Nr 59. Fördjupad översiktsplan för Storvreta, Uppsala kommun KSN-2008-0654

Kommunfullmäktige

Förslag till beslut
Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att anta fördjupad översiktsplan för Storvreta, Uppsala kommun enligt handlingarna i *ärendet redovisad bilaga 1*.

Marlene Burwick, Erik Pelling, Ulrik Wärnsberg, Hilde Klasson (alla S), Maria Gardfjell, Frida Johnsson (båda MP) och Ilona Szatmari Waldau (V) reserverar sig enligt *bilaga A.*

Maria Gardfjell och Frida Johnsson (båda MP) reserverar sig vidare i form av särskilt yttrande enligt *bilaga B.*

Uppsala den 7 mars 2012

På kommunstyrelsens vägnar

Fredrik Ahlstedt/Astrid Anker

I avgörandet deltagande: Fredrik Ahlstedt, Liv Hahne, Magnus Åkerman, Mats Gyllander (alla M), Mohamad Hassan, Cecilia Hamenius (båda FP), Stefan Hanna (C), Ebba Busch (KD), Marlene Burwick, Erik Pelling, Ulrik Wärnsberg, Hilde Klasson (alla S), Maria Gardfjell, Frida Johnsson (båda MP) och Ilona Szatmari Waldau (V).

Dessutom närvarande: Christopher Lagerqvist, Andreas Bergman, Simone Falk (alla M), Peter Nordgren (FP), Karin Ericsson (C), Bengt Westman, Irene Zetterberg, Milischia Rezai (alla S), Rickard Malmström (MP) och Emma Wallrup (V)

Ärendet
Kommunfullmäktige gav (§147 2006) i samband med antagandet av översiktsplan 2006 dåvarande byggnadsnämnden i uppdrag upprätta en fördjupad översiktsplan för Storvreta. Ett planförslag samrådsbehandlades under slutet av 2008 och ett reviderat förslag ställdes ut för allmän granskning under sommaren 2011. Plan- och byggnadsnämnden därefter gjort ytterligare några smärre revideringar och 16 februari 2012 beslutat godkänna en antagandehandling för vidare behandling i kommunfullmäktige Reservation mot beslutet har avgivits av (S), (V) och (MP)

Plankarta och karta med sammanfattning av planen återfinns som sista handlingar i kallelsen.

Föredragning
Storvreta är kommunens näst största tätort efter Uppsala stad och en av de utvecklingsorter som i översiktsplan 2006 bedömdes ha särskilt goda förutsättningar för expansion, bland annat på grund av förbättrad tågtrafikering och en egen anslutning till nya E4:an.

Planförslaget anvisar utrymme för ca 1600 nya bostäder och ytor för storskalig verksamhet omfattande ca 150 ha. Den fördjupade översiktsplanen pekar också på behovet av att förstärka infrastrukturen med ytterligare en trafikplats på E4:an och anvisar läge för detta. I planförslaget reserveras vidare utrymme för ett eventuellt nytt centrum och tågstation i ett läge som blir mer centralt i den mot söder expanderande tätorten.

En miljökonsekvensbeskrivning är framtagen som påvisar risk för negativa konsekvenser avseende påverkan på landskapsbild, kulturmiljö (arkeologiska aspekter) och klimatpåverkan. Påverkan på landskapsbild och kulturmiljö kan mildras med noggrann planering och utredning, medan det inte bedöms realistiskt

att på kort och medellång sikt kompensera den klimatpåverkan som ökad trafikalstring ger.

Det nu föreliggande planförslaget ligger i linje med översiktsplan 2010, så när som på förväntad biltrafikalstring och dess klimatkonsekvenser vid etablering av större besöksfunktioner vid Fullerömotet. Kommunstyrelsen har noterat målkonflikten mellan klimatfrågan och möjligheterna att öka kommunens attraktivitet som destination. Klimatkompensatoriska åtgärder har nu – i enlighet med kommunstyrelsens utställningsyttrande – skisserats i planförslaget. Kommunstyrelsen har vidare i utställningsyttrandet över nämnda detaljplanearbete (som pågått parallellt med översiktsplanearbetet) föreslagit byggnadsnämnden att utforma ett avsnitt om klimatkompensation så att det blir tydligt vad exploatören och kommunen tillsammans kan åstadkomma i det avseendet, samt att ta fram ett uppföljningssystem.

Översiktsplanen ger välbehövlig beredskap för fortsatt expansion med såväl bostäder som verksamhetsytor i attraktiva lägen i kommunen. För att ytterligare underlätta bör kommunen bland annat arbeta aktivt med att frigöra utpekade markområden för exploatering mm.

Antagandehandlingarna består av förslag till fördjupad översiktsplan med miljökonsekvensbeskrivning, utställningsutlåtande, samrådsredogörelse, Länsstyrelsens granskningsyttrande samt en särskild sammanställning kring arbetet med miljöbedömningen. När planen vunnit laga kraft blir den tillsammans med Länsstyrelsens granskningsyttrande formellt en del av den kommuntäckande översikts-planen.

Ekonomiska konsekvenser
En utbyggnad av orten enligt planens intentioner kommer i huvudsak att finansieras med exploateringsmedel. För ny trafikplats och flytt av tågstation får ställningstaganden tas i särskild ordning när och om dessa frågor aktualiseras.

Bilaga A
S-, MP-, V-reservation

Fördjupad översiktsplan för Storvreta Uppsala kommun

Storvretas goda förutsättningar för att i ett bra kollektivtrafikläge och med en bra boendemiljö kunna tillgodose en stor andel av det ökade bostadsbehovet i Uppsala kommun borde vara ledstjärnan för den fördjupade översiktsplanen för Storvreta. Att planerna på ett nytt storskaligt externhandelsområde vid Fullerömotet i strid mot gällande miljö- och klimatmål på ett så flagrant sätt fått styra inriktningen och prioriteringarna i förslaget är därför mycket beklagligt. Förslaget är dock utformat så att enskilda delar kan lyftas ut utan att en genomgripande omarbetning av planen måste göras. En återremiss av förslaget till *Fördjupad översiktsplan för Storvreta* möjliggör en revidering utifrån gällande miljö- och klimatmål där planerna på ett storskaligt externhandelsområde vid Fullerömotet utgår och där en större betoning läggs på fler bostäder och utvecklingen av den samhälleliga och kommersiella servicen i Storvreta.

Bilaga B
MP-reservation

Fördjupad översiktsplan för Storvreta Uppsala kommun

Yttrande
Miljöpartiet har på annat sätt tillkännagivit sin ståndpunkt i sakfrågan i detta ärende. Detta yttrande handlar om den formella hanteringen av ärendet, som jag menar är felaktig. Jag väckte fråga om jäv och konstaterar att kommunstyrelsens ordförande istället för att följa kommunallagen på ett bryskt sätt avvisade min rätt att komma till tals.

BILAGA 1

Uppsala KOMMUN

PLAN- OCH BYGGNADSNÄMNDEN

Handläggare
Maija Tammela

Datum
2012-02-22
Fd diarienr

Diarienummer
2012/20028
PLA 2006/20053-1

Kommunfullmäktige

Fördjupad översiktsplan för Storvreta

Plan- och byggnadsnämnden godkänner i enlighet med bifogade protokoll förslag till Fördjupad översiktsplan för Storvreta och överlämnar det härmed till kommunfullmäktige för antagande. Beträffande redovisning av förslaget hänvisas till bilagda planhandlingar bestående av: *Planhandling med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och utlåtande.*

Efter samrådet har planförslaget varit utställt för granskning under perioden 2011-05-05 till 2011-07-05. Planförfattarna redogör i ett utlåtande för yttranden som inkommit under utställningstiden.

Med hänvisning till *planhandlingarna samt samrådsredogörelsen och utlåtandet* föreslår plan- och byggnadsnämnden

att kommunfullmäktige antar förslag till Fördjupad översiktsplan för Storvreta.

Plan- och byggnadsnämnden

Liv Hahne
ordförande

Ann Lundberg
sekreterare

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

2012-02-16

Plats och tid	KS-salen kl 17.30 – 19.30		
Beslutande	Liv Hahne	ordförande	(M)
	Monica Östman	v ordförande	(S)
	Carolina Bringborn	-”-	(M)
	Sture Blomgren	-”-	(FP)
	Curt Malmenstedt	-”-	(C)
	Ingemar Virsén	-”-	(KD)
	Kia Solid	-”-	(S)
	Robert Damberg	-”-	(MP)
	Kjell Haglund	-”-	(V)
Närvarande ersättare	William Högfeldt	Ersättare tjänstgör	(M)
	Therez Olsson	-”-	(M)
	Johan Cejie	-”-	(C)
	Peter Burman	-”- tjänstgör	(S)
	Helena Olsson	-”-	(S)

Övriga deltagande: Bengt Andrén, direktör, Ulla-Britt Wickström, Lena Lantz, Åsa Nilsson Bjervner, processansvariga, Rein Martinsson, Anna Hellgren, Göran Olsson, processledare, Anneli Sundin, Torsten Livion, Maija Tammela, planarkitekter, Olof Antell, bygglovarkitekt. Tjänstemännen deltar som föredragande i respektive ärenden.

Utses att justera Monica Östman

Justeringens plats och tid Kontoret för samhällsutveckling 2012-02-16 Paragraf: 43 omedelbar justering

Ordförande _____
Liv Hahne

Justerare _____
Monica Östman

Sekreterare _____
Ann Lundberg

ANSLAG / BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag
Omedelbar justering § 43

Organ	Plan- och byggnadsnämnden		
Sammanträdesdatum	2012-02-16		
Datum för anslags uppsättande	2012-02-17	Datum för anslags nedtagande	2012-03-10
Förvaringsplats för protokollet	Kontoret för samhällsutveckling, stadshuset vån 4		

Underskrift _____

Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Sammanträdesdatum
2012-

§ 43 Diarienr: 2012/20028-1

Fördjupad översiktsplan för Storvreta, Uppsala kommun

Beslut
Plan- och byggnadsnämnden godkänner förslaget till Fördjupad översiktsplan för Storvreta och utlåtandet daterat 2012-01-30, samt överlämnar planen till kommunfullmäktige för antagande.

Reservation
Monica Östman (S), Kia Solid (S), Peter Burman (S), Robert Damberg (MP) och Kjell Haglund (V) reserverar sig till förmån för eget yrkande.

Sammanfattning
Den fördjupade översiktsplanen möjliggör ca 1600 nya bostäder i och omkring tätorten Storvreta och ytor för storskalig verksamhet på en total yta av ca 150 ha. Den fördjupade översiktsplanen pekar också på behovet av att förstärka infrastrukturen med en ny trafikplats på E4:an. Den fördjupade översiktplanen reserverar också yta för ett nytt centrum och stationsläge strax söder om nuvarande stationsläge.

En miljökonsekvensbeskrivning är framtagen som påvisar risk för negativa konsekvenser avseende påverkan på landskapsbild, kulturmiljö (arkeologiska aspekter) och klimatpåverkan. Påverkan på landskapsbild och kulturmiljö kan mildras med noggrann planering och utredning, medan klimatpåverkan med den ökade trafikalstringen inte bedöms realistisk att upphäva den negativa effekten på kort eller meddellång sikt.

Yrkanden
Liv Hahne (M) med instämmande av Sture Blomgren (FP) och Ingemar Virsén (KD) yrkar att plan ska godkännas.

Monica Östman (S) med instämmande av Robert Damberg (MP) och Kjell Haglund (V) yrkar i första hand återremiss för omarbetning enligt tidigare ställningstagande och i andra hand avslag.

Beslutsgång
Ordföranden ställer yrkandet om återremiss under proposition och finner att nämnden avslår detsamma.

Omröstning begärs och verkställs.
Ja-röst: Avgöra ärendet idag.
Nej-röst: Återremiss.

Forts.

§ 43 forts. Diarienr: 2012/20028-1

Ja-röst avges av Carolina Bringborn (M), William Högfeldt (M), Sture Blomgren (FP), Ingemar Virsén (KD) och Liv Hahne (M).
Nej-röst avges av Monica Östman (S), Kia Solid (S), Peter Burman (S), Robert Damberg (MP) och Kjell Haglund (V).
Avstår gör Curt Malmenstedt (C).
Med fem Ja-röster och fem Nej-röster och med ordförandens utslagsröst beslutar nämnden att avgöra ärendet idag.

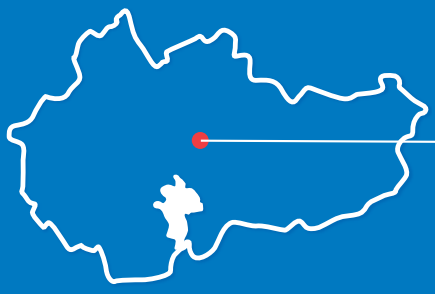
Ordföranden ställer därefter yrkandet om att godkänna planen under proposition och finner att nämnden godkänner planen och att skicka den till kommunfullmäktige för antagande.

Beslutsunderlag
Tjänsteskrivelse
Utlåtande
Fördjupad översiktsplan
Samrådsredogörelse
Miljökonsekvensbeskrivning
Utkast till särskild sammanställning

Denna paragraf förklaras omedelbart justerad.

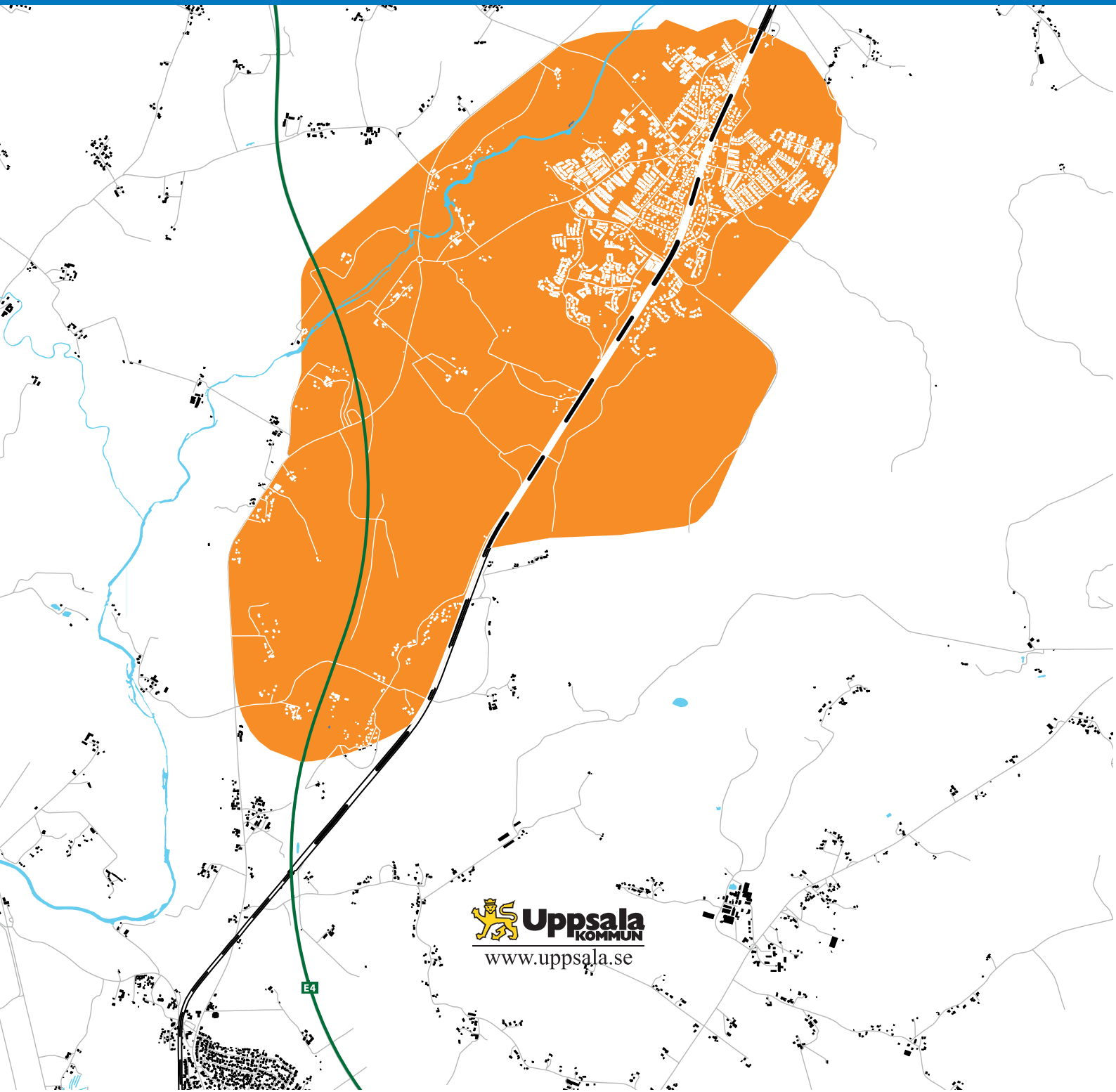
Expedieras till
KF
Akten

Diarienummer:
2012/20028-1



Storvreta

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN 2012



Uppsala KOMMUN
www.uppsala.se

Innehåll

Sammanfattning av planen 5

Bakgrund 7

Syfte 7
Kommunala mål och intentioner 7
Förutsättningar för val av övergripande utvecklingsinriktning 7
Planens omfattning 9
Organisation och medverkande 9

Fördjupad Översiktsplan - planeringsprocessen 10

Medborgardialog 10
Miljöbedömning 11

Storvreta idag 12

Planområdets förutsättningar 12
Geografi 17
Historik 17
Strukturer 21
Folkliv, föreningsliv 26
Barnperspektiv 26
Sociotopkartering 28
Näringsliv och kommersiell service 28
Offentlig service 28
Hälsa och säkerhet 28

Vision 2030 30

Utveckling olika funktioner 31

Service (offentlig och kommersiell) 31
Arbete/näringsliv 32
Boende 34
Transport 35
Fritid (rekreation, idrott, kultur) 37
Landskap, kulturmiljö 40
Teknisk försörjning 41

Plankarta mark- och vattenanvändning 43

Utveckling av delområden 45

1) Trafik och handelsplats Fullerö 46
2) Verksamhetsområde sydöstra Fullerö 46
3) Bostadsområden mellan Fullerö och nuvarande Storvreta 47
4) Centrumområde 51
5) Kompletteringar i befintliga Storvreta 53
6) Ny bebyggelse i Ekhagen-Adolfsberg 53
7) Utveckling av området ner mot Fyrisån 54
8) Kompletteringar utanför detaljplanelagt område 54
9) Framtida utrednings-område öster om järnvägen 54
10) Framtida utrednings-område väster om E4-an 54

Genomförande 55

Etapputbyggnader 55
Ekonomi och ansvar 57
Detaljplan 58
Fastighetsbildningar 58

Konsekvenser av förslaget 59

Alternativ 59
Miljökonsekvenser 59
Jämförelse av miljökonsekvenser av olika alternativ 68
Sociala konsekvenser 69
Kommunalekonomiska konsekvenser 70
Utan stationsflytt 70

Referenser 71

Vision 2050 72

Länsstyrelsens yttrande 73

Bakgrund

Syfte

I Översiktsplanen för Uppsala kommun utpekas Storvreta som en ort med stor utbyggnadspotential. Ett flertal detaljplaner är under framtagande och det påvisas behov av en samlad fördjupad översiktsplan som tar helhetsgrepp om ortens utveckling.

En fördjupad översiktsplan (FÖP) för Storvreta vill visa på vilka möjligheter som Storvreta erbjuder inför framtiden och hur Storvreta kan utvecklas vid utbyggnad. Syftet är att stärka Storvretas positiva kvaliteter som bostadsort och plats för arbete och fritid – en attraktions- och möjlighetsplan. Visioner och mål i den kommunomfattade översiktsplanen har vidareutvecklats och konkretiserats. FÖP Storvreta ska fungera som grund för arbetet med kommande detaljplaner i orten. FÖP Storvreta utmynnar i en långsiktig målbild och hur den i lämpliga steg kan förverkligas. Planen behandlas så som översiktsplan i plan- och bygglagens mening.

Kommunala mål och intentioner

I samband med att Översiktsplan 2006 för Uppsala kommun antogs gav kommunfullmäktige byggnadsnämnden i uppdrag att ta fram en fördjupad översiktsplan för Storvretas expansion. Under arbetsprocessen med FÖP Storvreta har Översiktsplan 2010 för Uppsala kommun antagits. I översiktsplanen bedöms orten kunna växa med 1500-1900 bostäder till bortåt en fördubbling av folkmängden under perioden fram till 2030. Översiktsplanen påtalar att i anslutning till E4:an är ytbehovet stort för nyetableringar inom partihandel/lager/logistik samt handel med motorfordon och viss detaljhandel.

Översiktsplanen (ÖP) för Uppsala kommun, dess ortsfördjupning och listade styrdokument är den huvudsakliga utgångspunkten för arbetet med FÖP Storvreta. I tillägg har tillkommit trafikutredning och handelsutredningar.

Förutsättningar för val av övergripande utvecklingsinriktning

Som anges ovan utgår arbetet med den fördjupade översiktsplanen huvudsakligen från mål och direktiv i den kommunövergripande översiktsplanen men nya förutsättningar har tillkommit som tydligt påverkar planens inriktning.

Stationsläge/stationslägen

I ÖP har en eventuell utveckling med två stationslägen i Storvreta skisserats men i arbetet med FÖP har alternativet tidigt avfärdats. Motiven är att resandeunderlaget i Storvreta inte bedöms komma att bli tillräckligt stort för att motivera två stationer. Vidare innebär två stationer stora negativa samhällsekonomiska effekter i och med den tidsförlust som alla resenärer får. Byggandet av en station i Gamla Uppsala kommer att ligga före tidsmässigt och ytterligare en station mellan Gamla Uppsala och befintlig i Storvreta bedöms ur resandeperspektiv inte vara hållbart.

Befintlig station är lokaliserad till ett läge utan möjlighet till byte mellan trafikslag eller utrymme för expansion för servicenäring. Planförslaget visar flytt av tågstationen något söderut där expansionsyta kan åstadkommas.

Fullerömotet

Nya politiska önskemål har framkommit om att stärka Uppsala som ett regionalt men även nationellt handels- och besökscentra. Planerna för en utbyggnad av områden kring Fullerömotet har därmed inriktats på förverkligandet av ett storskaligt handels- och upplevelsecentra.

Befintlig kraftledning söder om Storvreta

Behov av förstärkningar avseende kapaciteten i ledningsnätet söder om Gävle kommer i framtiden att krävas. Planer finns på en eventuell utbyggnad av befintlig 220 kV kraftledning söder om bebyggelsen i Storvreta till en 400 kV-ledning vilket bedömts vara olämpligt i ett framtida utbyggnadsområde. Ledningsägaren utreder i nuläget alternativa ledningssträckningar men beslut förväntas dröja. Uppsala kommun arbetar med FÖP Storvreta utifrån förutsättningarna att en förstärkning av befintlig 220 kV-ledning förbi Storvreta inte kommer att ske vilket tydligt visar att en utbyggnad i enlighet med föreslagen strukturskiss är av stor betydelse för kommunen. Uppsala kommun förutsätter en fortsatt tydlig dialog med ledningsägaren för att komma fram till en för båda parter hållbar framtida lösning.

Verksamhetsområde

I kilen söderut mellan järnväg och nybyggd E4 har intressen framkommit om en uveckling av ett större verksamhetsområde. I närheten av Uppsala stad sker på flera håll omvandlingar av centralt belägna verksamhetområden till bostads- eller handelsområden vilket har medfört ett behov av beredskap av ytor avsedda för expansiv och ytkrävande verksamhet på andra håll i kommunen. Kommunen ser i Storvreta en stor fördel genom mötet mellan järnväg och motorväg.

