrisån längs fastigheter Forkarby 11:1 och 32:1*

På en ca. 120 m sträcka längs tomtmark på fastighet Forkarby 32:1 väljs en smalare sektion (3,5 m) med stödmur mot byggnader. Detta för att hålla ett acceptabelt avstånd till byggnader och ett minimalt intrång mot tomtmarken.

### *Jumkilsån - norr*

#### Fördelar

- Kortast sträcka av alternativen, 1160 m
- Bron över Jumkilsån ca 32 m lång
- Lägst höjdskillnader av föreslagna alternativ.

#### Nackdelar

- Skär av åkermarken längs ca. 130 m och lämnar en yta mellan GC-väg och ån som blir svårare att komma åt. Här behöver passage för jordbruksmaskiner anläggas.

### *Söder, alternativ 2*

#### Fördelar

- Bra läge för anslutande gångare och cyklisterna från väg 272.

#### Nackdelar

- Lång sträcka, 1430 m.
- Störst höjdskillnad av föreslagna sträckor.
- Relativ stor längslutning (3,5%) på bron över Jumkilsån. Längd ca. 33 m.

### *Övriga alternativa brolägg över Jumkilsån*

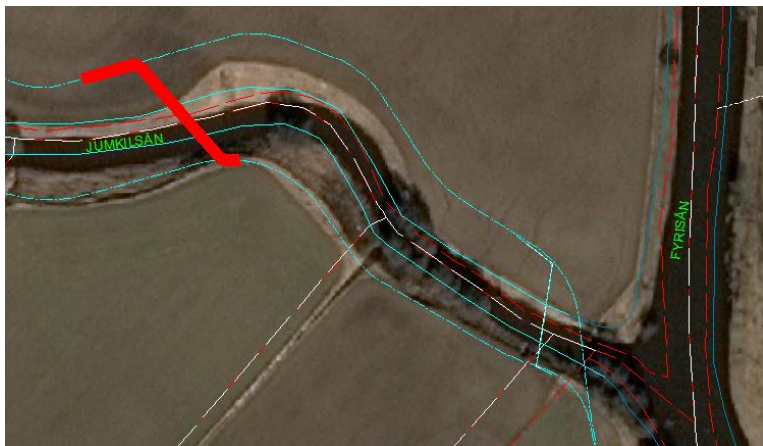
#### Öst 1



Alternativet valdes bort på grund av att bron bedöms bli lång, ca. 33 m, behov av hög bank på norra sidan och man vill spara större träd längs åkanten.



## Öst 2



Alternativet valdes bort på grund av att bron skulle bli lång, ca 39 m, eller behov av hög bank vid norra landfästet.

## Väst 1



Alternativet valdes bort på grund av att det är svårt att följa terrängen och behålla en bra utformning. Det här broläget har stor längslutning, hög bank på södra sidan och skärning på norra sidan.

## Väst 2



Alternativet valdes bort på grund av att gång- och cykelvägen vid broläget får en väldigt skarp kurva vid det södra landfästet som i kombination med relativt brant längslutning på bron gör detta till ett sämre alternativ.

## Väst 3



Broläge parallellt med bro för väg 272 skulle innebära hög bank på södra sidan Jumkilsån. Då är ett mer rimligt alternativ att ansluta direkt upp på väg 272 och bredda befintlig vägbro för gång- och cykeltrafik (gul linje). Gång- och cykelvägen skulle även bli lång och kännas som en omväg för trafikanter sträckan Klastorp – Ulva.

## VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 40 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare. [wsp.com](http://wsp.com)

### **WSP Sverige AB**

Box 8094

700 08 Örebro

Besök: Krontorpsgatan 1

T: +46 10 7225000

Org nr: 556057-4880

Styrelsens säte: Stockholm

[wsp.com](http://wsp.com)