Framtida utredningsområden

Öster om järnvägen

Det utredningsområde som påvisas i den kommunomfattande översiktsplanen innefattar även området öster om järnvägen som lämplig för en bostadsutbyggnad samt verksamheter relaterade till järnvägen. Det har visat sig att det kan finnas vissa svårigheter i att få en ekonomisk hållbarhet i en utbyggnad av detta område på grund av bl.a. en dyrbar VA-utbyggnad. Vidare utgör området en del av ett större viktigt friluftsområde samt har mindre goda förutsättningar för att skapa närhet till befintlig eller tillkommande service väster om järnvägen. Ovanstående faktorer har bidragit till att denna utbyggnadsetapp bedömts ligga väldigt långt fram i tiden och man avser därför att i den fördjupade översiktsplanen hantera området som ett framtida utredningsområde.

Väster om E4:an

Det utredningsområde som påvisas i den kommunomfattande översiktsplanen innefattar även området väster om E4:an som möjlig för framtida verksamheter. Ett nytt trafikmot, söder om det befintliga, kan komma att ansluta till vägnätet såväl öster som väster om E4:an vilket gör området attraktivt. Denna utbyggnadsetapp bedömts ligga väldigt långt fram i tiden och man avser därför att i den fördjupade översiktsplanen hantera området som ett framtida utredningsområde.

Alternativstudier

Ovanstående förutsättningar sammantaget med tidigare givna direktiv i översiktsplanen för Uppsala kommun har till mycket stor del fått vara vägledande för den övergripande inriktningen på den fördjupade översiktsplanen. Istället har fokuserats på olika utbyggnadsordningar vilket bedömts, utifrån givna förutsättningar, vara mer relevant för Storvretas möjligheter att i framtiden fungera som god miljö för människor att bo och leva i. Den fördjupade översiktsplanen har å andra sidan fokuserat något mer på den interna strukturen som t.ex. bebyggelsekaraktärer och vägnätsuppbyggnad. Miljökonsekvenser för samhället av olika utbyggnadsordningarna och utveckling utan stationsflytt presenteras i medföljande miljökonsekvensbeskrivning samt i konsekvenskapitlet.

Planens omfattning

Geografisk utbredning

Planområdets gräns i väster följer dalgången väster om Fyrisån, i öster går gränsen i Storskogen (Örlösaskogen) alldeles öster om idrottsplatsen och Vretalund, i norr innefattas Ekhagen/Adolfsberg och i söder ingår området ända ner i kilen där E4:an och järnvägen korsas.

Tidshorisont

Tiden för genomförande av planförslaget är flytande men beror bl.a. på behovet av utbyggnad. Planen tar dock sikte på genomförande fram till år 2030. I kapitlet ”Genomförande” ges en fördjupning av strategiska investeringar och en tänkt etappindelning.

Utredningar

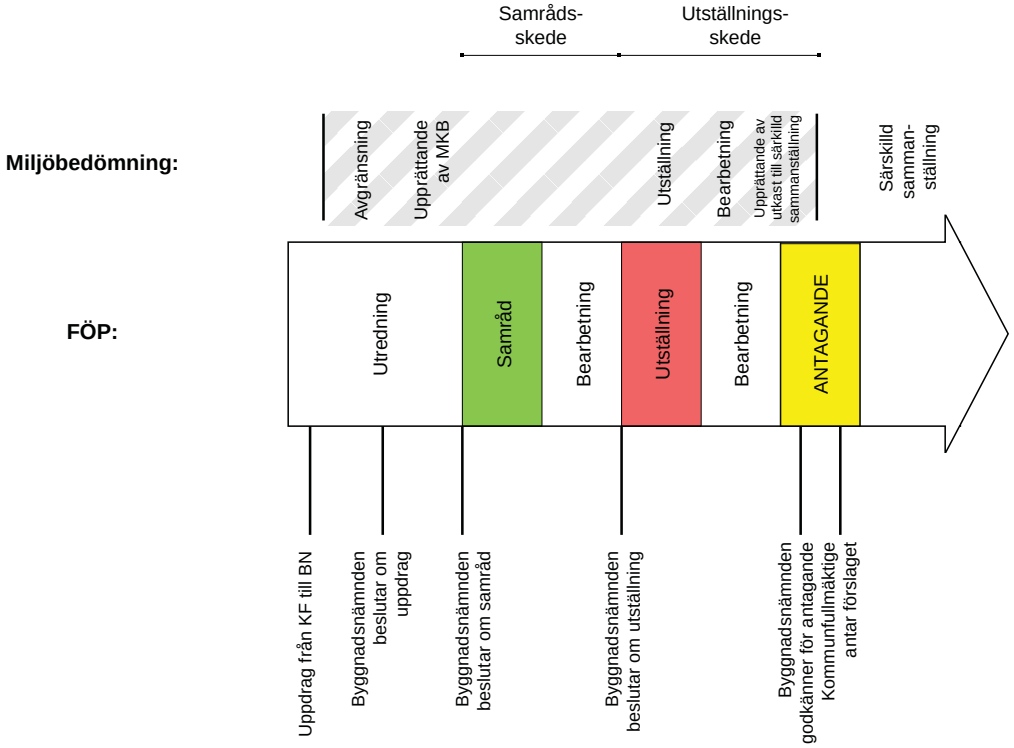
Följande utredningar har tagits fram under planprocessen utöver medföljande MKB:
-Fullerö trafikplats förstudie. Utredning framtagen av Vägverket.
-Översiktlig Bullerutredning Utredning framtagen av Ramböll.
-Konsekvensanalys Storvreta - en förenklad analys av förutsättningar för och konsekvenser av uttökad handel i Fullerö. Utredning framtagen av HUI.

Utredningarna finns att ta del av på Kontoret för samhällsutveckling och på kommunens hemsida: www.uppsala.se

Organisation och medverkande

Arbetsgrupp på Kontoret för samhällsutveckling har bestått av; planchef Ulla-Britt Wickström, handläggare (samrådsskede) Pernilla Hessling, handläggare (utställningsskede) Maija Tammela, medverkande plankonsult White arkitekter AB genom handläggare Anna-Lena Elfving

Fördjupad Översiktsplan - planeringsprocessen



Processpilen ovan visar på planeringsprocessen vid framtagandet av den fördjupade översiktsplanen för Storvreta. Processen består av tre olika delar; samråd, utställning och antagande. Genom de olika skedena analyseras och konkretiseras stegvis mål och visioner för området, områdesförutsättningar, framtida markanvändning och dess konsekvenser samt genomförandefrågor.

Parallellt och som del av den övergripande planeringsprocessen pågår medborgardialog med syfte att lyssna av, förankra och diskutera förutsättningar och förslag till markanvändningsplan samt en miljöbedömningsprocess med syfte att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas.

Medborgardialog

Ett tidigt möte ordnades i februari 2008 dit nyckelpersoner bjöds in för att representera sportverksamhet, ungdomsverksamheter, skola, företagande, friluftsliv och kyrkan. Mötets syfte var att hjälpa kommunen med nulägesbeskrivning av Storvreta och en beskrivning av vad som utgör Storvretas identitet. Respektive intresse fick möjlighet att beskriva sin verksamhet och vad som utgör det unika med orten ur deras perspektiv. Under detta möte framkom åsikter om ortens kvaliteter och brister och även framtidstankar.

E**tt öppet samrådsmöte** hölls hösten 2008 kring det aktuella förslaget till fördjupad översiktsplan. Där presenterades det framtagna dokumentet och diskuteras med allmänheten.

Miljöbedömning

Betydande miljöpåverkan

Den fördjupade översiktsplanen för Storvreta behandlas som översiktsplan i plan- och bygglagens mening. En översiktsplan bedöms alltid omfatta någon eller flera av verksamheterna som kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt MKB-förordningens bilaga 1 och 3 som t.ex. projekt för tätortsbebyggelse, inklusive byggande av shoppingcentrum och parkeringsplatser, anläggningar av vattenledningar över långa avstånd eller temaparker. Kommunen ska därför alltid för en översiktsplan göra en miljökonsekvensbeskrivning.

Avgränsning

Kommunen har haft samråd med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning vid två tillfällen, 2008-01-31 samt 2008-03-28. Båda samrådstillfällena dokumenterades. Vid det första samrådet diskuterades avgränsningen av miljöaspekter utifrån en upprättad behovsbedömning och vid det andraval av alternativ samt geografisk och tidsmässig avgränsning. Tierps kommun deltog vid det andra mötet.

Till utställning är alternativen justerade.

Upprättande av MKB

Framarbetandet av den fördjupade översiktsplanens strukturskiss och viktiga vägval för planområdet har till stor del baserats på under arbetet kontinuerliga bedömningar av konsekvenser för miljön, människors hälsa och säkerhet samt mark- och vattenresurser som sedan samlats i en miljökonsekvensbeskrivning. Miljökonsekvensbeskrivningen medföljer enligt PBL den fördjupade översiktsplanen.

Särskild sammanställning

Inför antagandet av den fördjupade översiktsplanen upprättas en **särskild sammanställning** som kan sägas vara en utvärdering av arbetet med miljöbedömningen. I sammanställningen ska ingå en samrådsredogörelse för synpunkter som lämnats under miljöbedömningsprocessen samt hur miljöaspekter har integrerats och varför planförslaget antagits istället för alternativ.

Miljöbedömning i fortsatta detaljplaner

Upprättad miljökonsekvensbeskrivning för den fördjupade översiktsplanen ger bara i mycket grova drag svar på inom vilka geografiska delområden som risk för betydande miljöpåverkan kan uppstå. Dokumentet utger dock stöd för behovsbedömningar i kommande detaljplaneskeden.

Storvreta idag

Planområdets förutsättningar

Befintlig mark - och vattenanvändning

Se Underlagskarta *Befintlig mark- och vattenanvändning.*

Planförhållanden

Se Underlagskarta *Planförhållanden.*

Detaljplanelagt område är Storvreta tätort. I södra delen av planområdet finns samlad bebyggelse.

Detaljplanearbete pågår bland annat för områdena Fullerömotet, sydöstra, dnr 2012/20019, och Ekhagen-Adolfsberg, dnr 2012/20167.

Riksintressen

Se Underlagskarta *Riksintressen*

Inom planområdet ligger ett område av riksintresse för kulturmiljövård, K30 Gamla Uppsala samt Fyrisåns och Björklingeåns dalgångar. Området längs Fyrisåns dalgång i västra Storvreta är en del av ett mycket gammalt kulturlandskap. Här finns äldre bebyggelse och fornlämningar från framförallt bronsålder, men även järnålder. Riksintressets värde har bedömts ligga i att platsen under lång tid varit ett viktigt kommunikationsstråk med fasta bosättningar. Övre delen av dalgången var en gång vattenlinje och kulturlager finns bevarade i stor omfattning i området. Åtskilliga betespräglade backar, brynpartier, bäckraviner i samband med fornlämningar är det synliga intrycket av en bygd med mycket lång historia. Enligt Miljöbalken 3:6 ska riksintresseområde skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada kulturmiljön.

Länsstyrelsen har avvikande mening när det gäller planförslagets påverkan på kulturmiljön, se avsnitt Länsstyrelsens yttrande.

Inom planområdet finns flera riksintressen inom infrastruktur; järnvägsträckning Ostkustbanan, väg E4, 220 V kraftledning, samt område runt Ärna flygplats för totalförsvaret och civil luftfart. Riksintresse civil luftfart är under översyn.

Förordnanden

Se Underlagskarta *Förordnanden*

Biotopskydd

Biotopskydd gäller generellt för småbiotoper i odlingslandskapet såsom åkerholmar, öppna diken m.m. Andra områden med lagstadgat skydd för naturmiljöer såsom naturreservat, fågelskyddsområden, särskilt beslutade biotopskyddsområden med mera förekommer inte inom planområdet idag.

Strandskydd

Strandskydd gäller 100 meter in och ut från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd för alla sjöar och vattendrag. Vid Fyrisån är strandskyddet utvidgat till 300 meter.

Skydd för landskapsbilden

Området riksintresse för kulturmiljövård, K30 Gamla Uppsala samt Fyrisåns och Björklingeåns dalgångar har skydd för landskapsbilden.

Vattenskyddsområde

Länsstyrelsen har inrättat vattenskyddsområde med skyddsföreskrifter för kommunens vattentäkter i Storvreta.

Förordnanden enligt väglagen

Det råder byggnadsförbud inom ett avstånd av 50 m för väg E4 och inom ett avstånd av 30 m för väg 270 enligt väglagen 47 §.

Naturreservat och Natura 2000

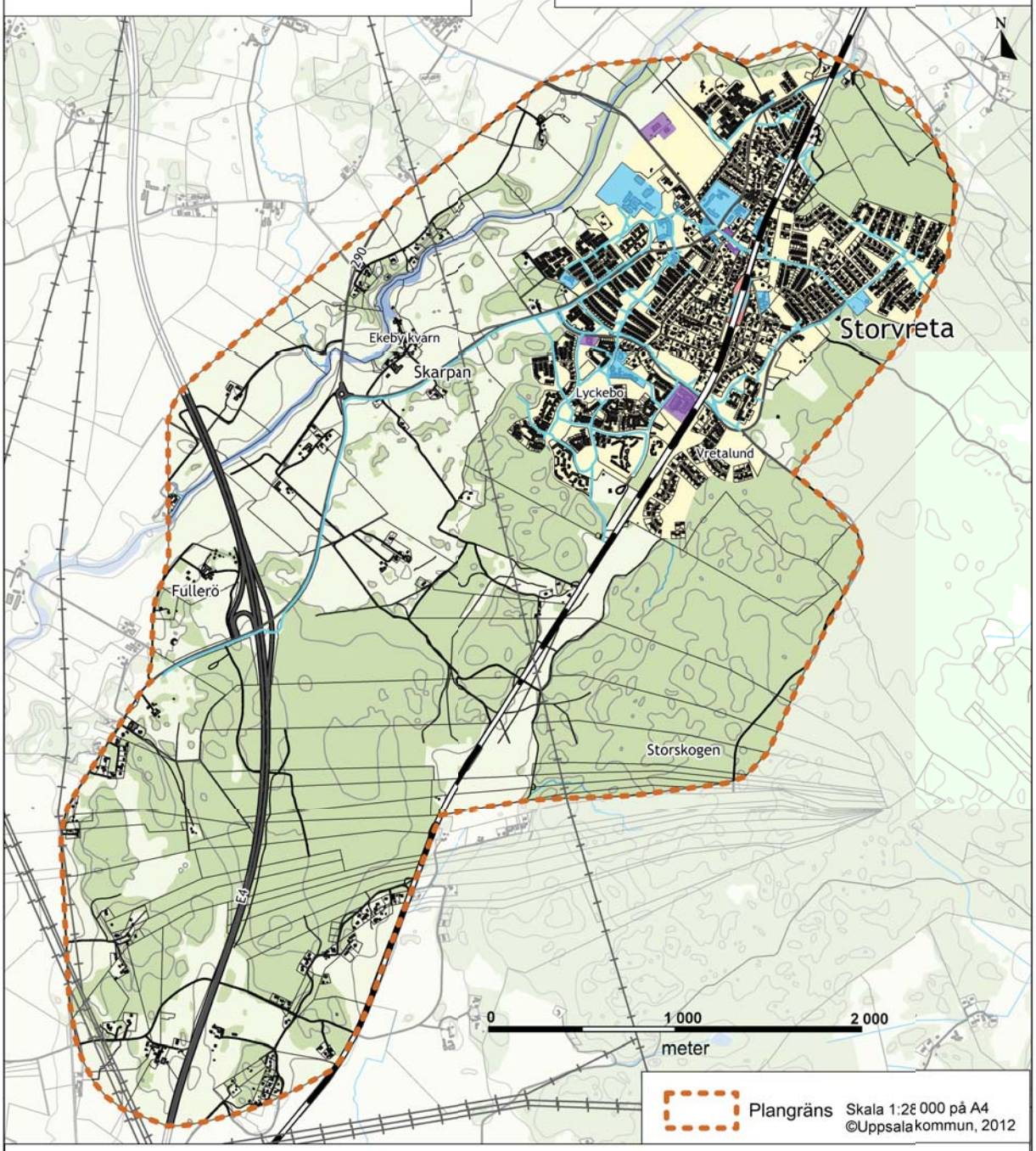
Del av Storskogen är Natura 2000-område och betår av stora tätortsnära skogsområden sydost om Storvreta. Områdena utgör ett centralt avsnitt, det i stort sett minst skogsbrukspåverkade, av Örlösans nordvästra del.

Gravfältet Fullerö backar sydväst om Storvreta är naturreservat och Natura 2000-område.

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN

STORVRETA

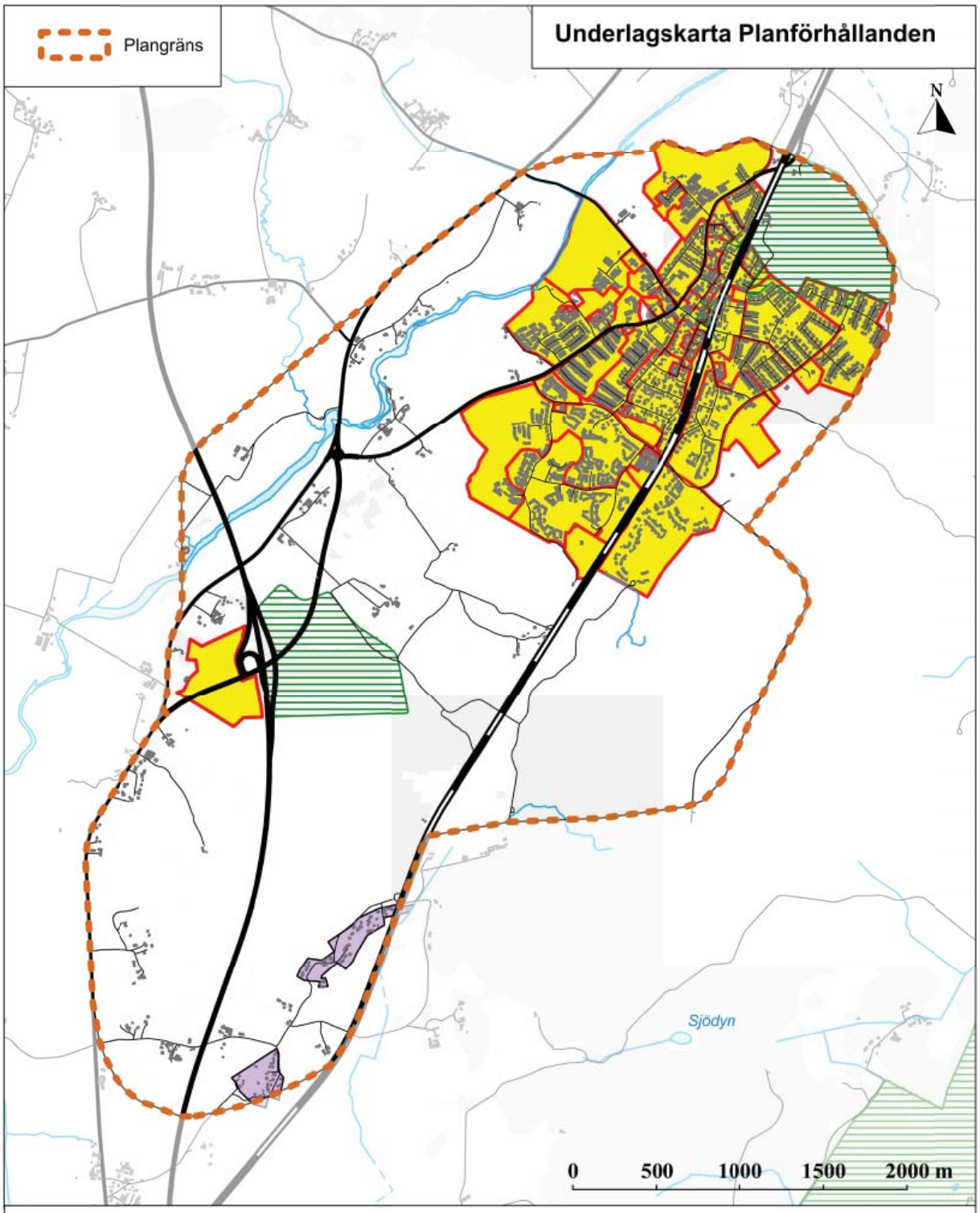
Underlagskarta,
Befintlig mark- och vattenanvändning



Befintlig mark- och vattenanvändning

- Gång- och cykelstråk
- Huvudvägar
- Järnväg
- Kraftledning
- Tågstationsområde
- Skolor / förskolor och viss annan offentlig service
- Handel / verksamheter
- Odlingsmark
- Grönstruktur
- Bebyggelse

Mark- och vattenanvändning beskrivs vidare i FÖP Storvreta kapitel *Utveckling av delområden*



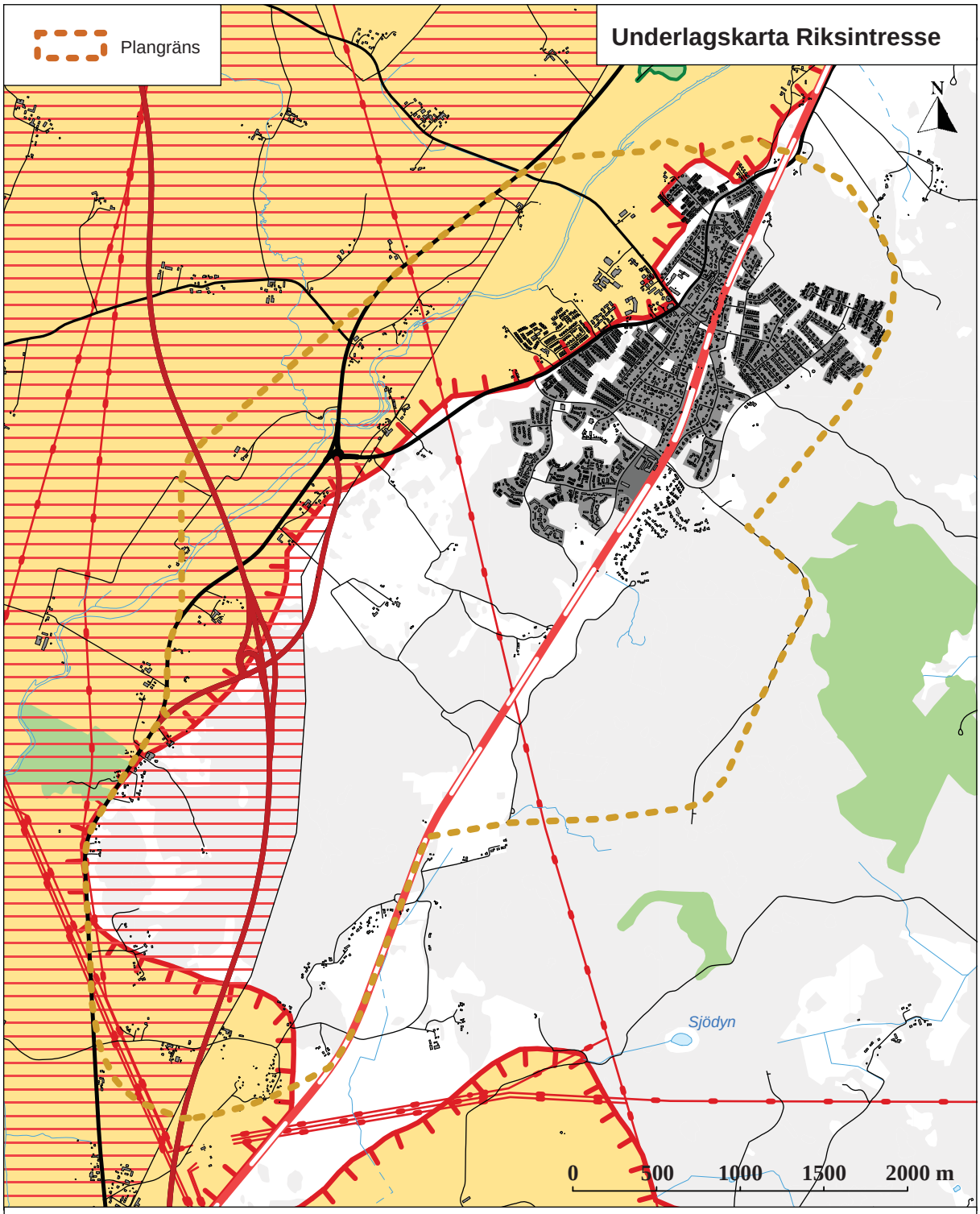
Område med detaljplan

Pågående detaljplaneuppdrag

Samlad bebyggelse

©Uppsala kommun, 2012

Uppsala KOMMUN



Riksintresse väg

Riksintresse järnväg

Riksintresse kraftledning

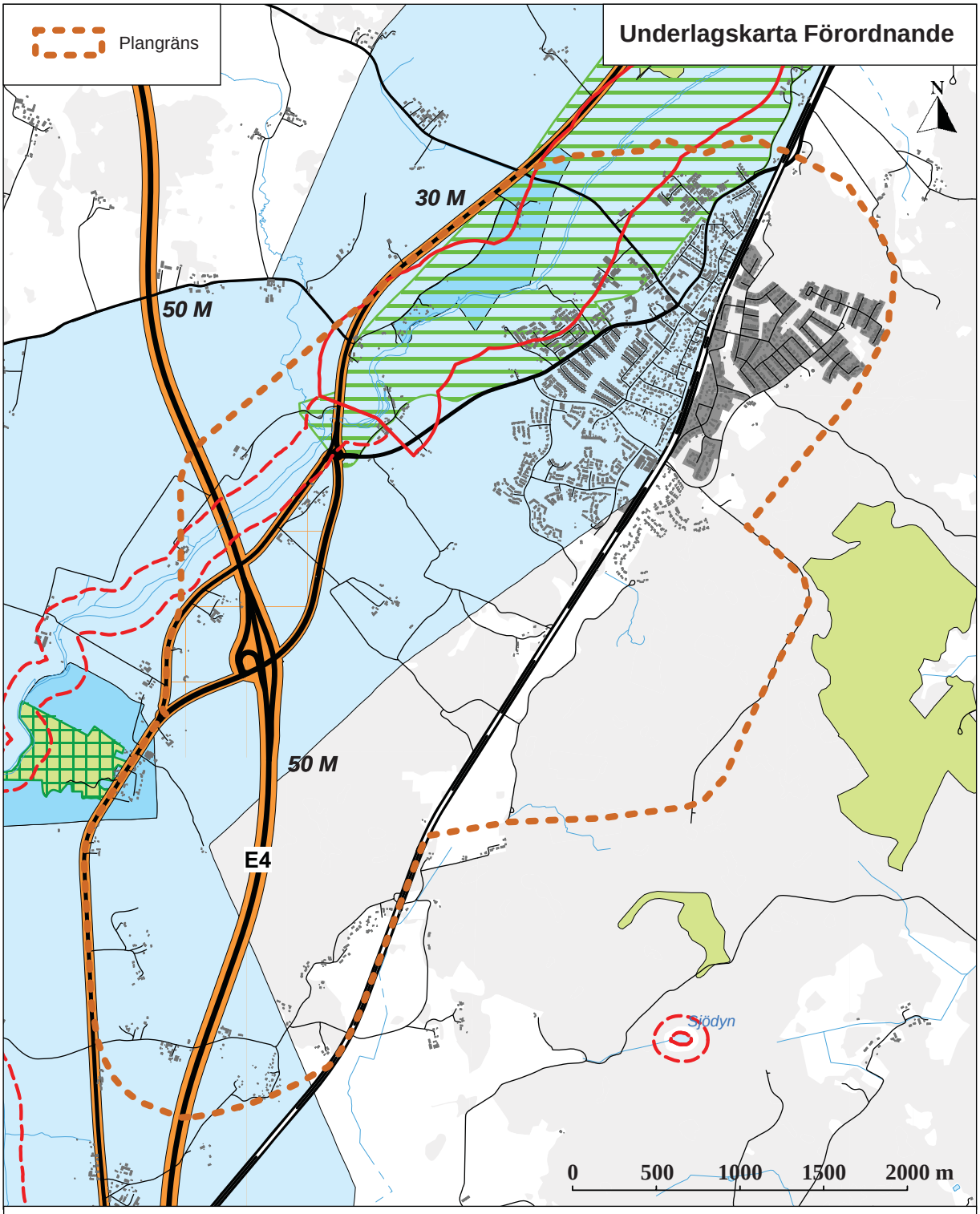
Riksintresse för totalförsvaret

Natura 2000

Riksintresse kulturmiljö

©Uppsala kommun, 2012

Uppsala KOMMUN



Landskapsskydd

Naturreservat

Natura 2000

Skyddszon utefter väg, 30 M, E4 50 M

Vattensskyddsområde

Inre skyddszon

Yttre skyddszon

Strandskydd

100 m

300 m

©Uppsala kommun, 2012

Uppsala KOMMUN

Geografi

Storvreta ligger i Uppsala län och kommun, ca 1,5 mil norr om Uppsala. Det goda läget gör att Storvreta är en attraktiv bostadsort med utmärkta pendlarförhållanden. Kollektivtrafiken är väl utbyggd med korta restider till bland annat Gävle, Tierp, Uppsala och Arlanda flygplats. Bra vägförbindelser med nya E4:an når städerna runt om.

Storvreta ligger naturskönt i randen mellan skogs- och jordbrukslandskap. Möjligheter till ett rikt friluftsliv i närmiljön bidrar till ortens dragningskraft.

Historik

Skärvstenshögar mellan den odlingsbara marken och skogen representerar planområdets tidigaste bosättningsmiljöer. Dessa tillhör bronsåldern men kan också ha använts senare. Större gravfält och boplatser visar att bygden konsolideras under äldre järnålder. Yngre grävfält finns i lägen exponerade mot Fyrisån. Gravfält nära byarna antyder en lång platskontinuitet hos delar av bebyggelsen.

Jordbruket öppnade landskapet, gav det åkrar och ängar. Sedan yngre järnålder var marken organiserade i inägor och utmark. Bönder från Storvreta, Östa, Ekeby, Fullerö och Årby har format odlingslandskapet i nära samspel med naturen. Fram till 1800-talet är bebyggelsen i området samlad i byar. Utöver byarna har funnits torp och backstugor utspridda i byns utmark.

Laga skifte vid 1800-talets mitt medförde stora förändringar i den tidigare bebyggelsens struktur. Genom reformen sammanfördes byns jordinnehav i så få skiften som möjligt vilket medförde att några hushåll flyttades ut från bytomten. Dessa gårdar fick en traditionell placering vid moränkullar eller sluttningar i skogsbrynen.

Storvreta

När norra stambanan knöts ihop i Storvreta år 1874 påbörjades en förändring. Fram till sekelskiftet utvecklades den tidigare byn till ett stationssamhälle. Under första hälften av 1900-talet blomstrade Storvreta och under den perioden växte bland annat träförädlingsindustrin fram och flera framgångsrika möbelsnickerifabriker etablerades. Bebyggelseuvecklingen kom också att beröra Årby bys mark.

På 1960-talet minskade antal arbetstillfällen på orten drastiskt. Flera av de tidigare framgångsrika industrierna avvecklades och jordbrukets struktur förändrades. Kommunen gick in med åtgärder för att skapa fortsatt underlag för närservice, lokala krafter startade inflyttningskampanjer och man lockade med ”modernt samhälle i vacker natur”. En kraftig utbyggnadstakt satte igång och pågick under en 20-årsperiod, mellan 1960-och 1980-talet. I dag är Storvreta till stor del ett samhälle varifrån pendling sker framförallt till Uppsala.

Årummet längs Fyrisån

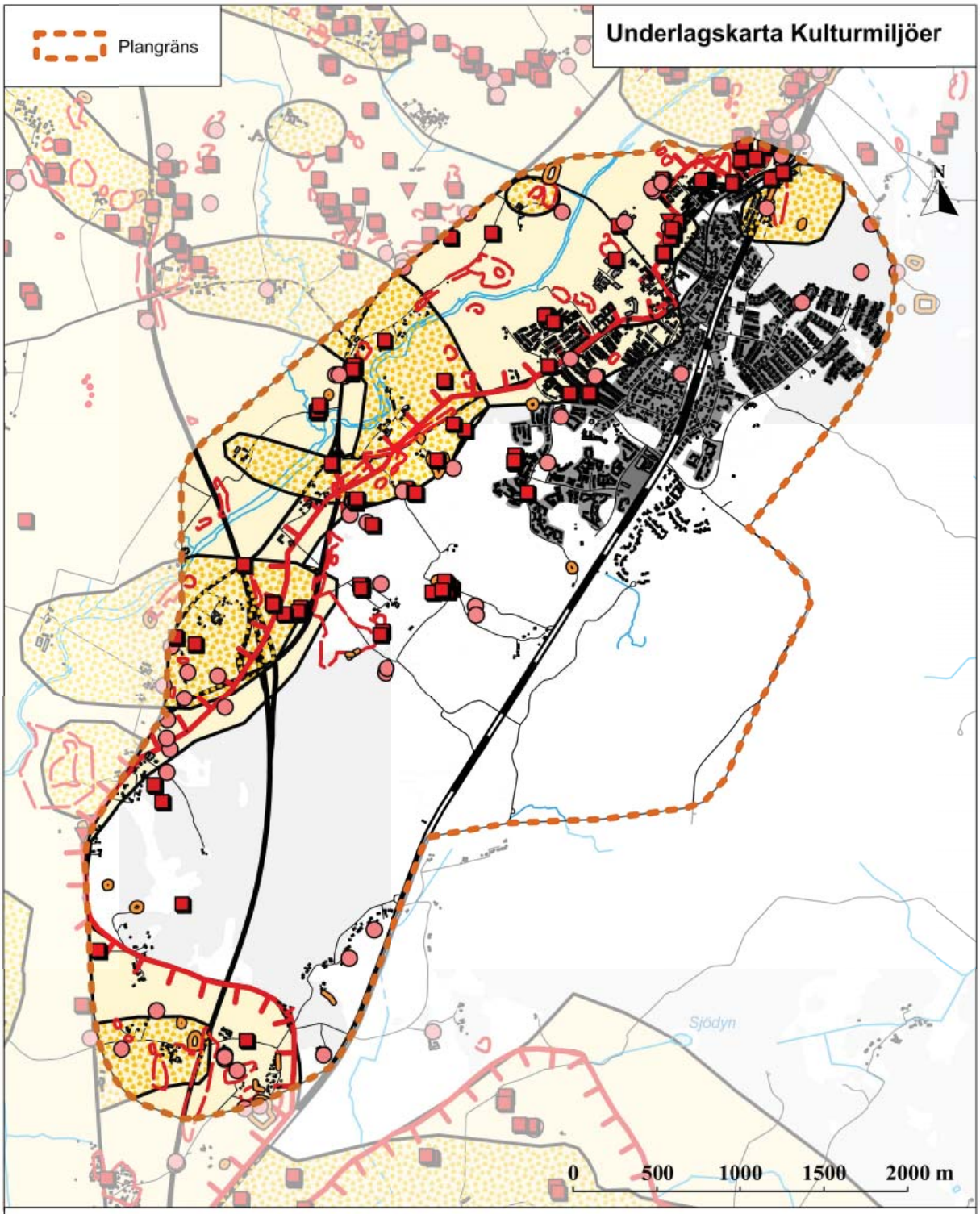
Ekeby

År 1357 fick Uppsala domkyrka ett hemman och kvarn i Ekeby som gåva. Med Gustav Vasa gick hemmanet och kvarnen över till kronan för att senare, 1639, överlämnas till Uppsala universitet. Alltsedan dess har hemman och kvarn i Ekeby varit i akademins ägo. Ett tiotal byggnader ingår idag i kulturmiljön runt kvarnen. Till bebyggelsen hör bland annat en större man-gårdsbyggnad, kvarnhuset, mjölnarbostad, smedja, stall ladugård mm.

Kvarnverksamheten avslutades 1987 men dess tekniska utrustning lär fortfarande finnas kvar. Under 1990-talet förekom vid Ekeby aktiviteter som syftade till att skapa en plats för olika kulturyttringar. Kvarnmiljön fungerade som en arena där kultur, natur och människa skulle samspela med varandra och utvecklades till en kulturell mötesplats. Denna verksamhet har senare upphört. Kvarnbyggnaden är stilfull med rena linjer och mäktiga stenmurar, påminnande om kvarnen i Uppsala och Ulva kvarn, om än mindre.

Ekeby kvarn

Kvarnfallet vid Fyrisån, Ekeby kvarn



Fornminnesregistret

- Fast fornlämning
- Bevakningsobjekt
- Övrig kulturhistorisk lämning
- Fast fornlämning
- Bevakningsobjekt
- Övrig kulturhist. lämning

- Kulturmiljö kommunal kärna, enligt inventering från 1970 och -80 tal
- Kulturmiljö kommunal, enligt inventering från 1970 och -80-tal
- Riksintresse kulturmiljö

©Uppsala kommun, 2012

Uppsala KOMMUN

1

2

3

4

Storvretas bebyggelseutveckling 1900-1977
Figur 1-3: Storvreta växer från några gårdar och enstaka villor år 1900 till 110 bebyggda fastigheter år 1940.
Figur 4: Flygfoto från 1977. Bostadsbebyggelsen har ökat kraftigt, med småhusområde i sydväst och vid vattentornet i öst. Ärentunaskolan är byggd. Vattholmagärdet vid Fyrisån i väster är förberett för bebyggelse.

Strukturer

Bebyggelsestruktur

I hjärtat av Storvreta ligger tågstationen och den gamla bykärnan med några hus och gårdar som uppfördes under andra hälften av 1800-talet. I och med att Storvreta övergick från bondby till stationssamhälle började bykärnan förtätas och växa runt sekelskiftet. De villakvarter som växte fram bestod av trävillor med stora trädgårdar, gärna med lite sparade träd på tomten och i någon del berg i dagen.

På 1910- och 1920-talet blomstrade industrin på orten. I nya kvarter blandades bostadshus med industribyggnader, framförallt längs Jan-Eriks väg.

Palmska villan längs Ärentunavägen

Villa Lugnet längs Hasselvägen

Under 1930-1950-talet växte orten sakta med etablering av villaområden och små verksamheter i samma anda som tidigare.

Under 1960-1980-talen expanderade samhället kraftigt. Antalet invånare ökade från ca 700 år 1960, till ca 5800 år 1989. Bebyggelsen som uppfördes i denna period bestod till stor del av småhus, kedjehus och radhus, och kan beskrivas som tät och låg. Parallellt skedde en omvandling i delar av centrum. Flera gamla byggnader fick ge vika för nya etableringar som i tiden var mer ändamålsenliga, bland annat uppfördes nya lokaler för en konsumbutik och flera skolor.

Småhusområde längs Hemmansvägen

I söder exploaterades på 1980-talet Lyckebo. Området har blandad bebyggelse, några villor, stor del radhus och lägenheter. I kvarter med flerbostadshus finns inslag av högre bebyggelse i 3-4 våningar. Ett sydligt centrumområde ”Lyckebo centrum” växte fram med handel och verksamheter.

Med målet att stärka centrumkaraktären i centrala Storvreta genomfördes 1989 en arkitekttävling. I dess spår uppfördes bland annat ett nytt bibliotek, vårdcentral och det tillkom några 3-4 vånings bostadshus.

Det senaste tillskottet som är under uppförande är villabebyggelse i Vretalund i sydöst.

Fram till och med 1980-talet växte Storvreta koncentriskt i årsringar. De senaste två årtiondenas utbyggnad har skett framför allt i sydlig riktning, då naturliga avgränsningar i landskapet begränsar i öster och väster.

Lyckebo

Biblioteket i Storvreta

Vretalund under uppbyggnad.

Infrastruktur

Storvreta ligger vid Ostkustbanan och är första tågstopp norr om Uppsala stad för regiontågen. Från och med 2006 är regiontågens sträckning från Gävle i norr till Arlanda och Upplands Väsby i söder. I söder knyts regiontåget ihop med Stockholms lokaltrafiks pendeltågsystem. Ny vägsträckning av E4 med trafikplats söder om Storvreta invigdes under 2007. Tillgänglighet till Storvreta har ökat markant genom de senaste årens infrastruktursatsningar för såväl bil- som kollektivtrafikresenärer.

Från E4 tar man väg 290 åt nordost för att nå Storvreta. Huvudgatan in i och genom samhället är Fullerövägen som sträcker sig från sydväst till nordost. Vid korsningen Fullerövägen-Ärentunavägen ligger Storvreta centrum. Öster om Fullerövägen, i Skogsvallsvägen går en ringväg från centrum via idrottsplatsen, ner till Lyckebo centrum och kopplar på Fullerövägen igen. Ringvägen korsar järnvägen med två planskilda korsningar. Busstrafikens linjer går längs denna sträckning.

Vägsystemet och huvudstråket ger Storvreta en tydlig struktur. Denna struktur bryts i de bostadsområden som är tillkomna från 1960-talet och framåt. Nyare bebyggelseområden har präglats av separerade bilvägar och hus i återvändsgator/säckgator. Detta medför att det är svårt att ansluta nya områden intill befintliga.

Förutsättningarna för gång- och cykeltrafik till och genom Storvreta är goda. Till samhället går en separat cykelbana från Uppsala via G:a Uppsala. Storvretas villastadskaraktär ger trevliga gång- och cykelvägar inom samhället. Gång och cykelnätet är emellertid inte heltäckande. Det saknas bl a en länk vidare norrut längs väg 290 till Vattholma och genom Storvreta längs väg 699 Ärentunavägen.

Vägverket har gjort en förstudie av Fullerövägen och Ärentunavägen som är två av huvudvägarna i centrala Storvreta. I rapporten framkommer bl a att det största problemet är att många bilar inte håller hastighetsbegränsningen, vilket leder till att många barn och vuxna känner sig otrygga när de korsar vägarna. Rapporten omtalar även att det finns många gångbanor och gång- och cykelvägar i Storvreta men de saknas på några sträckor utmed Fullerövägen och Ärentunavägen.

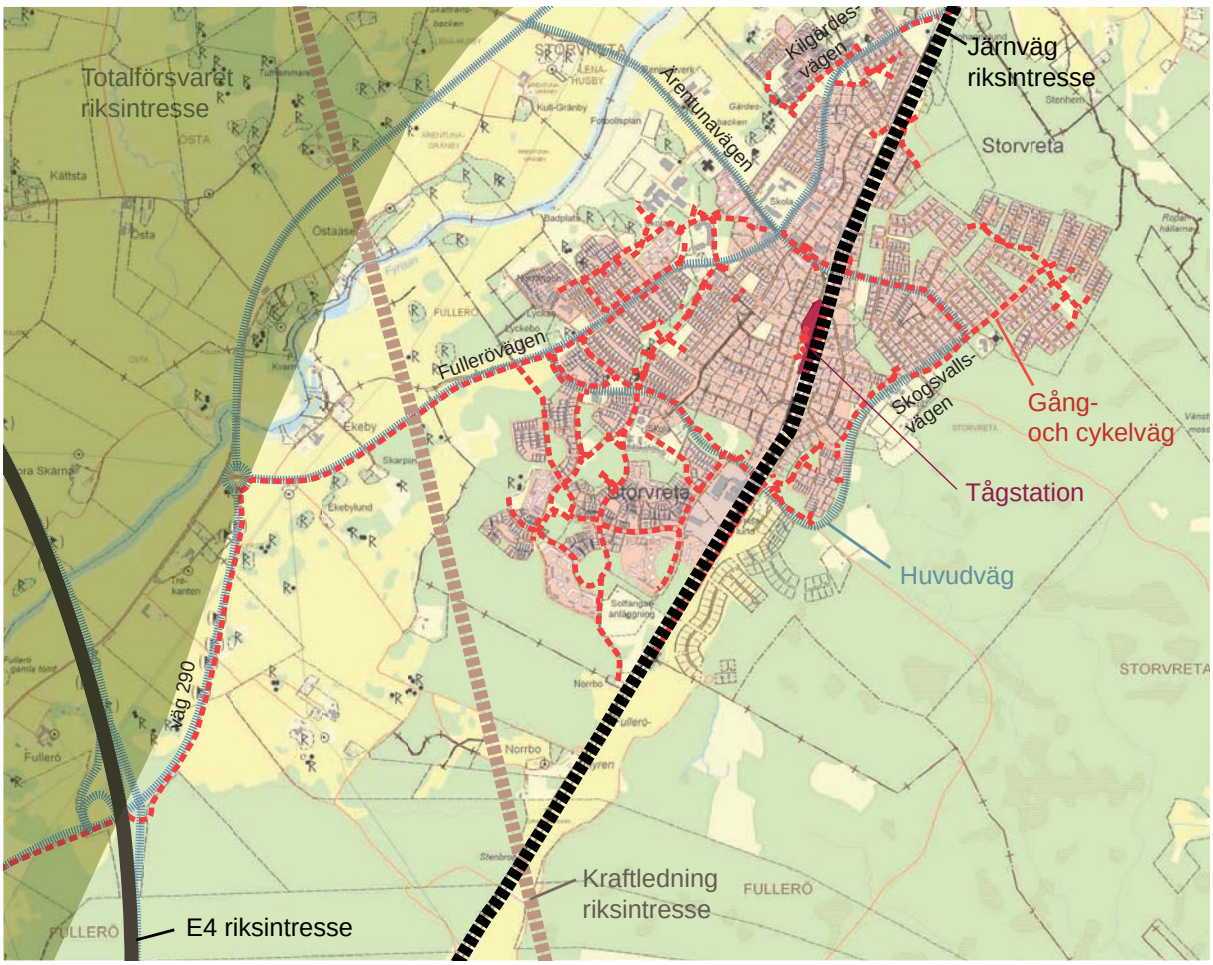
25% av dagpendling sker idag med kollektivtrafik. Upptågen går varje halvtimme under rusningstrafik, och en gång per timme övrig tid. Tåg mellan Storvreta och Uppsala tar nio minuter. Tågen är

fulla och antal resenärer kan i nuvarande situation inte öka p.g.a. begränsning i rälskapaciteten genom Gamla Uppsala. Dubbelspår genom Gamla Uppsala för att öka kapaciteten ligger i Trafikverkets planer för år 2017.

Banverket gjorde 2008 en kapacitetsstudie på hela sträckan Stockholm-Gävle. I samband med det sågs antalet stationer över. Ett eventuellt stationsläge i Gamla Uppsala kommer att påverka pendlingstiden från Storvreta något.

Storvreta trafikeras med regionbussar linje 813, 823, Uppsala stadstrafik linje, 110, 115, 127 och skolbussar. Pendling med buss in till Uppsala tar ca 30 min. I rusningstrafik går buss med 15 min intervall. Bussar är ett viktigt komplement till tåget och fångar upp stor del av dagpendlingen. Tågstationen ligger avskilt i förhållande till vägnätet. Det finns ingen möjlighet till angöring med bussar intill tågstationen. Tillresandet till tågstationen sker främst med cykel men det finns även en liten pendlarparkering för bilar. Vid avbrott i tågtrafiken gör avståndet till vägnätet att det blir omständigt att sätta in ersättningsbussar.

Tågstationen i Storvreta ligger lite avsides, om än nära centrum. Stationsområdet är begränsat och det finns ingen yta till expansion.



Infrastruktur: Huvudvägar, gång- och cykelvägar samt riksintresse för totalförsvaret (Ärna flygplats),

Grönstruktur

Storvreta ligger mellan Fyrisåns kulturlandskap i väster och Storskogens skogslandskap i öster. Orten har slättlandskapets horisontella linjer som präglar stora delar av omlandet runt Uppsala. Delar av Storvreta ligger i en svag sluttning från Storskogen i öster och ner mot Fyrisån i väster. Andra delar ligger lågt i bryn ut mot åkerlandskap. Marken vid de trädbevuxna delarna runt Storvreta är tämligen moränrik och rik på berg i dagen. Övriga marklandskapet består till stor del av glaciallera. Storvreta är omgivet av högvärdigt jordbruk som i huvudsak brukas som åker. Landskapet är flackt och avgränsas av skogbeväxta åkerholmar.

Själva tätorten präglas av mötet mellan åker och skog. I många fall kan detta speglas ända ned på tomtnivå i lite sparade träd på tomten och i någon del berg i dagen. I bostadsområden från 1960-talet och framåt har ”allmänningar” sparats mellan kvarteren. Dessa är i många fall öppna gräsytor där delar används till lekplats. Inom området finns cinnoberbagge med skydd enligt artskyddsförordningen 4§.

Åkerlandskap längs Fyrisån

Skarpan söder om Storvreta tätort. Området har stora naturvärden

Det går ett sammanhängande grönstråk med skogsvegetation från norr till söder genom Storvreta. Längs detta stråk går befintliga rekreationsstigar som mynnar ut i det stora landskapsrummet.

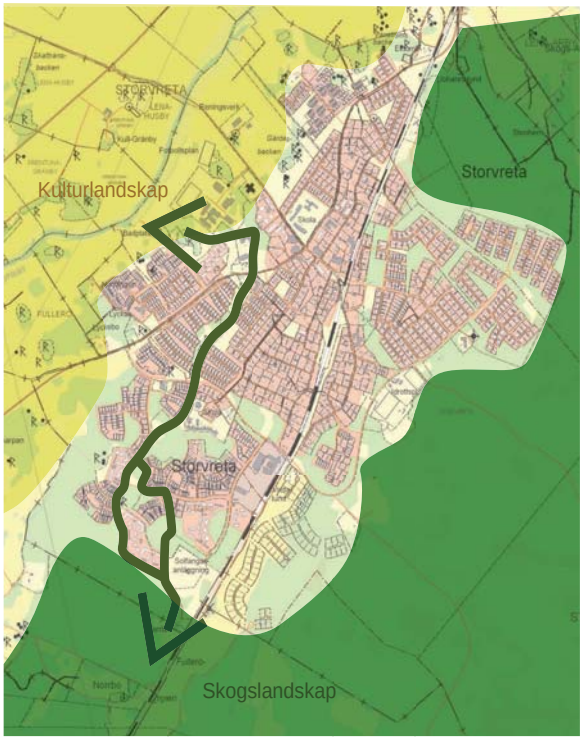
Området runt Fyrisåns dalgång är klassat som ekologiskt särskilt känsligt område och utgör ett populärt utflyktsmål med en del promenadslingor.

Miljöer runt Skarpan, söder om Ekeby kvarn utgörs av dokumenterat värdefull mark för naturmiljö och rekreation; nyckelbiotop, skyddsvärt naturområde (se karta) men även biotopskydd, ängs- och hagmark enligt Länsstyrelsen och närrekreationsmark.

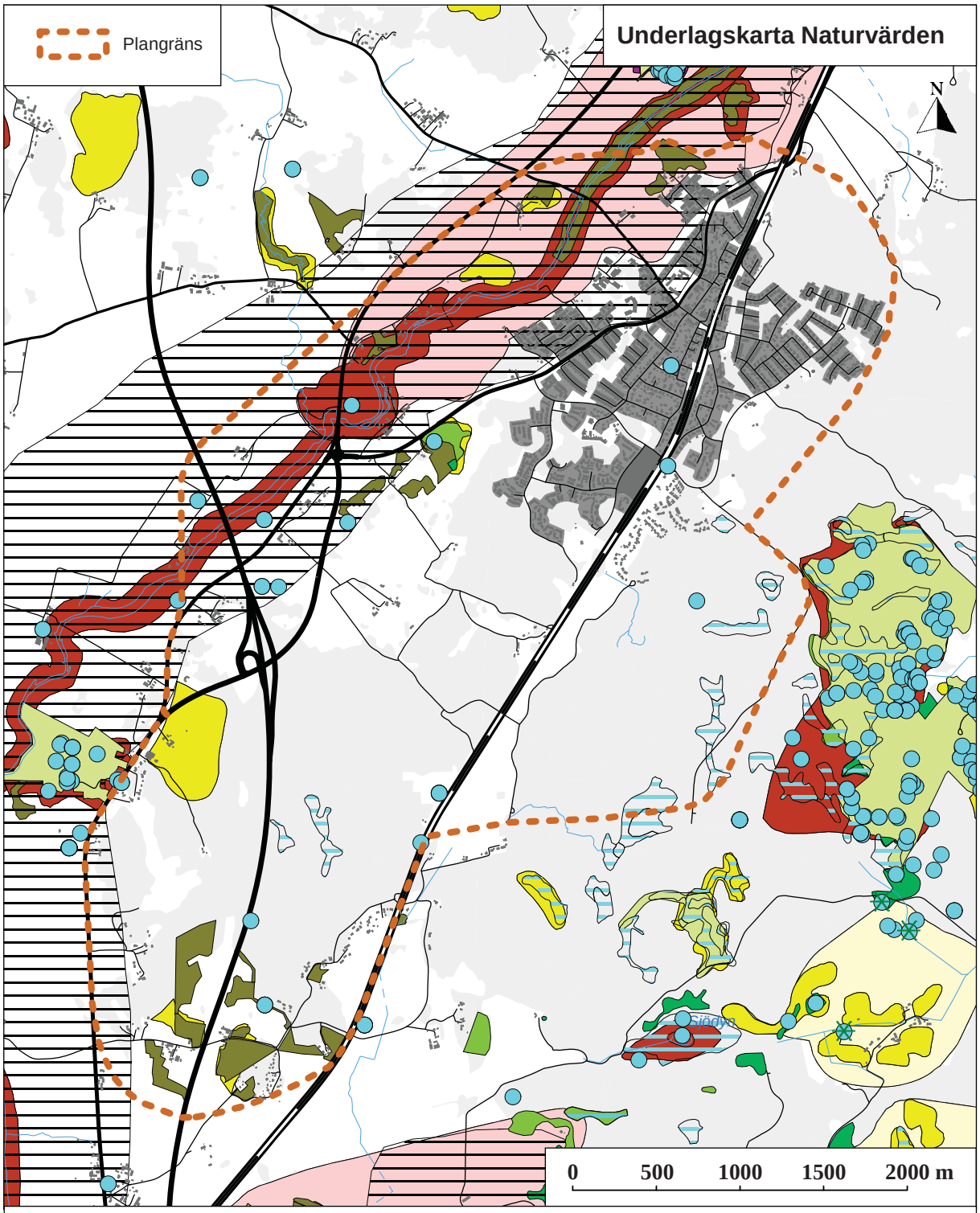
Ortens viktigaste rekreationsskog är Storskogen (Örlösan) öster om järnvägen. Kärnområdet ingår i EU:s nätverk Natura 2000.

Naturkaraktären är västlig taiga, lövsumpskog, skogbevuxen myr. Skyddsvärda djurarter i området är bl.a. cinnoberbagge, grön sköldmossa, järpe, sparvuggla, spillkråka, tretåig hackspett, bivråk.

Den viktigaste porten mot skogen är kilen som skjuter fram till bebyggelsen i höjd med idrottsplatsen. Vandrings- och skidleder utgår från Friluftsfrämjandets stuga. Tipptoppen som fyllts på med nya massor erbjuder pulka- och utförsåkning.



Övergripande grönstruktur i Storvreta med det tydligt genomgående grönstråket



Naturvårdsinventering av
Uppsala kommun 1988-1996

Allmänna objekt

- I Högsta naturvärde
- II Mycket höga Naturvärden
- III Höga Naturvärden

Speciella objekt

- I Högsta naturvärde
- II Mycket höga Naturvärden
- III Höga Naturvärden

- Lokaler för rödlistade eller sällsynta arter
- Grova gamla träd
- Natura 2000
- Större odlings-landskap med särskilda landskaps-värden
- Naturvärden enligt Skogsvårdsstyrelsens databas
- Ängs- och betesmark enligt Jordbruksverkets inventering 2002-2004
- Nyckelbiotoper enligt Skogsvårdsstyrelsens databas
- Sumpskog enligt länsstyrelsen

©Uppsala kommun, 2012

Uppsala KOMMUN

Folkliv, föreningsliv

Storvreta har ett rikt föreningsliv. Framförallt står Idrottsrörelsen fram med bland annat Storvreta IK och Storvreta IBK (Innebandyklubb). I nuläget spelar ca 35 lag i SIBK. Alliance-hallen i Fyrishov i Uppsala är hemmaarena för huvudlaget. De övriga lagen spelar i Storvretaskolornas gymnastikhallar och i Ärentuna. På kvällar och helger uppfylls gymnastikhallarna med spelande lag, utan möjlighet till att ta emot publik. I Storvreta finns även en aktiv friluftsrörelse där Ärentuna Scoutkår, Friluftsfrämjandet och Lyckebokyrkans Scouter kan nämnas. Hästhållning finns på många håll och flera föreningar där till, exempelvis Ärentuna Ryttarsällskap och Storvreta ridklubb. Kultur och historia vårdas aktivt av Storvreta kultur- och hembygdsförening.

Strandängar och fotbollsplaner längs ån

Majbrasan förbereds vid badplatsen

Idrottsplatsen vid Storskogen

Badplatsen i Fyrisån används i mycket liten utsträckning till friluftsbad. Den har inte uppgraderats på lång tid på grund av tidigare otjänligt vatten. Vattnets kvalité har dock förbättrats markand under de senaste åren så badplatsen har potential att utvecklas. Området runt badplatsen används dock som samlingspunkt och festplats, bland annat till grillfester och till valborgsmässofirande.

Barnperspektiv

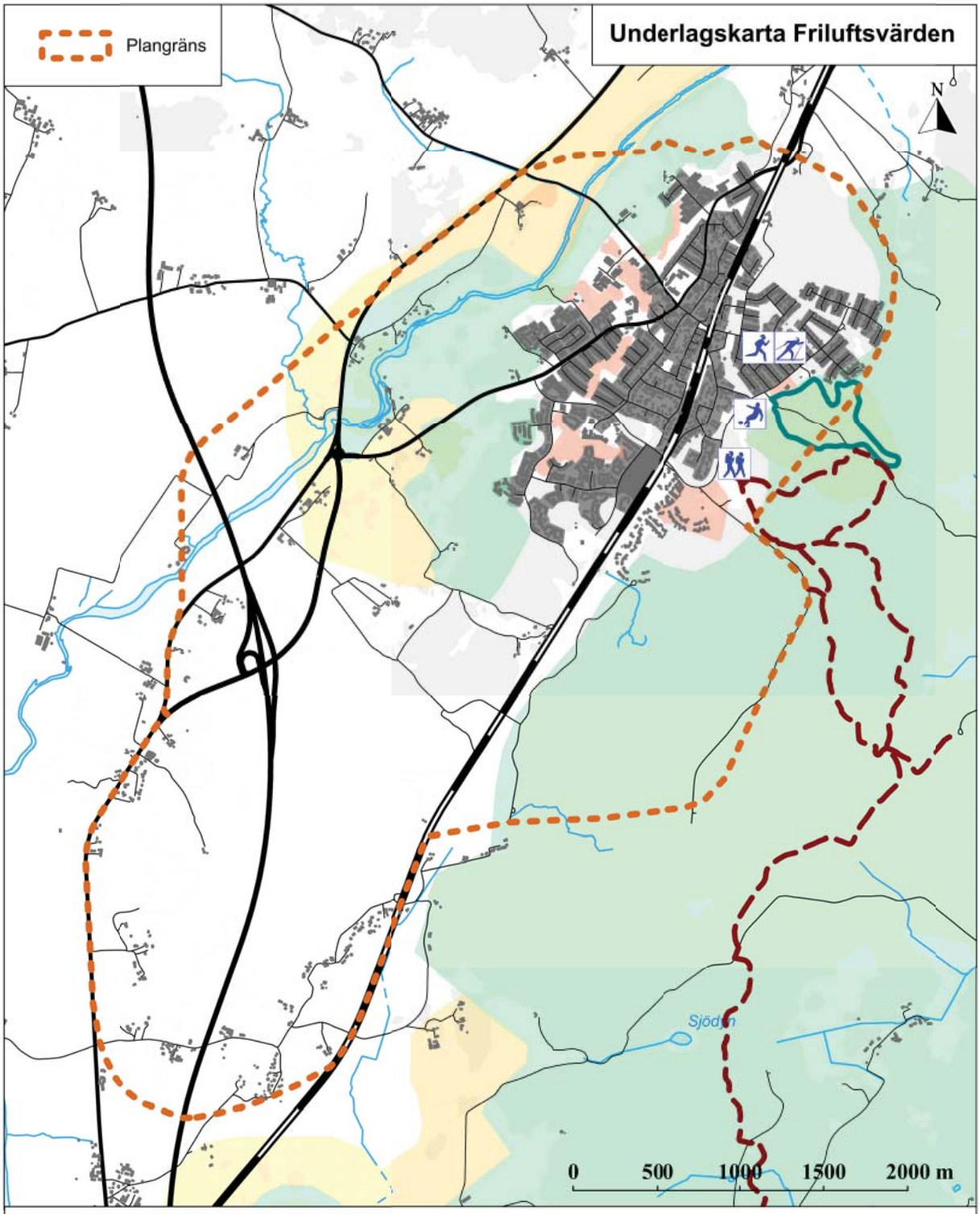
I samband med samrådet av planen genomfördes klassbesök av kommunen och barnombudsmannen. Resultatet från dessa redovisas nedan samt i Barnombudsmannens yttrande.

”De slutsatser man kan dra från dessa besök är att sport, framförallt innebandy är väldigt stort i Storvreta och man är stolt över sina lag. Det är många barn och ungdomar i alla åldrar som ägnar sig åt innebandy. Frågan om en ny och fullstor sporthall kom upp i samtliga klasser. En annan sak man är stolt över i är naturen och elljusspåret.

En sak som kom upp är den tomma Vivobutiken. Där fanns det många önskemål om att göra om den till ett ställe för ungdomar. Tex. internetcafe, fritidsgård eller biljardhall.

Nedan följer en rad anteckningar.

Vi är Stolta över:
Innebandy, Kretas Pizzor Cool postnr, Elljusspåret, BraiS, Linbaneparken, Skolan, Lekparken, Naturen, Centrum vid handelsknuten, Fotbollsplan med basketkorg, Pizzeria, Gymmet, Macken, Nära Uppsala, Nära E4:an.
Vi vill ha:
Cykelpump, Mc Donalds/Max, Skateramp Badmingtonhall, Sporthall, Badplats, Badhus, Gräs till fotbollsplan, Mer saker för äldre”



Idrottsplatser

Motionsspår

Skidspår

Vandringsled

Närrekreationsmark för Uppsala kommuns tätorter enligt en inventering från 1989

Skolors närnatur enligt en inventering från 1989

För närrekreation viktig brynzon mot större jordbruksmarker

Motionsspår

Vandringsled

©Uppsala kommun, 2012

Uppsala KOMMUN

Sociotopkartering

Under 2009 har en sociotopkartering gjorts i Storvreta. Denna kartlägger människors upplevelser och aktivitet i det som uppfattas som de offentliga friytorna genom intervjuer och fokusgrupper.

Resultatet sammanfattas nedan

”Nästan alla offentliga ytor är grönområden. Det finns många mindre - mellanstora träddungar sparade mellan villaområdena. I delarna direkt nordöst om stationen saknas större gräsytor. I de nordvästra delarna finns ett stort område med klippt gräs. I Storvreta centrum finns tre små parkdelar, alla med sittplatser, hårdgjorda ytor, gräs, buskar och träd. Tyvärr är sittmöblerna utsatta för förstörelse och är därför av skiftande kvalitet. Skötselnivån känns god. Inga ytor upplevs dåligt skötta men vissa av lekplatserna är väldigt slitna.”

Brister, vad kan förbättras?

• Området kring ån kan röjas upp och göras tillgängligt, ett GC-stråk längs ån skulle erbjuda naturnära rekreation.
• Lekplatserna behöver rustas upp
• Centrum saknar folkliv och behöver mer aktivitet.
• Förstörelse, kan de bakomliggande problemen lösas?

Styrkor, vad är bra tillgångar och bör bevaras?

• Tågstationen är en viktig knutpunkt.
• Närhet till rekreationsområden (Storskogen)
• Fyrisån och området kring den
• Det gröna skelett som finns i Storvreta utgör en viktig grund för grönstrukturen.

Näringsliv och kommersiell service

Antal företag i Storvreta var enligt Översiktsplan 2006 (år 2003) 280 st varav ca 200 av dem befann sig i tätorten, resten i omlandet. De flesta av företagen var små och genererade mellan ett och nio arbetstillfällen. Den lokala näringen försörjer ca 400 personer det vill säga 13% av den förvärvsarbetande befolkningen. Företagandet har många näringsriktningar. Inom handel finns bland annat två dagligvarubutiker, möbelaffär, diversehandel, djuraffär, blomsterbutik, frisörsalonger, fotografer och taxibolag. Den kommersiella servicen är till viss del uppdelad i två centrumområden (Storvreta centrum och Handelsknuten).

Bland övriga näringsidkare kan nämnas bland annat lantbruk, snickeri, måleri, vvs-service och datakonsulttjänster.

Många näringsidkare inom kommersiell service på orten har svårigheter att överleva i ett längre perpektiv.

Handelsknuten, östra Lyckebo

Storvreta centrum

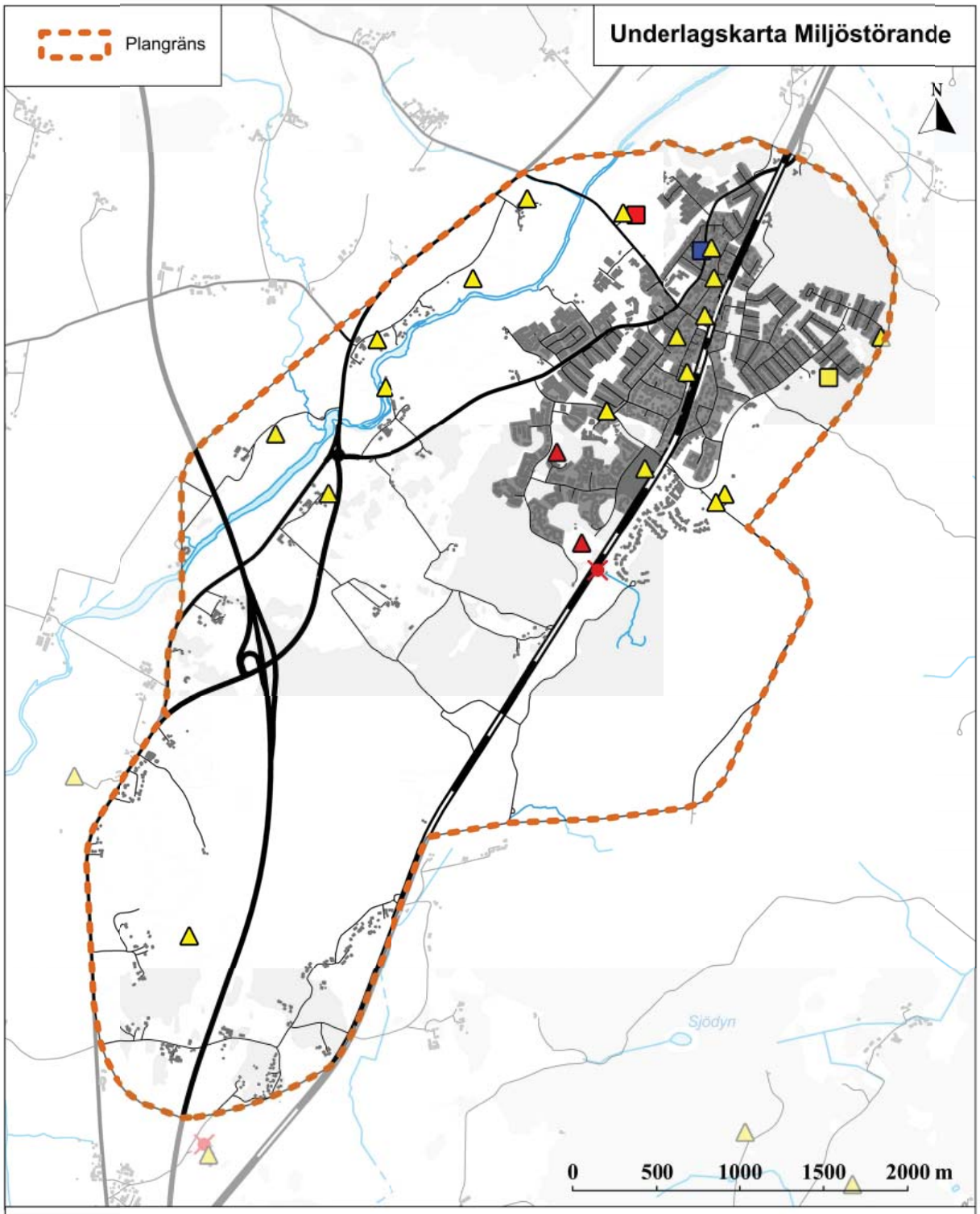
Offentlig service

Orten är välförsörjd med offentlig service. Här finns vårdcentral, tandvård, förskolor, grundskolor, bibliotek, fritidsgård, sporthall, fotbollsplaner, friluftsbad, skidanläggning, brandstation, bankservice samt apotekstjänst. Här finns också vårdboende och LSS-boende. Bankomat tillkom 2009.

Hälsa och säkerhet

Se Underlagskarta *Miljöstörande*

Inom planområdet finns miljöstörande verksamheter enl underlagskarta nedan. MKB beskriver bullersituationen.



Förorenad mark enlig länsstyrelsens MIFO databas

- Identifierad

- Avloppsrening och avfallsanläggning
- Förbränningsanläggning
- MAST
- Ytbehandlingsanläggning
- Bensinstation / Bilverkstad

©Uppsala kommun, 2012

Uppsala KOMMUN

Vision 2030

Storvreta är en väl fungerande tätort med goda förutsättningar att utvecklas positivt. Orten utgörs av ett överblickbart samhälle med en behaglig skala, måttliga avstånd inom bebyggelsen och väl fungerande infrastruktur. Den har dessutom ett bra läge i en livskraftig region och med stora naturvärden inpå knutarna. I detta läge, med möjlig expansion av samhället till nästan det dubbla, är syfte med planeringen i första hand att **stärka Storvretas identitet samtidigt som orten växer**.

Ett viktigt grepp som föreslås är att **flytta tågstationen** från nuvarande stationsläge, söderut till ett nytt centrumområde som kommer att ligga mitt i det utbyggda Storvreta. I det nya stationsläget tillgodoses flera behov; fler personer bor i stationens närområde, **byte mellan olika kollektivtrafikslag underlättas, mer plats ges för parkering för pendeltrafikresenärer och besökare till nytt centrum.**

Etablering av visionära verksamheter i strategiskt goda lägen stödjs i den fördjupade översiktsplanen. Vid Fullerö trafikplats finns potential för en publikmagnet längs E4. Platsen har stort annonseringsvärde och kan bidra till ökat antal arbetstillfällen i bygden.

Gott om utrymme för etablering av storskaliga verksamheter som kan bidra till ökat antal arbetstillfällen uppmuntras i ett mycket fördelaktigt läge intill viktiga kommunikationsstråk.

Storvreta centrum kommer fortsättningsvis att bli ett slags stadsdelscentrum med offentlig och viss kommersiell service men vid en större expansion kommer det att finnas behov för service även här.

Nya bebyggelseområden har en föreslagen utbyggnadsordning som sker etappvis. Mellan etapperna kan sekvenser med långa pauser inträffa och orten ändå hållas samman.

Samhället kommer att vara uppbyggt med ett hållbarhetsperspektiv ur social, ekonomisk och ekologisk synvinkel.

I socialt och demokratiskt hänseende finns flera viktiga punkter att uppfylla, bland annat **tillgänglighetsaspekter och möjligheter till bostad för alla oavsett ekonomiska villkor**.

Kulturarvet ges en plats i vardagen och skapar trygghet och känsla av tillhörighet. **Kultur- och rekreationsområden längs ålandskapet och Ekeby kvarn är viktiga för Storvretas identitet. Dessa förstärks** och görs lätt åtkomligt med bl.a nya naturstigar.

Bostadsbeståndet i Storvreta kommer att vara blandat både till typ och upplåtelseform. Villor, parhus, radhus och flerbostadshus komponeras i harmonisk variation, ungdomsbostäder och seniorboende integreras. Förskola blir inslag i varje område. Hyresrätter, bostadsrätter och självägande kommer att finnas till förfogande.

Storvreta blir tillgängligt för alla med funktionshinder. Nuvarande problem i ortsstrukturen kommer att vara avhjälpta.

Ur ekologiskt och ekonomiskt perspektiv skördas frukterna av satsning på förnyelsebar energi.

I Storvreta ligger ett unikt bergrum för värmelagring av solvärme. Denna idag outnyttjade resurs tas tillvara då nya hus byggs med solfånge på fasader och tak. Byggnaderna skapar med sina visuellt tydliga paneler ett ställningstagande för hållbarhet. Nya hus byggs också energismart med värmeåtervinning och med god luftväxling som gör husen sunda och energisnåla.

Kollektivtrafiksatsningar kan generera att stora delar av Storvretaborna reser med tåg eller buss. Väl fungerande gång- och cykelstråk kan underlätta för människor att gå, springa eller ta cykel till jobbet.

Utveckling olika funktioner

Service (offentlig och kommersiell)

Befintliga mål

ÖP
Mark för verksamheter och service såsom handel, kontor och industri samt förskolor, skolor och vårdboende med mera kan ordnas i de föreslagna bebyggelseområdena. Kommunal service och verksamheter som inte är miljöfarliga kan ligga intill bostäder. Miljöfarliga verksamheter lokaliseras till lägen avskilt från bostäder men nära större vägar. Nuvarande industriområde bör bibehållas och i närheten av den trafikantservice som etableras vid Fullerö trafikplats kan det utvecklas sådan service som även boende på orten är betjänt av dock ej sådan som kan hota befintliga etableringar inne i tätorten.

Person- och varutransporter är en förutsättning för näringslivsutveckling och välfärd, men samtidigt orsak till klimat- och miljöpåverkan. Utgångspunkten för översiktsplanen är att trafiken ska medverka till en hållbar samhällsutveckling.

Utvecklade mål och direktiv

Kommersiell service

Den kommersiella servicen inom planområdet tillåts expandera kraftigare än tidigare formulerat med det övergripande motivet att öka Uppsala stads men även kommunens attraktion och betydelse som handels- och turistsstad både i ett regionalt men även nationellt perspektiv. Områden med strategiskt intressanta lägen som t.ex. Fullerömotet kan få en betydande roll i sammanhanget men satsning sker även på goda kollektivtrafiklägen centralt i orten. Målet är att skapa förutsättningar för en flerkärnighet, med avseende på den kommersiella servicen, där olika centra kan få utvecklas med lämpliga inriktningar utifrån de olika lägenas givna förutsättningar och därmed bli konkurrenskraftiga i förhållande till varandra. En allt för stark styrning av profil och inriktning ska däremot undvikas. Handeln bör följa befolkningsökningen och torde således öka med minst 50%. Storskalig handel kan tillåtas i närheten av Fullerömotet i och med områdets väl exponerade läge mot E4. I ortens mer centrala delar kan närservice utvecklas som anknyter till de behov som uppstår i och med ett nytt centrumområde där en eventuell ny station kan ingå. En konkurrensfördel i centrum av orten är främst närheten. En ytterligare fördel som kan utvecklas är profilen på centrummiljön som kan skapa en småskalig och livfull stadskärna. Förutsättningar för en större handelsetablering vid Fullerömotet har utretts av Handelns utredningsinstitut inom ramen för den fördjupade översiktsplanen. Resultaten visar på hård konkurrens från redan etablerade handelsområden i närheten av Uppsala stad och avsaknad av köpkraft i närregionen. En utveckling av ovan nämnda slag baseras därför till stor del på en regional eller nationell attraktion i kombination med ett handelsområde. Handelsutredningen menar vidare att den lokala handeln framför allt på livsmedelssidan utsätts för stor konkurrens, men att det fortfarande finns behov av närservice.

Offentlig service

Storvreta har idag god tillgång till offentlig service. Målet vid en stor ökning av befolkningsmängd är att bibehålla och utveckla dagens servicenivå i takt med att orten växer.

Närhet till skolor och förskolor bör säkerställas i nytillkomna bebyggelseområden. Idag råder brist på förskoleplatser och skolorna är fullt utnyttjade. Etablering av skola och förskola bör påbörjas i början av bostadsexpansionen. Vid full utbyggnad enligt planförslaget bör enligt dagens prognoser beredas plats för ytterligare ca 1000 skolbarn och ca 500 förskolebarn jämfört med nuläget. Beräknad tomtmark för full utbyggnad av nya skolor är sammanlagt i storleksordningen 50000 kvm. De 3-4 nya förskolor som beräknas tillkomma ianspråktar tomtmark på ca 6000-10000 kvm per enhet.

Enligt dagens prognoser behövs minst en enhet, ca 55 platser, för vårdboende inom planperioden. Även vårdcentralen är alltför liten och behöver hitta expansionsyta.

Biblioteket är ett viktigt kulturcentrum. Målet framöver är att biliotekstrukturen bör förändras i takt med samhällets övriga utveckling. Biblioteket bör vara lokaliserad där människor rör sig. Det kan ligga kvar alternativt flyttas till nytt centrumområde.

Andra funktioner som saknas idag är t.ex. en inomhusbadanläggning och en innebandyhall. Ett

mål för att vidareutveckla SIBK (Storvreta innebandyklubb) kan vara en lokal arena med åskådarplatser för ca 100 personer. Den nya arenan ligger förslagsvis i samband med de befintliga gymnastikhallarna i Storvreta, vid ny skola, alternativt i ett läge vid Fullerömotet med goda kopplingar till motorvägen och i ett bra skylt- och annonseringsläge.

Arbete/näringsliv

Befintliga mål

ÖP

I ÖP sägs att ”Storvreta har god tillgänglighet, service och tillgång till värdefulla natur- och kulturmiljöer. Detta gör att orten kommer att vara attraktiv för bosättning och för viss näringsverksamhet, inte minst i anslutning till den nya trafikplatsen.”
”Det framtida ytbehovet är störst: ...Utanför staden, främst i anslutning till E4:an för nyetableringar inom partihandel/lager/logistik samt handel med motorfordon och viss detaljhandel.”
”Nya stråk för verksamhetsetablering i attraktiva skylt och transportlägen ska skapas ... vid E4:ans nya trafikplatser. Ett brett erbjudande innebär bl a att lokaliseringsmöjligheter ges i anslutning till flera av stadens transportnoder såsom...Storvreta”

Utvecklade mål och direktiv

Den stora omställningen av näringslivet i samhället i allmänhet är påtaglig i Storvreta där tidigare bland annat blomstrande trävaruindustri avvecklats och inte ersatts. Den där på följande utvecklingen mot beroendet av en regional arbetsmarknad har inneburit att orten har utvecklats till en bostadsort. Den andra delen av det traditionella näringslivet, det vill säga den lokala servicenäringen har i Storvreta utvecklats till att vidmakthålla ortens karaktär av levande samhälle. Cirka 400 personer har idag sitt arbete i Storvretabygden.

Den framtida utvecklingen av näringslivet i Storvreta bör framför allt syfta mot att bibehålla och utveckla möjligheterna till förvärvsarbete på orten genom att bland annat nyttja ortens goda förutsättningar vad gäller närhet till kommunikationsleder; ny E4 och järnvägen. Med Storvretas läge och roll i regionen finns dock ingen anledning att hävda ambitionen att orten ska vara självförsörjande med arbetsplatser. En utveckling av verksamheter som vänder sig mot andra marknader än den lokala bör uppmuntras vad gäller såväl tillverknings- service- och tjänsteföretag. Att förlägga verksamheter med stark koppling till transportsektorn inom planområdet kan ses som särskilt lämpligt. Nya verksamheter bör integreras i befintlig eller nytillkommen bebyggelsestruktur där några delområden kan ses som särskilt intressanta; nytt centrumområde alldeles i närheten av föreslaget flyttat stationsläge (resecentrum) och kilen söderut mellan järnväg och motorväg men även

områden kring Fullerömotet med redan planlagd mark för lager och logistik väster om motet.

I delar av föreslaget centrumområde ligger redan idag ett befintligt verksamhetsområde. Ett i framtiden utvecklat näringsliv med fokus på tjänsteföretag och tillverkning i mindre enheter bidrar ytterligare med underlag för ortens närserviceutbud och till en levande miljö men även till ortens profil.

Sydost om trafikplatsen vid E4:an, i kilen mellan E4 och järnvägsspåret ligger ett område som är intressant för platskrävande verksamheter framför allt med koppling till transportsektorn. I och med omvandlingar av flera verksamhetsområden i närheten

Handelsknuten

av Uppsala stad (t.ex. Boländerna och Fyrislund) till bostads- eller handelsområden finns också i kommunen ett behov av beredskap för utlokalisering av verksamheter från dessa områden.

Området runt Fullerö trafikplats både öster och väster om E4 har ett strategiskt intressant läge för exponering av kommersiell service, turistattraktioner men även verksamheter. Ett större antal nya arbetstillfällen kan komma att genereras i samband med områdets utveckling.

Boende

Befintliga mål

ÖP
Översiktsplanens prognos för befolkningsutvecklingen i Storvreta fram till år 2030 är i underkant av 12000 invånare. Ca 1500-1900 bostäder beräknas tillkomma. Befolkningsprognosen grundar sig till viss del på utbyggnadskapaciteten av VA-systemen. Större delen av nybyggnationen bör placeras i de södra delarna av orten beroende på fysiska möjligheter att anlägga nya huvudledningar.

Utvecklade mål och direktiv

Det är som ort för bra boende som Storvreta har sina viktigaste utvecklingsförutsättningar. De goda kommunikationerna säkrar att pendlandet inte blir en orimlig vardagsbelastning. Boende i naturnära omgivningar bidrar till dragningskraften. God offentlig service och trygga omgivningar attraherar inte minst barnfamiljer att söka sig hit.

Det finns möjlighet till en viss förtätning i befintligt bestånd. Den stora utvecklingsområdet är emellertid söderut. De nya bostadsområdena bör kunna växa efter hand och infrastrukturen bör ligga till grund för addering av bebyggelsestråk. Planen bör ge plats för olika bostadsformer; allt från enfamiljshus till flerbostadshus. En variation av struktur bidrar till mångfald och dynamisk samhällsstruktur. Hög exploatering bör ligga i Storvretas centrala stråk, där många kan nyttja närhet till service och kollektivtrafik. En central placering av flerbostadshus höjer deras värde och bidrar till ökad centrumkänsla.

Nybyggnation bör planeras energismart och Storvreta kan med sin stora expansion bli en centralort med tydlig miljöprofil. Natur och landskap är en viktig del i Storvretas framtoning och det ligger nära tillhands att koppla stark miljömedvetenhet till planerande och nybyggnation. Orten har ett outnyttjat solvärmelager i bergrum som har kapacitet att försörja ca 800 bostäder med värme. Nybyggnation bör uppmuntras att integrera solfångaranläggning i tak och väggar som blir ett visuellt uttryck för hållbarhet.

De på planen anvisade områden för bostadsbebyggelse är schematiskt redovisade med hänsyn till terrängförhållanden. I vidare arbete med detaljplaner utvecklas lämpliga inplaceringar av byggnadsvolymer. Fornlämningar förekommer frekvent i stora delar av planområdet och bör utredas vidare i detaljplaneläggning.

I Storvreta finns bostadsbebyggelse med ett tydligt historiskt uttryck från stationssamhällestiden. Dessa sekelskiftervillor är inte av kulturminnesvärde, men bör vårdas som en del av Storvretas historia. Extra omsorg bör visas vid ombyggnation av dessa hus.

Transport

Befintliga mål

ÖP
Expansion av Storvreta bör ske söderut med infarter från såväl trafikplatsen vid E4 samt från Storvreta i norr. Det bör undersökas om det på sikt finns förutsättningar att etablera ytterligare ett tågstopp vid Fullerö. En befintlig planskild korsning finns, vilken kanske kan användas. Från västra Fullerö blir det endast delvis cykelavstånd till järnvägsstationen och det bör studeras om befintlig busslinje emellan Storvreta och Uppsala istället kan dras igenom området.

Lokalisering godstransporter:
I kommunen finns det två lämpliga områden, Fullerö samt vid Sävja/Bergbrunna. Båda områdena ligger utmed E4:an och Ostkustbanan.

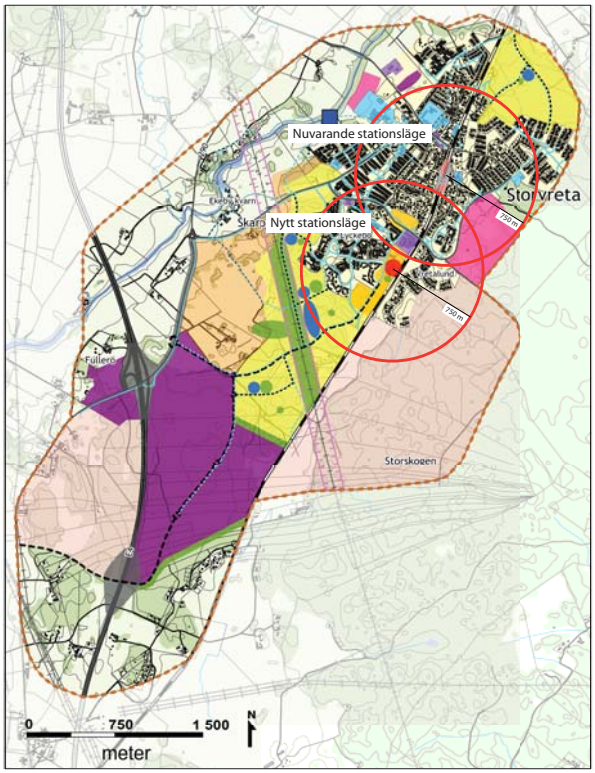
Inriktningsmål för utvecklingen av transportsystemet i kommunen som helhet:
• *Transportsystemet ska vid sidan om det nationella funktions- och hänsynsmålet bidra till utvecklingskraft och social sammanhållning i staden, i utvecklingsorterna och i kollektivtrafikstråken på landsbygden.*
• *Trafikens klimatutsläpp ska minska i samma takt som kommunens övergripande klimatmål. Kollektivtrafiken ska vara helt fossilbränslefri senast 2020.*
• *Trafikens miljöbelastning ska minska. Miljökvalitetsnormerna för partikelhalt i luft, PM10 samt kvävoxider i luft, NOX ska inte överskridas något år.*
Inriktningsmål för stadstrafiken
• *Av de motoriserade resorna ska kollektivtrafikens andel vara minst hälften år 2030.*
• *Gång- och cykeltrafikens andel av det totala trafikarbetet ska vara minst 40 procent år 2030.*

Förstudie väg 696 och 699 i Storvreta, Vägverket
Samrådshandlingen tar upp frågor hur trafiksäkerheten och tillgängligheten längs Fullerövägen och Ärentunavägen kan stärkas. I studien påpekas bland annat behov av ytterligare GC-vägar, säkrare trafikkorsningar, tillgänglighet för funktionshindrade.

Utvecklade mål och direktiv

Kollektivtrafik, tåg

Ett övergripande mål vid utbyggnaden av Storvreta är att bygga på en struktur som ger goda förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikresandet och där tåg kan prioriteras framför buss. Ett ökat tågresandet, bedöms kunna uppnås bland annat om förhållandena avseende tillgång till pendlarparkeringar intill tågstationen ökar, möjligheterna till omstigning mellan tåg och buss förbättras, tillgången till service i närheten av en tågstation ges möjligheter att utvecklas samt att fler människor är bosatta inom gångavstånd till en tågstation. Den fördjupade översiktsplanen för Storvreta fokuserar därför på en flytt av befintlig tågstation till ett läge söder om befintlig med bättre förutsättningar för utveckling än befintlig. Om inte stationsflytt realiseras kommer befintligt stationsområde behöva utvidgas med parkering och



Nuvarande stationsläge: ca 2300 personer bor inom gångavstånd på 10 min, 750 m radie
Nytt stationsläge: ca 3800 personer bor inom gångavstånd på 10 min, 750 m radie, varav 2600 i befintlig bebyggelse inkl Vretalund.
Nytt stationsläge ligger strategiskt välplanerat i ett utbyggt Storvreta. Redan idag bor fler personer i det föreslagna stationsområdets närhet än vid befintlig station.

omstigningsplats. Inköp av redan bebyggd mark behöver ske och en matargata som går förbi stationsområdet kommer troligen realiseras. G/c-vägar från södra delar behöver förstärkas till bef tågstation så att en trygg och snabb koppling säkerställs. Se även kapitel Jämförelse av konsekvenser olika alternativ.

Befolkningsunderlag för ytterligare en tågstation bedöms inte komma att finnas men däremot möjligheter till utbyggnad av ett stickspår till ett framtida verksamhetsområde i söder med fokus på godstransporter.

En framtida expansion av Storvreta bör vidare underlätta uppbyggandet av ett ändamålsenligt busslinjenät som kan försörja det nya och gamla Storvreta men även handelsområdena kring Fullerömotet.

En strategi för lokaltrafikens utveckling i stort i Storvreta bör tas fram i fortsatt planeringsarbete. Denna bör innehålla förslag till hur förutsättningarna för att ytterligare utöka tågtrafiken kan skapas, med utökad spårkapacitet, turtäthet och hur tåg och buss kan samverka till ett enda trafiksystem med ett gemensamt biljettsystem. En sådan strategi bör också redovisa lösningar på hur befintligt busslinjenät kan kopplas samman med nytt, om Storvreta endast bör trafikeras med regionala expressbussar istället för stadsbussar, om Storvreta och omkringliggande landsorter behöver förbättrade bussförbindelser, om Storvreta behöver närlinjer lokalt då det växer och blir väldigt utbrett och hur man löser transport för rörelsehindrade så man slipper utnyttja för mycket av färdtjänst.

Biltrafik, gång- och cykel

En utbyggnad av Storvreta med bostäder, handel och verksamhetsområde kommer, även med en god kollektivtrafikförsörjning, alstra stora trafikmängder. En utbyggnad får ej äventyra en fungerande trafikföring inom området och bör undvika risker för köbildningar ut på motorvägen. Infrastrukturella investeringar som krävs ska klargöras i tidigt skede samt fördelning av kostnader för dessa.

E4:s avfart från söder till Storvreta

Väg 290 bör i framtiden upplevas som den landsväg den är idag. Antal avfarter från väg 290 in mot Storvreta bör minimeras och annonsering av orten från vägen bör ske med tydlig och positiv profilering. Storvreta behöver i samband med huvudvägnätet en tydlig portal som signalerar att ”här börjar orten”, och markerar att trafikrytmen ändras från landsvägskörning till tätort. Väg 290 kommer över tid att få ökad trafikbelastning.

I tillkommande bostadsområden anläggs nya allmänna vägar med rutnätskaraktär som underlättar framkomligheten överallt. Säckgator ska undvikas. Gator har olika dignitet och ett tydligt mönster som gör det lättavläst och orienterbart. Centrumfunktioner ligger lättillgängligt och kollektivtrafik underlättas i vägstrukturen.

Gång och cykelbanor bör kompletteras så GC-nätet blir tryggt, säkert och kontinuerligt. Behovet påvisas i Vägverkets ”förstudie av Fullerövägen och Ärentunavägen”.

I genomförandet av planen bör kommunen arbeta för:

- Att i tidigt skede initiera ny väglänk mellan väg 290 och Storvreta.
- Genomförande av kompletterande g/c-nät i Storvreta.
- Att genomföra, i dialog med Trafikverket, en jämförelseutredning mellan flytt av tågstation och utveckling av befintlig tågstation, för att beslut om stationsflytt ska kunna tas.
- Att bevaka att utbyggnad av befintligt samt tillkomst av nytt trafikmot görs i takt med utbyggnad av Storvreta.
- Strategi för lokaltrafikens utveckling i stort i Storvreta.

Fritid (rekreation, idrott, kultur)

Befintliga mål

ÖP

Kommunen bör aktivt skydda värdefull rekreationsmark i form av parker och naturområden eller utveckla mark som har potential att fylla rekreativa funktioner i en ny struktur eller ett nytt sammanhang.
Promenadstråk längs kultur- och naturmiljöerna vid Fyrisån bör kompletteras. Nuvarande badplats i Fyrisån bör uppgraderas. En bred grönkil från Storskogen bör behållas in mot samhället i höjd med idrottsplatsen. Beredskap bör finnas för ytterligare expansion med idrottsytor och friluftsanläggningar.

Utvecklade mål och direktiv

Storvretas tillgångar som ort, präglad av grönska i olika former, måste vårdas och utvecklas. Storvreta har goda natur- och kulturgivna förutsättningar som skapar en intressant struktur av grönområden. Här finns det stora slättlandskapet runt Fyrisån i väster i kombination med skoglandskapet, Storskogen, i öster. Genom att förädla de befintliga kvalitéerna kan man skapa en intressant och upplevelserik miljö för de boende och dessutom bibehålla goda förutsättningar för en biologisk mångfald.

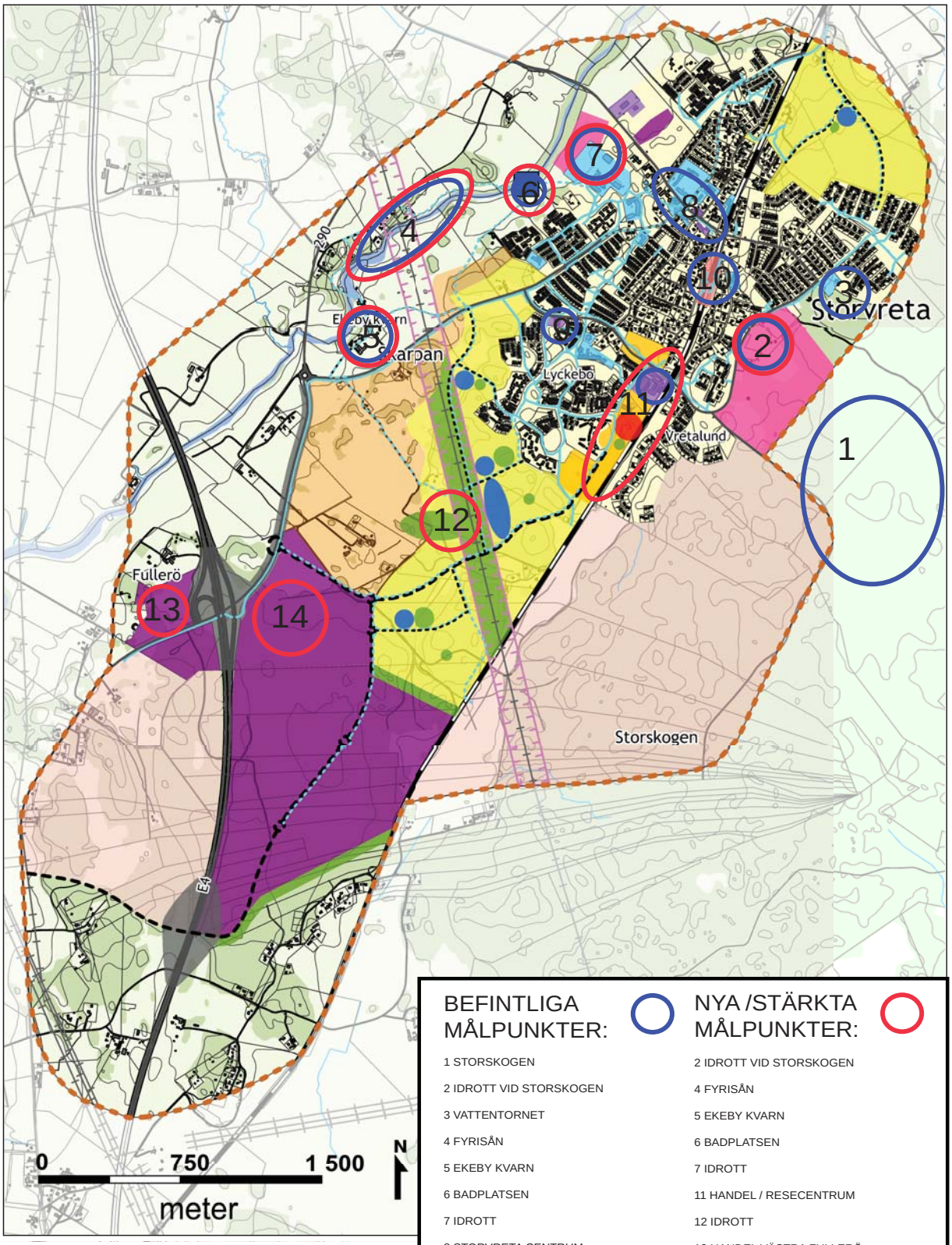
Ett viktigt mål för utvecklingen av områdets grönstruktur är att skapa möjligheter att kunna röra sig i sammanhängande större och mindre friluftsområden/grönområden och stråk med olika karaktärer både inom och utom tätorten. Befintligt grönstråk genom orten i nord-sydlig riktning tillåts föras vidare genom nya bostadsområden i söder.

I Storvretas själ ligger friluftsliv och idrott centralt. Föreningslivet är aktivt och profiler såsom Storvreta Innebandyklupp (SIBK) är rikskända. Med signum som frilufts- och idrottsort blir Storvreta attraktivt och lockar många att flytta hit. I samband med ortens expansion är det av största vikt att bredda och utveckla denna potential, inte minst ur folkhälsoperspektiv. Det huvudsakliga målet för idrottsverksamheten i Storvreta är att utvecklingen av befintliga idrottsområden stärks men att förutsättningar även skapas för nya.

I nya bostadsområden i söder föreslås en stadsdelspark och en kvarterspark på ca 10 000 m^2 vardera, och en skolpark med idrottsplaner vid det nya skolområdet. Till dessa adderas fyra småparker på ca 3000 m^2. En småpark föreslås i Ekhagen-Adolfsberg. Vid planering av parker bör variation i storlek och innehåll uppnås. Lokalisering av park bör eftersträva att det högst är 300 m från bostad till närmaste grönområde.

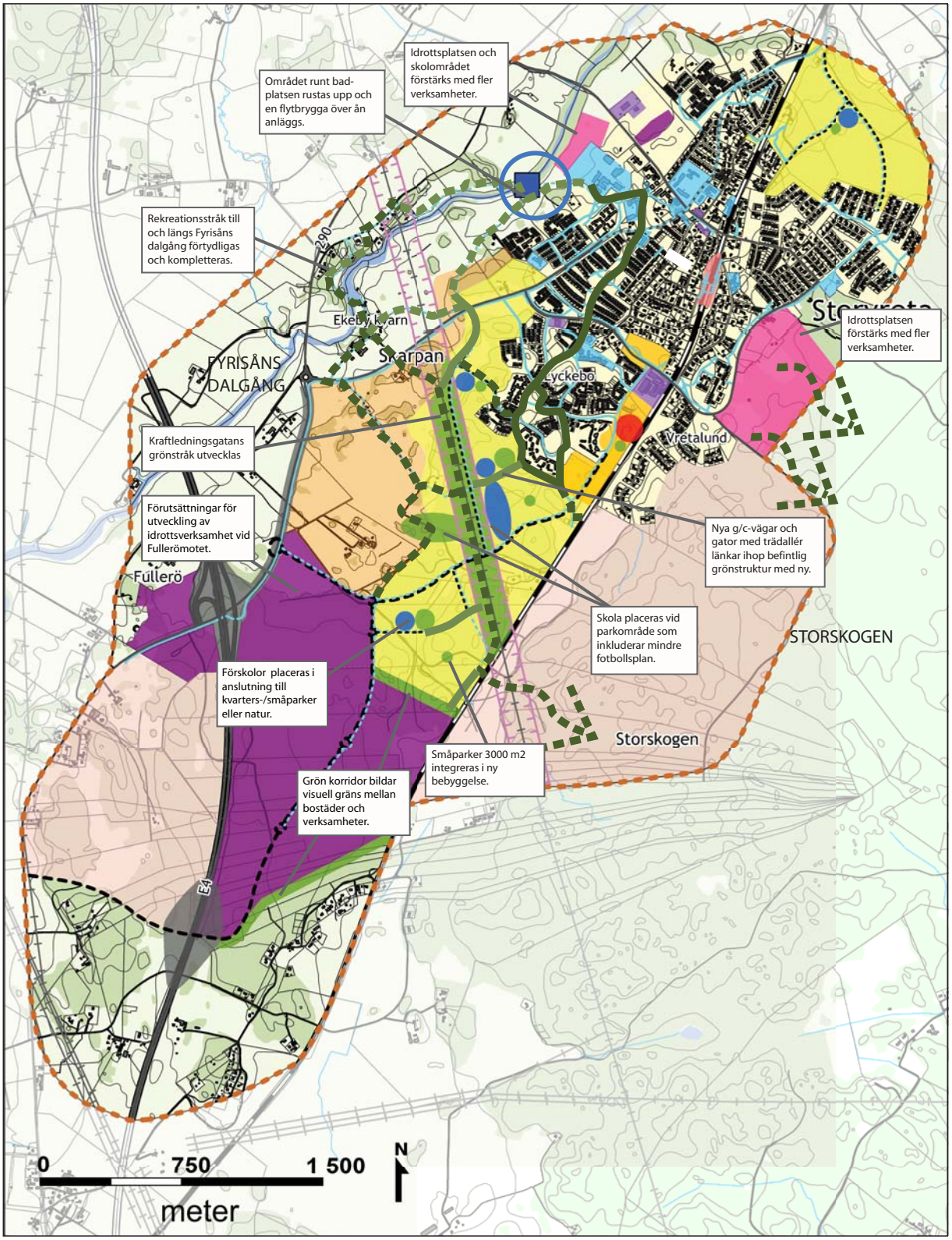
Badplatsen vid Fyrisån

Villor med åkerholmar i förgrunden, vy mot Storvreta från Fyrisån i höjd med badplatsen.



BEFINTLIGA MÅLPUNKTER:	NYA /STÄRKTA MÅLPUNKTER:
1 STORSKOGEN	2 IDROTT VID STORSKOGEN
2 IDROTT VID STORSKOGEN	4 FYRISÅN
3 VATTENTORNET	5 EKEBY KVARN
4 FYRISÅN	6 BADPLATSEN
5 EKEBY KVARN	7 IDROTT
6 BADPLATSEN	11 HANDEL / RESECENTRUM
7 IDROTT	12 IDROTT
8 STORVRETA CENTRUM	13 HANDEL VÄSTRA FULLERÖ
9 HANDEL	14 HANDEL, TEMAPARK, IDROTT Ö FULLERÖ
10 TÅGSTATION	
11 HANDEL	

Illustration målpunkter
Kartan visar schematiskt bild av målpunkter som är och kommer att vara del av Storvretas profilering och attraktion.



Utveckling av planområdets grönstruktur

Landskap, kulturmiljö

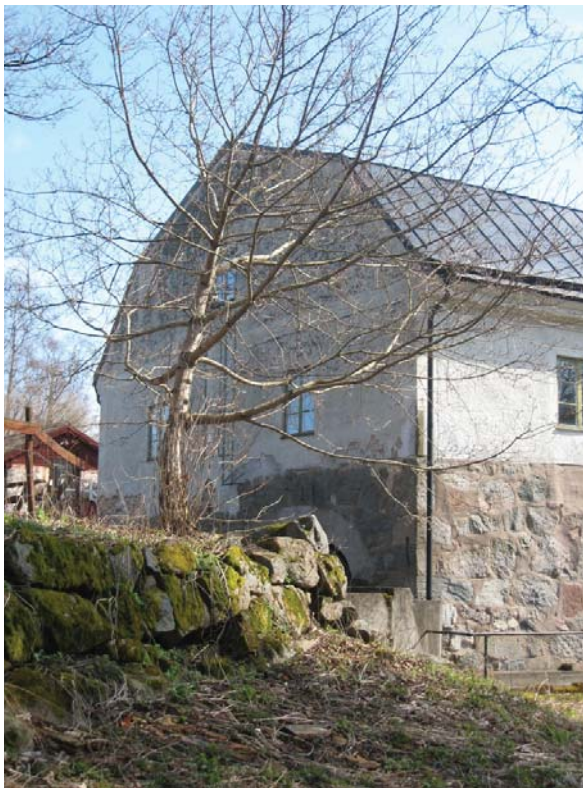
Befintliga mål

ÖP

Området runt Fyrisån är klassad som riksintresse för kulturmiljövården. Promenadstråk längs kultur- och naturmiljöerna längs ån bör kompletteras. Ett antal stigar behövs för att bättre knyta samman de olika delarna inom området. Den fördjupade översiktsplanen ska klargöra hur riksintressena för kulturmiljövården längs Fyrisådalgången ska beaktas.

Utvecklade mål och direktiv

De stora kulturhistoriska värden inom planområdet finns i väster. Fyrisåns dalgång ligger inom riksintressezon för kulturmiljövård, har skydd för landskapsbilden och har en strandskyddszon på 300 meter. Värdena har bedömts ligga i att platsen under lång tid varit ett viktigt kommunikationsstråk med fasta bosättningar. Övre delen av dalgången var en gång vattenlinje och kulturlager finns bevarade i stor omfattning i området. Åtskilliga betespräglade backar, brynpartier, bäckraviner i samband med fornlämningar är det synliga intrycket av en bygd med mycket lång historia. Fyrisåns dalgång är också en stor tillgång som rekreationsområde för Storvreta.



Ekeby kvarn.

Fyrisån vid Ekeby kvarn

Fyrisån sett från Ekeby kvarn

En utveckling av natur- och kulturlandskapet väster om Storvreta skulle kunna innebära etablering av naturstigar och försiktig bebyggelsekomplettering med syfte att hjälpa kultur och natur att mötas på ett tydligare sätt än idag och att Storvreta som helhet får förbättrad tillgänglighet till till årummet. Strategin bör vara att få ny bebyggelse att smälta in i grönskan och undvika karaktären av en mer massiv bebyggelsefront som rullas ut i det öppna landskapet. Förutsättningar för ny bebyggelse är en mycket omsorgsfull och varsam inplacering av huskroppar där viktiga natur- och kulturvärden bevaras och där byggnader placeras i skydd av befintliga åkerholmar. Fornlämningar förekommer frekvent i stora delar av området. Arkeologisk förundersökning ska göras i samband med kommande detaljplanering, framför allt i områden i väster ut mot det öppna åkerlandskapet.

I genomförandet av planen bör kommunen arbeta för:

- Att utveckla tillgängligheten till kulturhistoriska landskapet.

Teknisk försörjning

Befintliga mål

ÖP

Ny bebyggelse inom detaljplan i tätorter ska ingå i verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen.
Befintlig kapacitet i vattenverk och avloppsreningsverk medger en befolkningsökning på ca 4500 personer. Det finns möjlighet att med ytterligare infiltration av åvatten i åsen norr om Storvreta öka vattentillgången. Infiltration kräver dock utbyggnad av VA-verken. Vid utbyggnad av samhället bör hänsyn tas till befintlig kapacitet i nuvarande huvudledningar i det lokala ledningsnätet och de fysiska möjligheterna att anlägga nya huvudledningar. Detta för att konsumenterna inte ska belastas med oskäligt höga kostnader. Utbyggnad av Storvreta bör därför koncentreras söderut.
Vattenskyddsområde och skyddsföreskrifter för de kommunala vattentäkterna i Uppsala och Vatthol-maåsen antogs av Länsstyrelsen den 1 januari 1990.
Sydvästra och centrala delen av bebyggelsen väster om järnvägen försörjs via Vattenfalls fjärrvärmenät med möjlighet till utvidgning av nätet. Ny biobränsleanläggning ersätter elpanna och oljepannor.
Storvretas elförsörjning behöver förstärkas vid expansion genom utökning av 20 kV-nätet. Eventuellt kan även krävas ny etablering av en 70/20 kV-transformering och nya 70 kV-ledningar.
BBR 18, BFS 2011:6 avsnitt 9; Energibehovet i nybyggnation av bostäder ska högst vara 90 kWh/m2.

Utvecklade mål och direktiv

VA-kapaciteten i Storvreta klarar en befolkningsökning på mer än 2000 hushåll. Koncentrationen av ny bebyggelse föreslås söder om Storvreta där det finns goda fysiska möjligheter att anlägga nya huvudledningar.

Nybyggnation bör planeras energismart och Storvreta kan med sin stora expansion bli en centralort med tydlig nischad miljöprofil. Natur och landskap är en viktig del i Storvretas framtoning och det ligger nära tillhands att koppla stark miljömedvetenhet i planerande och nybyggnation. Solenergi har stor potential som alternativt energislag. I Lyckebo i södra Storvreta finns ett vattenvärmelager på 100 000 m^3 som ligger förberett för solfångaranläggning. Ny bebyggelse borde med fördel kunna utformas med integrerade solpaneler på fasad och tak.

Biobränsle används idag som energikälla till ca 1/3 av Storvretas bebyggelse. Anläggningen behöver dock fönyas och expandera för att klara kommande bebyggelseökning. Ett alternativ är att Storvretas fjärrvärmenät kopplas samman med Uppsala, som har överkapacitet i sina anläggningar.

Stora delar av Storvreta ligger inom yttre skyddszon för vattenskyddsområde. Föreslagna bebyggelseområden skall anslutas till den kommunala VA-anläggningen. Dagvattenhantering bör beaktas i samband med byggnation. Lokalt omhändertagande av dagvatten bör eftersträvas i alla detaljplaner där det är möjligt.

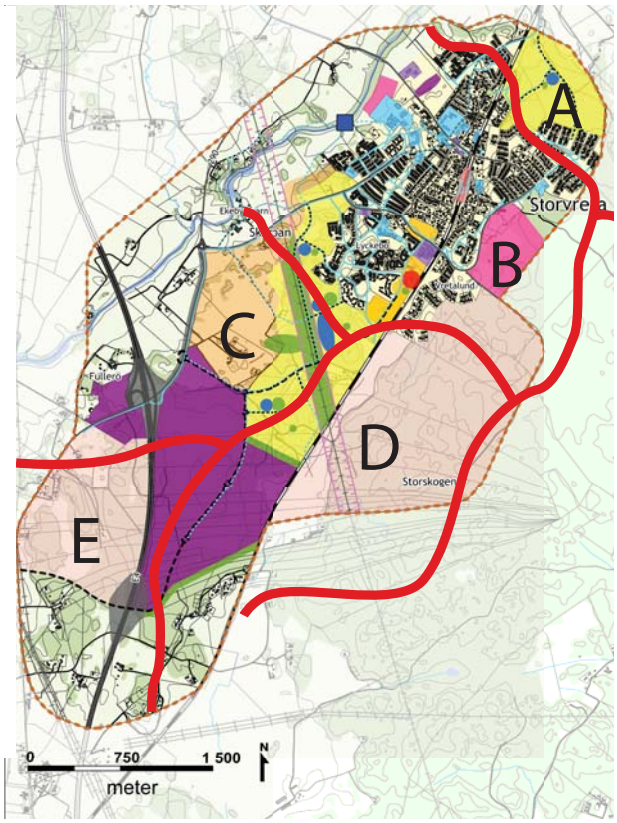
Ett nytt vattenverk behöver etableras, troligen förses det med utrustning för mjukgöring av vattnet. Vattenverket bör ligga i omedelbar närhet till någon av Storvretas huvudvägar då det troligen dagligen kommer att gå tung transporttrafik till anläggningen. Föreslaget område för vattenverk är strax öster om reningsverket, norr om Ärentuna vägen. Mark behöver även reserveras för utbyggnad av befintligt avloppsreningsverk.

Ett kraftledningsnät, skyddat med ledningsrätt, med 220 kV ledning passerar söder om nuvarande Storvreta. Svenska Kraftnät har planer på att i framtiden förstärka ledningsnätet söder om Gävle och studerar i nuläget ett antal alternativ. Ett alternativ är att ersätta dagens ledning förbi Storvreta med 400 kV. Den fördjupade översiktsplanen utgår dock från att en annan ledningssträckning kommer att väljas. Med befintlig 220 kV-ledning kommer ett område på 80 meter på vardera sida om ledningen reserveras fritt från bostadsbebyggelse eller bebyggelse där människor stadigvarande uppehåller sig med tanke på kraftledningens magnetfält. Annan typ av bebyggelse där människor vistas mer tillfälligt kan tänkas på ett avstånd av minst 15 m från kraftledning. Zonen kan även disponeras till frilufts-, naturområde, idrott och vissa typer av verksamheter.

Dagvattenavrinningsområden

På illustrationskartan nedan visas avrinningsområden för dagvatten. Hantering av tillrinnande nederbördsvatten till framtida detaljplanelagda områden är inget lagstadgat ansvar för huvudmannen för den allmänna VA-anläggningen utan är en markavvattningsfråga som alltid ska lösas och bekostas av exploatören.

Vid avrinning ska miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten klaras.



Område A

Terrängens lutning gör att nederbördsvatten avrinner mot norr och vidare mot Fyrisån vid Årby. Det saknas dagvattenledningar i området. Förekomst av och kapacitet i befintliga diken för avledning mot Fyrisån är inte känd.

Område B

Dagvatten från markområdet öster om järnvägen måste flödesutjämnas. Tillrinnande nederbördsvatten från ej planlagd skogsmark öster om järnvägen är en markavvattningsfråga för vilken exploatören ansvarar.

Område C

Dikessystemen mot Fyrisån har begränsad kapacitet. Flödesutjämning är nödvändig.

Område D

Dagvattnet behöver avledas söderut mot Vittulsberg och via Samnan till Fyrisån. Diken både öster och väster om järnvägen har begränsad kapacitet att ta emot ytterligare vatten, vilket gör att det krävs omfattande flödesutjämning. Dagvatten från västra sidan måste avledas i ett flertal punkter under järnvägen och vidare söderut. Tillrinnande nederbördsvatten från ej planlagda skogsområden är en markavvattningsfråga för vilken exploatören ansvarar.

Område E

Dagvattenavledningen måste samordnas med dikessystemet utmed E 4:an. Flödesutjämning kommer att krävas.

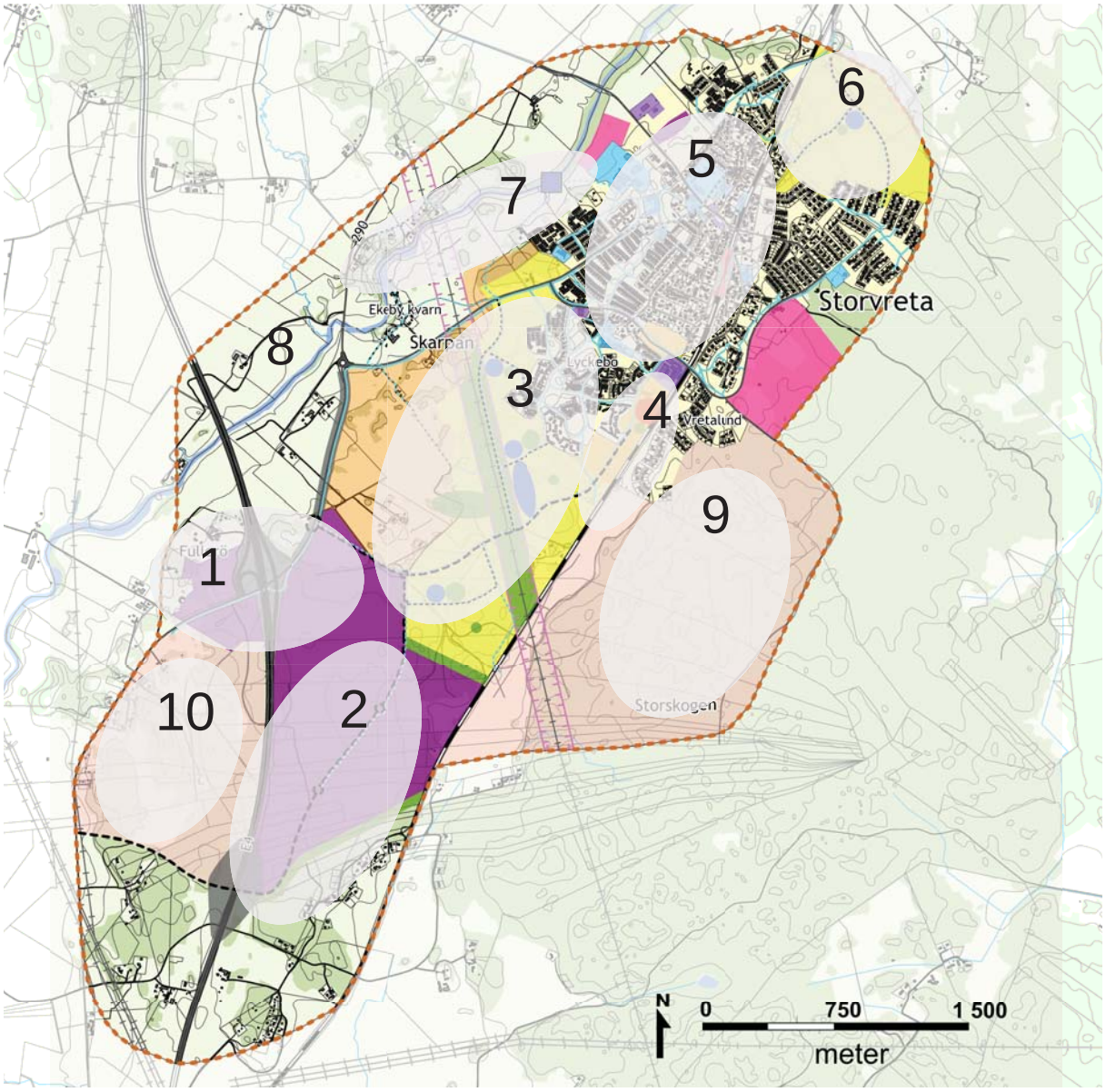
I genomförandet av planen bör kommunen arbeta för:

- Att föra kontinuerlig dialog med Svenska kraftnät angående framtid för 220kV-ledning.
- Att utveckla vatten- och reningsverk i takt med Storvretas utveckling.
- Att särskilt beakta dagvattenförutsättningar och vattenkvalitén för respektive område.
- Att sträva efter energilösningar med låg klimatpåverkan i alla genomförandedelar av planen.

Utveckling av delområden

De utvecklingsområden som beskrivs i kapitlet har i stor utsträckning tidigare berörts i beskrivningen av ortens funktioner där direktiven för kommunens fortsatta arbete ”gröna rutor” är listade. Här beskrivs plankartan område för område. Planerade förändringarna och de villkor som bör gälla för den fortsatta planeringen baserade på analys- och utredningsarbete gjort inom ramen för den fördjupade översiktsplanen. De områden som beskrivs är följande:

1) Trafik och handelsplats Fullerö
2) Verksamhetsområde sydöstra Fullerö
3) Bostadsområden mellan Fullerö och Storvreta
4) Centrumområde
5) Kompletteringar i befintliga Storvreta
6) Bostadsområde Ekhagen/ Adolfsberg
7) Utveckling av området ner mot Fyrisån
8) Kompletteringar utanför detaljplanelagt område
9) Framtida utredningsområde öster om järnvägen
10) Framtida utredningsområde väster om E4-an



1) Trafik och handelsplats Fullerö

Man kan tänka sig olika utvecklingsvägar för områden kring Fullerömotet. Sett ur ett översiktligt perspektiv är platsen mycket intressant för flera olika typer av verksamheter, dels utifrån ett mycket bra skyltläge och knutpunkt längs en väl trafikerad motorväg som binder samman Mälardalen med norra Sverige, och dels utifrån att järnväg och motorväg här möts vilket skapar möjligheter att utveckla verksamheter som är beroende av båda dessa trafikslag. Vidare utgör Fullerömotet redan idag en entré till orten Storvreta och området har därmed goda förutsättningar för att komplettera med service och annan typ av intressant utbud som förstärker Storvreta som en attraktiv ort att leva i. Planarbeten pågår redan för en utbyggnad av områden kring Fullerömotet och den fördjupade översiktsplanens riktlinjer samordnas med dessa.

Fullerömotet föreslås utvecklas till ett regionalt handelsområde med tillhörande attraktioner och stärka Uppsala (men också Storvreta) som handels- och besöksort. Vid exploatering av handelsområdet runt Fullerömotet förutsätts trafikmotet byggas ut för att klara ökade trafikmängder. Ny cirkulationsplats vid väg 290 från Östra Fullerö tillkommer. Eventuellt behövs en planskild korsning för gång- och cykelväg.

Östra Fullerö ingår i ett landskapsrum som är av riksintresse för kulturmiljövården, ”Björklingeåns och Fyrisåns dalgångar”. Utbyggnad av Östra Fullerö påverkar riksintresset. Omsorg bör läggas på landskapsutformningen, och bebyggelse bör utformas så den stör landskapsbilden runt Fyrisån så lite som möjligt.

Arkeologisk utredning har genomförts. Fortsatta åtgärder avseende arkeologi utreds och prövas i kommande planer. Skogsområdet i norra delen bör bevaras. Kompletterande grönstruktur för att stärka och minska påvekan på riksintresseområdet bör inarbetas i plan.

Områdets utveckling innebär risk för stor negativ miljöpåverkan avseende klimat med anledning av den stora trafikalstringen som etableringen innebär. I samband med pågående detaljplaneläggning hanteras klimatkompensatoriska åtgärder tillsammans med exploateringsavtalet. De åtgärder som kan göras för att mildra effekterna av etableringen beskrivs i den till detaljplanen hörande miljökonsekvensbeskrivningen. Miljöcertifiering av byggnader, och beredskap för nya transportslag och uppvärmningsteknik är sådana åtgärder. Detaljplanens gestaltningsbestämmelser utformas för att underlätta användandet av ny teknik.

Det bedöms finnas förutsättningar för att eventuellt dra ett stickspår från järnvägen till Östra Fullerö via verksamhetsområde i söder.

VA-frågor inom området belyses i avsnitt Teknisk försörjning.

Länsstyrelsen har avvikande mening när det gäller planförslagets påverkan på kulturmiljön, vilket innebär att aspekten kulturmiljö ska belysas särskilt i kommande detaljplaner. Se även avsnitt Länsstyrelsens yttrande.

2) Verksamhetsområde sydöstra Fullerö

Söder om handelsområde Östra Fullerö och ner i kilen mellan järnväg och motorväg föreslås ett större verksamhetsområde för platskrävande verksamheter. Området kan tänkas nyttjas för omlastningsverksamhet, till uppställningsyta, verkstäder eller andra större etableringar. På sikt kan eventuellt ett stickspår till området byggas.

En förutsättning för utveckling av området, parallellt med utbyggnad av östra och västra Fullerö samt föreslagen bostadsutbyggnad, är att en ny trafikplats/ny avfart från E4 tillkommer ca 1,5-2 km söder om Fullerömotet, samt att möjligheter bibehålls till en koppling via Östra Fullerö och Fullerömotet ut på motorvägen. Inför detaljplaneläggning av verksamhetsområden bevakas koppling mellan området och E4-an och kommuniceras med Trafikverket.

Nytt verksamhetsområde bör gestaltas med omsorg och ett helhetsgrepp. Tillkommande verksamheter ska inordna sig i landskapsrummet samtidigt som de måste tillåtas annonseras ut mot motorvägen.

Närmast järnvägsspåren skall förtur ges till spårrelaterade verksamheter.

Då området utvecklas bör framtida koppling till östra sidan järnvägen bevakas.

I och med områdets närhet till E4 bör en buller- och luftutredning samt en riskutredning arbetas fram i samband med detaljplanearbete. Länsstyrelsen har avvikande mening när det gäller planförslagets påverkan på kulturmiljön, vilket innebär att aspekten kulturmiljö ska belysas särskilt i kommande detaljplaner. Se även avsnitt Länsstyrelsens yttrande.

VA-frågor inom området belyses i avsnitt Teknisk försörjning.

3) Bostadsområden mellan Fullerö och nuvarande Storvreta

I ett område direkt söder om nuvarande Storvreta tillkommer den största delen av ny bostadsbebyggelse. Utbyggnad av nya bostadsområden föreslås i etapper där utvecklingen kan avstanna utan att Storvreta för den del känns ofullständigt. Etappindelningen behandlas i kapitel ”Genomförande”. Ny bostadsbebyggelse är grovt indelad i tre områdeskaraktärer.

a) Randområden/bebyggelse varsam

b) Trädgårdsstad, tätare och glesare

c) Tätare småstadsbebyggelse

Vid detaljplaneläggning av nya bostadsområden gäller att en översiktlig bullerutredning (och i vissa fall vibrationsutredning) bör tas fram då områdena kommer att utsättas från buller från både järnväg och väg. För samtliga områden behövs vid detaljplaneläggning även en översiktlig arkeologisk utredning.

Inom flera områden bl.a. på åkerholmar finns biotoper som är skyddsvärda enl Miljöbalken 7 kap 11§.

Ny bebyggelse närmast ån kräver prövning enligt strandskyddslagen.

Aktuella skyddsavstånd till hästar och betande djur ska beaktas.

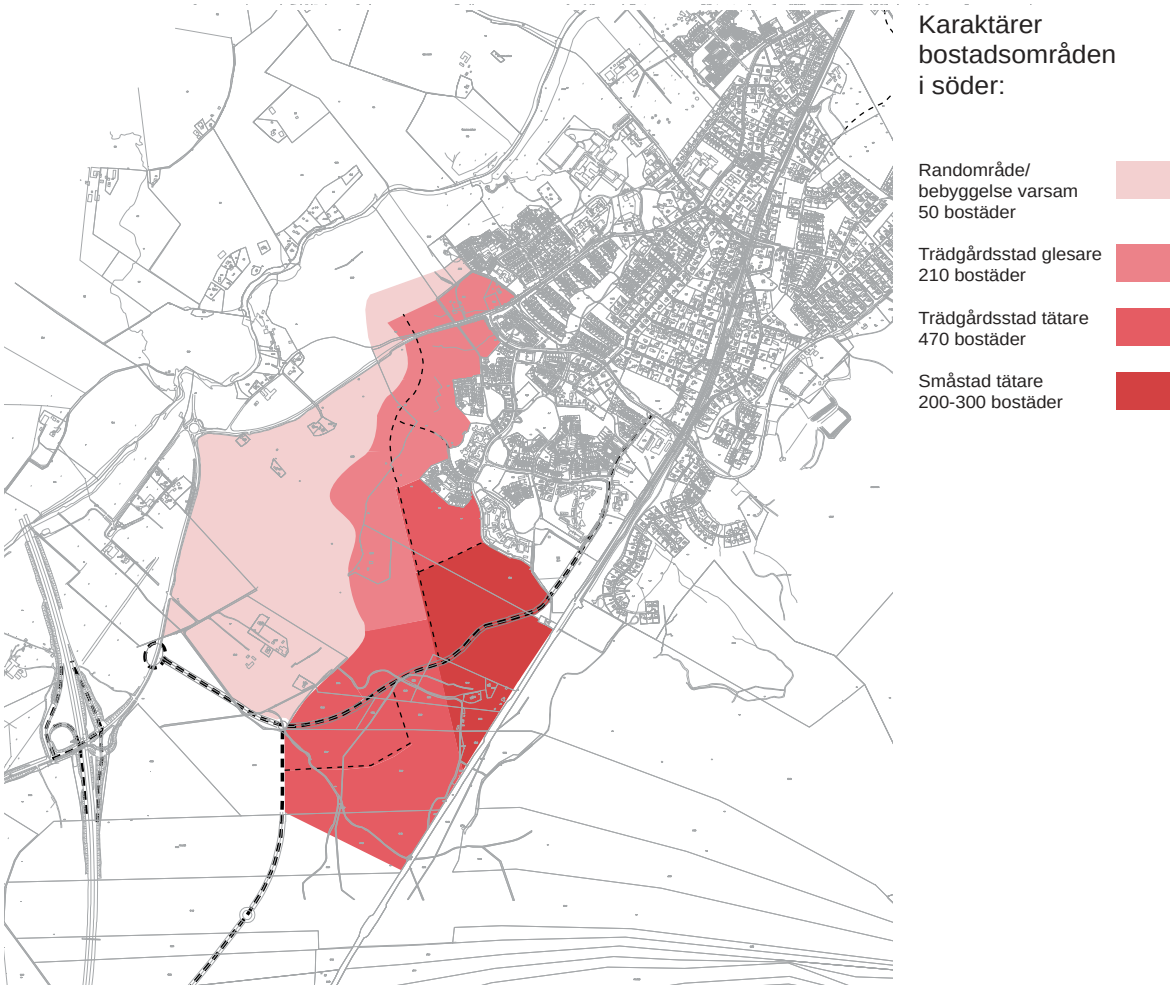
Utformningen av grönstråk längs kraftledningsgatan sak särskilt bevakas för att minska dess barriäreffekt.

I planeringen ska framtida koppling till framtida utbyggnadsområde på östra sidan järnvägen möjliggöras.

VA-frågor inom bostadsområden belyses i avsnitt Teknisk försörjning.

Länsstyrelsen har avvikande mening när det gäller planförslagets påverkan på kulturmiljön, vilket innebär att aspekten kulturmiljö ska belysas särskilt i kommande detaljplaner. Se även avsnitt Länsstyrelsens yttrande.

Attraktiviteten i de nya bostadsområdena påverkas av närheten till tågstationen. Om inte stationsflytt realiseras finns stor risk för att utbyggnaden av framför allt småstadsbebyggelsen, men även delar av trädgårdstadsbebyggelsen inte kommer att ha möjlighet att nå den täthet som föreslås, se även kapitel Konsekvenser av förslaget.



a) Randområden/bebyggelse varsam

I dessa områden tillåts en försiktig nyetablering av bebyggelse, placerat tillsammans i små grupper eller som komplement till befintlig bebyggelse. Kvalitéten i området utgör en länk mellan det stora landskapsrummet med stora kulturella värden och den lite tätare orten, vilket bör styra gestaltningen. Befintliga åkerholmar och eventuella kompletteringsplanteringar bör utgöra visst skydd för exponering av bebyggelsen ut mot landskapet.

Ny bebyggelse bör bestå av enfamiljshus/parhus med relativt generösa tomter på ca 900-1100 m^2. Kortare säckgator kan komma att accepteras i dessa lägen. Randområden ger ca 50 bostäder.

Delar av området kan bli intressant för hästversamhet. Aktuella skyddsaström ska beaktas.

Det finns många fornlämningar i området som kan göra vissa delar olämpliga att bebygga.

Strandskyddslinjen tangerar området och ska beaktas. Ny bebyggelse närmast Fyrisån kräver prövning enligt strandskyddslagen.

Det finns risk för tidvis bullerstörning från flyg om militären utvecklar verksamheten på Ärna flygplats. Utvecklas personflygtrafik på Ärna bedöms området inte vara bullerutsatt.

b) Trädgårdsstad

Bebyggelsen ska följa principen tät, låg bebyggelse, och bör bestå i huvudsak av enfamiljshus, parhus, radhus, och lägenheter på små tomter, ca 190-750 m^2. Med en grundmodul på ca 70 x 90 m ryms cirka 700 bostäder, som i varje plan anpassas efter rådande terräng. Se illustration ”schema kvartersstruktur för trädgårdsstad”.

Husen placeras med fasad intill gaturummet, alternativt tillbakadraget bakom en förgård med en tydlig grönstruktur i form av trädalléer och häckar som kantar gatan. Gaturummet utformas så att det upplevs sammanhållet. Bebyggelsen fokuserar kring gatan som i sin tur blir följsam mot befintligt landskap. Husens grupperas i tydliga mönster och förtätas kring små torg.

Parkering löses integrerat i mindre enheter i bebyggelsen och längs gatan. Komplementbyggnader utformas så den sammanhållna gatubilden respekteras. Offentlig service såsom skolor och förskolor integreras i bebyggelsen. Gatu-, gång- och cykelvägnät binder samman området och länkas ihop med Storvreta i stort.

En kraftledningsgata går genom området och är en stark visuell avdelare. Grönstruktur runt kraftledningen behålls och förstärks i vissa delar och fortsätter vara friluftsområde. Bebyggelse i närheten till kraftledningsgatan gestaltas så barriäreffekten minskas i möjligaste mån, och utformas så att inte stråket upplevs som en baksida.

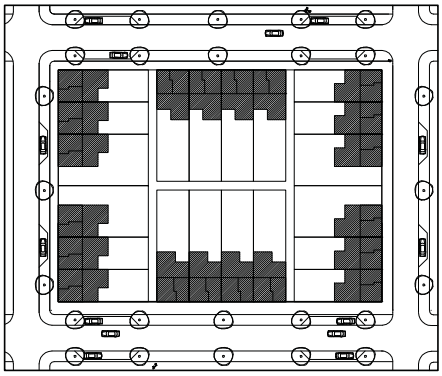
Byggnader inom trädgårdsstaden ska förmedla en småskalig karaktär med olika bostadsformer i en struktur som är orienterbar men varierad. Bostäder utformas med markkontakt och närhet till naturområden och samtidig en relativt hög exploatering. Trädgårdsstaden inrymmer cirka 700 bostäder.

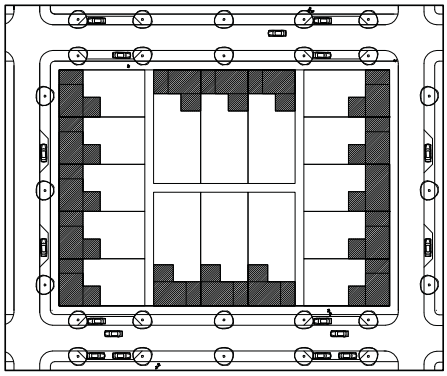
Ny bebyggelse nära ny huvudväg och järnväg kommer att vara bullerutsatt och behöver bullerdämpande åtgärder och utformas bl.a. med tyst sida. I västra delarna av trädgårdsstaden finns risk för tidvis bullerstörning från flyg om militären utvecklar verksamheten på Ärna flygplats. Utvecklas personflygtrafik på Ärna bedöms området inte vara bullerutsatt. Ny bebyggelse bör utformas med bullerdämpande fasad.

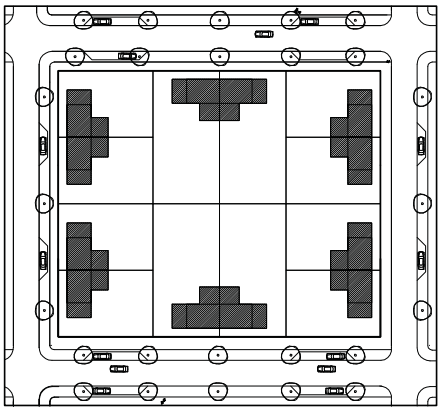
Områden med karaktär av trädgårdsstad

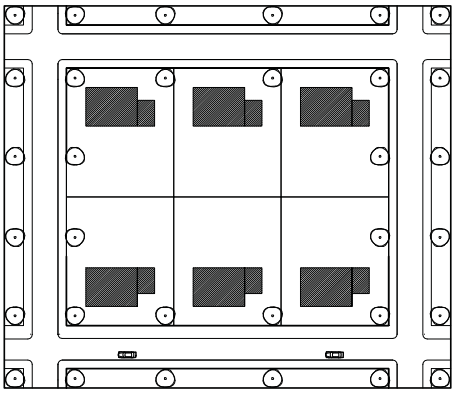
I trädgårdsstaden föreslås en stadsdelspark och en kvarterspark på ca 10 000 m^2 vardera. Till dessa adderas en skolpark vid det nya skolområdet och två småparker på ca 3000 m^2. Parker bör i första hand lokaliseras intill gång- och cykelstråk samt större lokalgata. De kan med fördel ligga intill förskola. Inom ett område av 300 m från bostad bör säkerställas att det finns närrekreation/grönområde. En hästgård, Norrbo, ligger i direkt anslutning till trädgårdsstadsområdet. Detta bör beaktas i kommande detaljplanearbete.

Trädgårdsstad, Husie gård









Schema kvartersstruktur för trädgårdsstad:

1) Radhus med parkering i carport, tomtstorlek 160-300 m^2. Inslag av lägenheter med egen täppa. Parkering för lägenheter ordnas inom varje kvarter.
2) Radhus med parkering i carport, tomtstorlek 240-400 m^2. Inslag av lägenheter med egen täppa. Parkering för lägenheter ordnas inom varje kvarter.
3) Parhus med parkering i carport, tomtstorlek 450-500 m^2.
4) Friliggande småhus med egen carport, tomtstorlek 750 m^2.

Områden med karaktär av trädgårdsstad

c) Småstadsbebyggelse

Byggnation i närheten av ett nytt centrum kan ha en större grad av förtätning än övriga Storvreta. Bebyggelse bör bestå av flerfamiljshus i mindre enheter. Kvarterens utformas med en storlek på ca 70 x 90 m. Viss verksamhet ska eftersträvas i entréplan där byggnaderna signalerar tätortens centrumkaraktär.

En kraftledningsgata tangerar området och är en stark visuell avdelare. Grönstruktur runt kraftledningen behålls och förstärks i vissa delar och fortsätter vara friluftsområde. Bebyggelse i närheten till kraftledningsgatan gestaltas så barriäreffekten minskas i möjligaste mån, och utformas så att inte stråket upplevs som en baksida.

Offentlig service i form av skolor och förskolor ska integreras i bebyggelsen. Ny skola lokaliseras vid ny huvudväg in i Storvreta, med närhet till större grönstråk, placerad i relativt lättbebyggd terräng. Nya förskolor lokaliseras vid större lokalgata intill park. Yta för en småpark på 3000 m2 avsätts. Till närmaste grönområde från bostaden bör det vara högst 300 m.

Tillkommande bostadsbebyggelse bör ges möjlighet att profileras med miljöriktig värmeförsörjning, ex. med solfångare på takytor. Eventuellt kan befintligt bergrum i Storvreta utnyttjas för värmelagring.

Karaktären inom området bör förmedla en avläsbar skala med varierad bebyggelsehöjd. Övergången från småstadsbebyggelse till trädgårdsstad sker gradvis med trädalléer och kvartersstorlek som förmedlande inslag. Småstadsbebyggelse ger plats åt ca 200-300 bostäder. Ny bebyggelse nära ny huvudväg och järnväg är bullerutsatt och behöver bullerdämpande åtgärder.

En hästgård, Norrbo, ligger i direkt anslutning till småstadsområdet. Detta bör beaktas i kommande detaljplanearbete.

Attraktiviteten i att bygga bostäder i flerbostadshus inom området påverkas av närheten till tågstationen och de övriga centrumverksamheter stationsflytten medför, se även kapitel Konsekvenser av förslaget.

Småstadsbebyggelse

Småstadsbebyggelse, Nybodahöjden

4) Centrumområde

Nuvarande Storvreta centrum ligger nära befintlig tågstation och har en mångfald av service. Det är emellertid mycket trångt om utrymme för vidare utbyggnad och redan idag är det platsbrist för ett flertal funktioner. Storvreta kommer att växa söderut och ortens naturliga mittpunkt förskjuts.

Möjligheter finns för etablering av ett nytt kombinerat centrum- och stationsområde söder om det befintliga, i ett läge med mer expansionsyta. Området kan bli en viktig del i att förstärka Storvreta som ort med ett levande centrum med den mindre stadens/ större tätortens med småskalig nära och tät karaktär, där byggnader, torgrum och grönstruktur bör visas stor omsorg.

I det nya centrumområdet bör etablering av parkeringslösningar lösas i små enheter, med särskild omsorg.

Yta för en småpark på 3000 m2 bör avsättas.

Det nya centrumområdet kan utvecklas till att vara ett nav i Storvreta. Om stationsflytt genomförs resulterar det i goda möjligheter till omstigning mellan olika trafikslag, flexibiliteten blir större och kollektivtrafikens sårbarhet minskar. Det nya huvudvägnätet genom Storvreta kommer att rikta sig till centrumområdet och det blir lätt att orientera sig dit.

I norra delen av centrumområdet finns ett påbörjat handelsområde; ”Handelsknuten”. Där finns i dagsläget ett flertal butiker med olika inriktningar. Kompletterande handelsetableringar som kan tänkas i centrumområdet är bl.a. dagligvaruhandel, systembolag, restauranger, klädbutiker och hälsoinstitut. Bostäder kan med fördel integreras i delar av centrumområdet. Centrumområdet ger plats åt ca 150-250 bostäder. Attraktiviteten i att bygga bostäder i flerbostadshus inom området påverkas av närheten till tågstationen och de övriga centrumverksamheter stationsflytten medför. Om inte stationsflytt realiseras finns stor risk för att centrumutbyggnaden inte kommer att ha möjlighet att nå den täthet som föreslås, se även kapitel Konsekvenser av förslaget.

Verksamheter lämpliga för etablering i samband med ett nytt centrumområde kan vara tjänsteföretag och tillverkning i mindre enheter, hantverk och service. Ett utvecklat näringsliv i centrum innebär en tillgång för orten på många plan: en levande miljö, ytterligare underlag för ortens serviceutbud och bidrar också till att tona ned profilen som en renodlad pendlarort /sovstad. Hela centrumområdet betraktas som en helhet i utformningen. Handel, verksamheter och bostäder bör få en gestaltningsmässigt enhetlig lösning så att en attraktiv centrummiljö skapas.

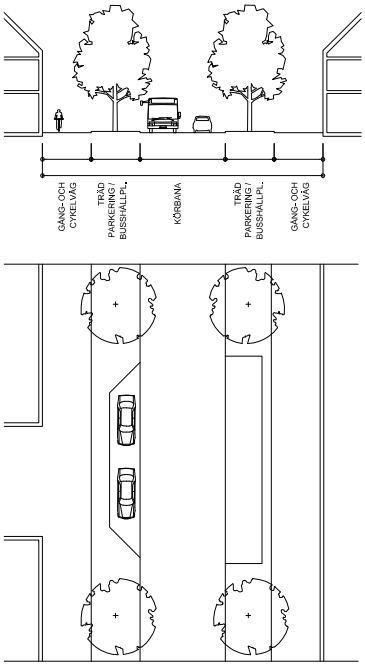
Offentlig service såsom t.ex. ny vårdcentral planeras med fördel in i centrumområdet.

Ny bebyggelse nära ny huvudväg och järnväg är bullerutsatt och behöver bullerdämpande åtgärder.

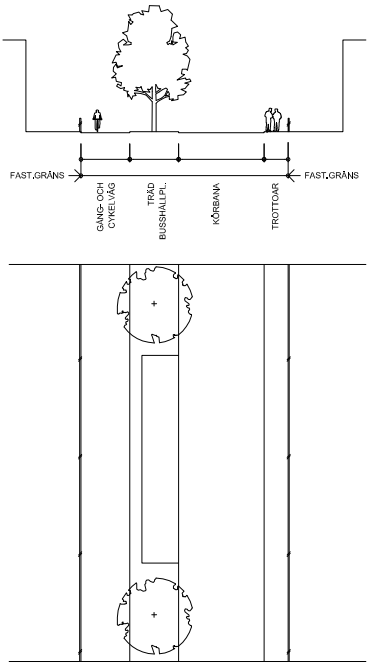
Centrumbebyggelse

Principskiss gatusektioner för nybyggnadsområden

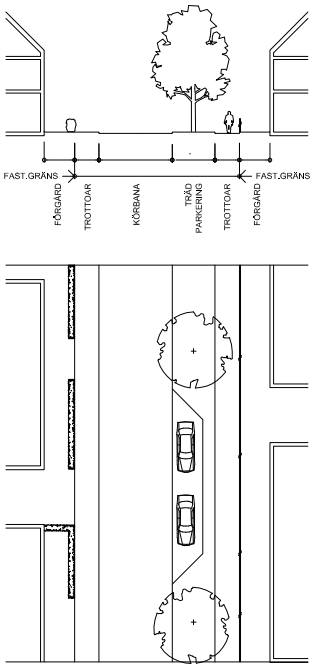
HUVUDGATA, faktor 2,5 - 3 (gaturum = 2,5-3 x hushöjd)



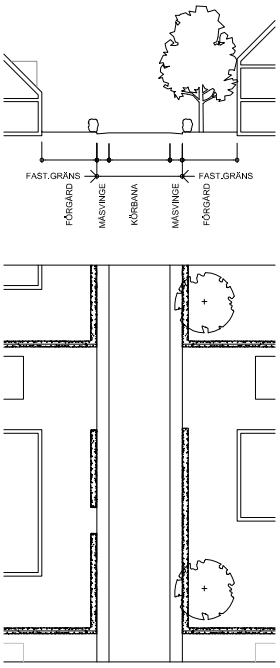
HUVUDGATA, verksamhetsområdet



LOKALGATA typ 1, faktor 2,5 - 3 (gaturum = 2,5 - 3 x hushöjd)



LOKALGATA typ 2, faktor 2,5 - 4 (gaturum = 2,5 - 4 x hushöjd)



5) Kompletteringar i befintliga Storvreta

Inom befintliga Storvreta finns några infill-tomter som kan bebyggas. Den komplettering som sker bör stå i samklang med omgivande bebyggelse. I området nära befintlig tågstation finns en del äldre hus från början av 1900-talet vilka i sig inte har bevarandevärde men som bör visas särskild omsorg.

Där det är lämpligt, exempelvis i kollektivtrafiknära läge, bör förtätning med flerbostadshus eftersträvas, med möjlighet till verksamhet i entréplan. Sammanlagt finns plats för ca 200 nya bostäder i befintliga Storvreta, varav 60-100 som en del av det nya centrumområdet. Tillkommande bebyggelse nära järnväg är bullerutsatt och behöver bullerdämpande åtgärder.

Storvretas befintliga centrum kan i framtiden tänkas bibehålla inriktning mot offentlig service kring nuvarande biblioteket, skola och vårdcentral. Dock kommer vid en stationsflytt ett nytt centrumområde utvecklas längre söderut.

Gång- och cykelnät bör kompletteras längs Fullerövägen-Kilgärdesvägen för att bli sammanhängande stråk.

Idrottsplatsen och friluftsområdet i och vid Storskogen är en stor kvalitet för hela Uppsala kommun. Idrottsplatsen kan utvecklas vidare och bli än mer attraktiv om det kommer tillskott av ytterligare anläggningar som t.ex. skidstadium och skidskytteanläggning. I Storskogen öster om järnvägen finns flera vandringsleder som utnyttjas flitigt. För att ytterligare öka områdets pedagogiska värde bör det sättas upp informationstavlor som beskriver naturtypernas naturliga dynamik och struktur.

Byggnation av ett nytt vattenverk kommer att krävas samt en förstärkning av befintligt reningsverk. Föreslagen placering av de båda är intill nuvarande reningsverk.

VA-frågor inom området belyses i avsnitt Teknisk försörjning.

Inom området finns cinnoberbagge med skydd enligt artskyddsförordningen 4§.

6) Ny bebyggelse i Ekhagen-Adolfsberg

Ett detaljplaneförslag för området Ekhagen-Adolfsberg togs fram under tidigt 1990-tal men blev aldrig föremål för antagande p.g.a. framför allt vikande konjunktur. Intentionerna i planförslaget var att uppföra ca 430 bostäder där den västra delen av området utformades med flerbostadshus i en till två våningar, grupperade kring gårdar. Områdena i norra delen föreslogs byggas med villor. I en ny planeringssituation kommer Ekhagen-Adolfsberg hamna mer i utkanten av ett framtida Storvreta då den övergripande utbyggnadsinriktningen är söderut. En lantlig och mer frikostig villabebyggelse bedöms därför vara mer lämplig än flerbostadshus vilket skulle leda till färre bostäder än tidigare föreslaget. I vidare detaljplanearbete bör frågor kring förekomst av fornlämningar föras fram, framtida planer för inom området befintlig hästgård beaktas, förutsättningar för byggande av förskola eller skola utredas parallellt med bullerpåverkan från järnvägen. Området bör anslutas till den kommunala VA-anläggningen. Området uppskattas ge plats åt ca 300 bostäder.

VA-frågor inom området belyses i avsnitt Teknisk försörjning.

7) Utveckling av området ner mot Fyrisån

Kontakten mellan bebyggelsen i Storvreta och Fyrisån bör förstärkas. Nya naturstigar föreslås kopplas på gator genom bebyggd miljö för att binda samman Storvreta med Fyrisån och Ekeby kvarn. En flytbrygga vid Fyrisåns badplats bör tillkomma. Den kommer att sammanfoga gångstigar på västra och östra sidan av ån. Nuvarande badplats i Fyrisån kan föras mer attraktiv med t.ex. hopptorn, beachvolleyboll och grillplatser. På de öppna fälten norr om badplatsen ligger flera idrottsplaner som ytterligare kan kompletteras och på sikt länkas samman med badplaten. Idrottshallarna vid befintliga skolor (Ärentunaskolan, Pluggparadiset, Storvretaskolan) kan eventuellt utökas med innebandyhall, badanläggning. Ekeby kvarns karaktär bör bevaras men även ges möjlighet att utvecklas mot verksamhet av, med fördel, publik karaktär. Strövområdena runt kvarnfallet skulle kunna förses med fler stigar och bli ett sammanhängande rekreationsstråk.

VA-frågor inom området belyses i avsnitt Teknisk försörjning.

8) Kompletteringar utanför detaljplanelagt område

Utanför detaljplanelagt område kan enstaka, eller små grupper av byggnader adderas till befintlig bebyggelse. Nybyggnation utanför existerande bebyggelsegrupper bör undvikas av särskild vikt i förhållande till ålandskapet och det öppna landskapsrummet som är av riksintresse för kulturmiljövården.

VA-frågor inom området belyses i avsnitt Teknisk försörjning.

9) Framtida utredningsområde öster om järnvägen

Området bedöms vara intressant för utbyggnad i en framtid, men ingår inte inom ramen för FÖP Storvreta som exploateringsområde. Stora tröskelinvesteringar behövs för VA-dragningar och passage under järnväg. Ca. 400-600 bostäder bör tillkomma för att bära kostnaderna.

Södra delen av området kan tänkas utvecklas med spåranläggning för omlastningsverksamhet, till uppställningsyta, eller andra större etableringar.

Vid utveckling av området bör särskilt kopplingen mot E4 bevakas i dialog med Trafikverket.

VA-frågor inom området belyses i avsnitt Teknisk försörjning.

10) Framtida utredningsområde väster om E4-an

Området bedöms vara intressant för utbyggnad i en framtid, men ingår inte inom ramen för FÖP Storvreta som exploateringsområde. Om ny trafikplats byggs söder om Storvreta kan delar av detta område bli intressant för framtida verksamheter.

Området ligger inom yttre vattenskyddsområde och delvis inom inre vattenskyddsområde.

VA-frågor inom området belyses i avsnitt Teknisk försörjning.

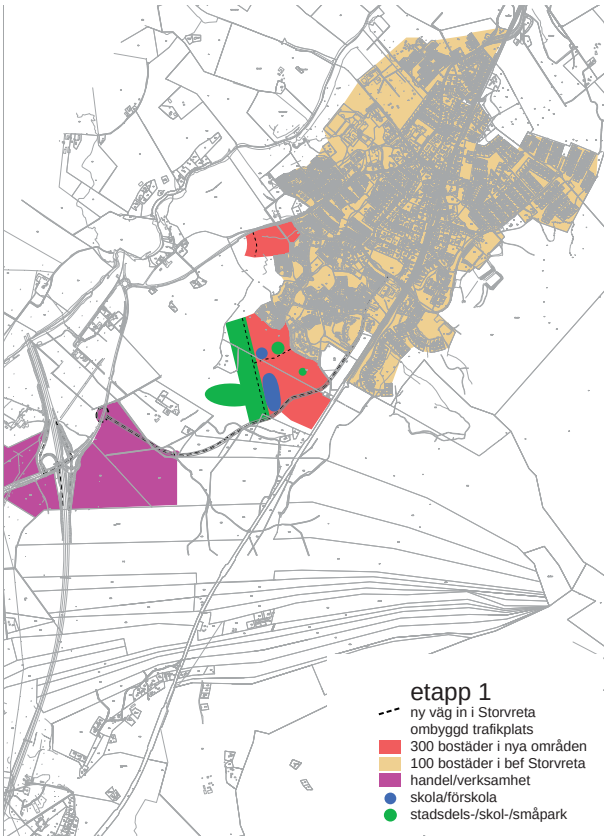
Länsstyrelsen bedömer inte påverkan av riksintresset i detta området. Se även avsnitt Länsstyrelsens yttrande.

Genomförande

Etapputbyggnader

Den redovisade målbilden för Storvreta har en tidshorisont på ca 19 år fram till 2030 men stora osäkerheter råder om hur snabbt den fördjupade översiktsplanen kan förverkligas. Utbyggnadshastigheten är bl.a. beroende av konjukturer, efterfrågan på bostäder samt viljan hos markägare. För Storvreta i stort är dock en lugn och jämn utveckling att önska där uppbyggnadet av offentlig service kan hålla jämna steg med utbyggnaden av bostäder.

En lämplig etapputbyggnad redovisas på intilliggande skisser. Etapputbyggnaderna utgår från att exploateringen av områden kring Fullerömotet kommer igång inom mycket snar framtid vilket leder till en utbyggnad från två håll, dels från Fullerömotet och dels från Storvreta. Utifrån detta scenario är det viktigt att sträva efter att så snabbt som möjligt få en vägkoppling mellan bebyggelse vid Fullerömotet och befintliga Storvreta för att underlätta utbyggnaden av kollektivtrafik likväl som offentlig och kommersiell service. Vidare har kapaciteten i trafiksystemet till stor del fått vara styrande för utformning av etapperna. Etapp 1 och 2 ryms inom befintligt trafiksystem men med vissa ombyggnadsåtgärder. Ett genomförande av etapp 3 och 4 innebär däremot betydande investeringar i trafiksystemet i form av ett nytt trafikmot/ny avfart som kan ses som en ekonomiskt och planeringsmässigt svår tröskel att ta sig över. Målet med utformningen av etapp 1 och 2 är att viss utbyggnad av både bostäder, verksamheter och kommersiell service intill Fullerömotet ska rymmas inom ramarna för den kapacitet som ett ombyggt trafiksystem har utan tillskott av ett nytt trafikmot/ ny avfart från E4. Bedömningar angående trafiksystemets kapacitet har baserats på resultat från trafikutredning framtagen Vägverket (nuvarande Trafikverket). Generellt är det viktigt att i kommande detaljplanearbeten tydligt arbeta med en styrning av uttagande av medel för större investeringar för att möjliggöra genomförande av även de senare etapperna.



Etapp 1

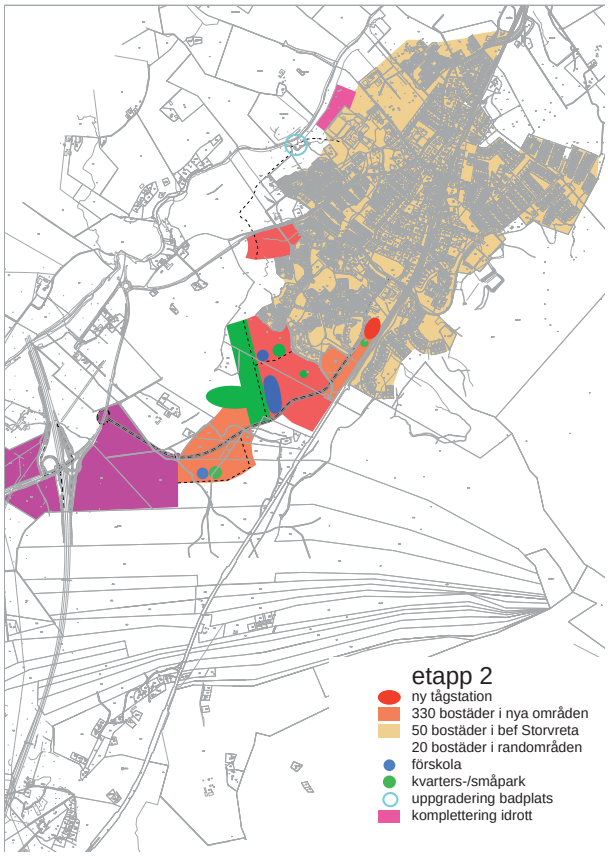
Skola och förskola ska etableras i början av etapp ett. Skolan bör vara lokaliserad nära ny huvudväg, i kontakt med naturområde och mark lämpad för bollplaner. Till en början kan förskola och skola vara lokaliserade tillsammans. Då behovet av platser senare i etappen ökar byggs en separat större förskola. Förskola och stadsdelspark placeras intill varandra, vid större lokalgata centralt i bostadsområdet. Förskolelokalerna vid skolan övergår till att vara skollokaler.

Handel och verksamhetsområde byggs i samband med att ombyggnation av E4 trafikplats är genomförs.

Ny huvudväg in i Storvreta etableras i början av etapp 1. Den binder ihop nyexploateringen vid Fullerömotet med Storvreta och motverkar en tudelning av Storvretas kommande bostadsubyggnad i söder.

Den del av kraftledningsstråket som ligger invid nya bostadsbebyggelse och skola utvecklas.

Kostader för investeringar i allmän plats (park, gata mm) i denna etapp uppskattas till 219 miljoner kronor. Det tillkommer kostnader för kommunal service (skola och förskola) på 250 miljoner, och för VA på 110 miljoner. Utöver detta tillkommer driftskostander.



Etapp 2

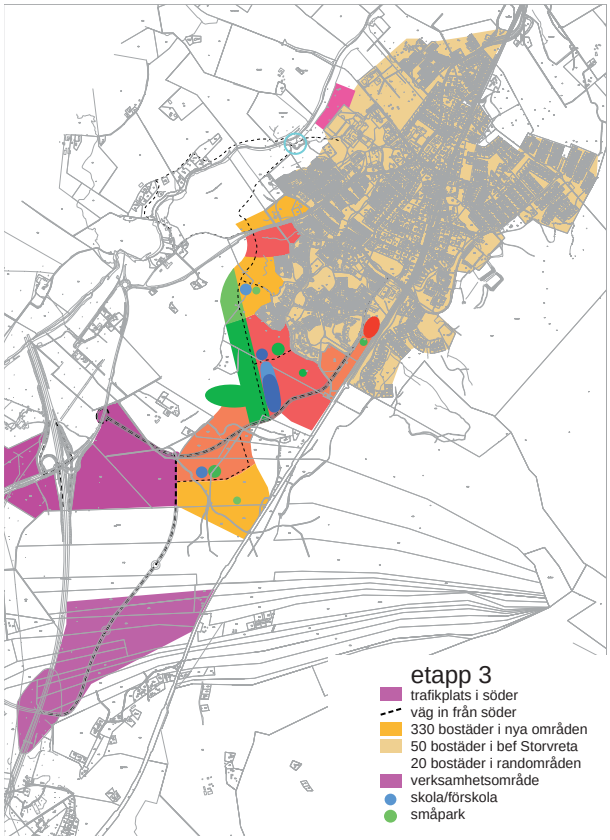
I början av etapp två kan tågstationen flyttas, och runt den utvecklas nytt centrumområde med handel, verksamheter, torg/parkering och småpark.

Merparten av de 400 nya bostäderna som etappen rymmer byggs i söder med närhet till ny huvudväg. Den nyetablering av bostäder som sker i befintliga Storvreta bör komma nära nytt centrum med tågstation. Viss försiktigt tillskott av bostäder, ca 20 enheter, adderas i randområde där infrastruktur är etablerad.

I början av bostadsbyggnationen etableras förskola och kvarterspark. De placeras intill varandra, vid större lokalgata, centralt i det senare färdigbyggda bostadsområdet.

När etapp 2 är färdigbyggd kan inte fler bostäder eller verksamheter tillkomma förrän ny trafikplats i söder byggs.

Etappen beräknas innebära kostader för allmän plats för kring 164 miljoner, 50 miljoner för en förskola och 40 miljoner för VA. Utöver detta tillkommer driftskostander.



Etapp 3

Etapp 3 inleds med att trafikplats i söder byggs, en ny huvudväg in till Storvreta etableras och verksamhetsområdet intill påbörjas.

I och med den nya trafikkapacitetren som erbjuds Storvrera kan fler bostäder byggas.

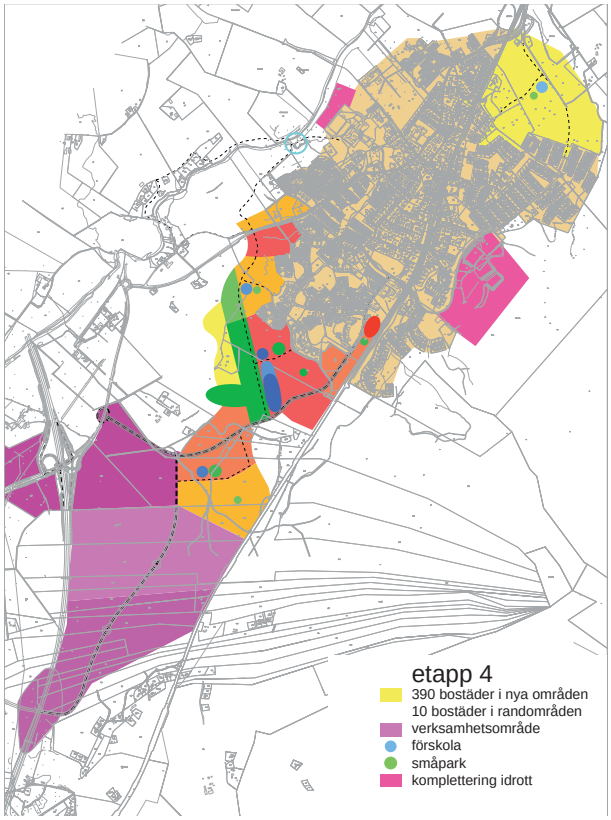
Etappen rymmer 330 bostäder i nya områden. I början av bostadsbyggnationen etableras förskola och småpark. De placeras intill varandra, vid större lokalgata, centralt i det senare färdigbyggda bostadsområdet. En skola adderas nära den som byggdes i etapp ett.

Norra delen av kraftledningsstråket invid ny bostadsbebyggelse uppgraderas.

Nya fotbollsplaner tillkommer nära badplatsen vid Fyrisån.

I randområde i väster kan ca 20 bostäder försiktigt inplaceras.

Investeringarna i infrastruktur och annan allmän plats i etappen uppskattas uppgå till 225 miljoner kronor, 250 miljoner för skola och förskola och ytterligare 111 miljoner för VA. Utöver detta tillkommer driftskostander.



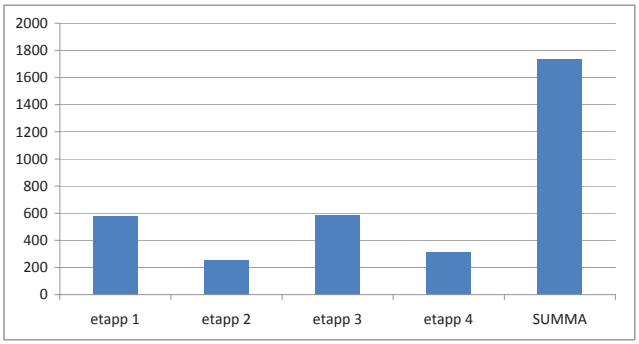
Etapp 4

400 bostäder byggs. 300 av dessa ligger i Ekagen-Adolfsberg.

Förskola och nya parker etableras i Ekagen-Adolfsberg i början av bostadsutvecklingen. Förskola och park placeras intill varandra, vid större lokalgata centralt i bostadsområdet.

Idrottsområdet vid Storskogen utvecklas vidare.

Etappen innebär investeringar i allmän plats för kring 88 miljoner, 50 miljoner för kommunal service i form av förskola och 175 miljoner för VA. Utöver detta tillkommer driftskostander.



Ekonomi och ansvar

Redovisade etapputbyggnader av FÖP Storvreta medför stora investeringar i vägar, vatten och avlopp, parker och grönområden. Till detta kommer kollektivtrafikinvesteringar samt kostnader för ev. flytt av befintlig kraftledning. Nu nämnda investeringar redovisas översiktligt för respektive etapp. Sammantaget bedöms kostnaderna för att genomföra FÖP Storvreta ligga i miljardklassen.

Bostads- och verksamhetsexploateringen i FÖP Storvreta ska, i samband med att exploateringsavtal upprättas för att genomföra detaljplaner, betala kostnader för infrastrukturinvesteringar inom respektive detaljplan, samt kostnadsandelar i övergripande infrastruktur inom FÖP-Storvreta. Kostnader för den övergripande infrastrukturen som lagligen inte ska betalas av bostads- och verksamhetsexploateringen, ska bekostas av skattemedel, statliga och/eller kommunala.

Kommunal markpolitik

Kommunens markpolitik i den fördjupade översiktsplanen för Storvreta ska utgå från att kommunen bör äga strategisk mark som behövs för att säkerställa utbyggnaden av infrastrukturen i FÖP Storvreta. Det avser mark som ska utgöra allmänplatsmark, dvs gator och parkmark och mark för allmänt ändamål, dvs skolor, förskolor.

Kommunens markinnehav i planområdet underlättar också en lämplig markfördelning genom markbyten och markanvisningar till olika exploatörer vilket är viktigt för att främja konkurrensen och för att kunna åstadkomma ett brett utbud av bostäder.

Genomförandeorganisation

Genomförandet av den fördjupade översiktsplanen för Storvreta kommer att pågå under mycket lång tid och kräver en rad olika aktiviteter och åtgärder som bör samordnas av kommunen. Det är därför viktigt att kommunen har en projektorganisation med egen budget som har till uppgift att driva och samordna genomförandet så effektivt som möjligt.

Stationsflytt

Kommunen ska utreda konsekvenser av att en stationsflytt genomförs, alternativt att nuvarande stationsläge bibehålls.

Fördelningen av kostnader för en stationsflytt är i nuläget osäker. En samhällsekonomisk analys måste genomföras omgående för att ge underlag för ett beslut om stationsflytt.

Huvudsakliga medfinansiärer för en flytt bedöms vara kommunen och Trafikverket samt exploateringsmedel.

Inför att detaljplaner börjar upprättas inom utbyggnadsområdet bör den övergripande bilden av kostnadsfördelningen vara klar.

Förstärkningar av E4

Förstärkningen av E4 förväntas i nuläget bekostas av exploateringen i området.

För att utbyggnaden av vägnätet skall ligga i takt med exploateringen av bostäder och verksamheter i området är detta en speciell bevakningspunkt för en genomförandeorganisation.

Bergvärme

Kommunen ska föra dialog med Vattenfall kring utveckling av resursen bergvärmelager.

Fritid (rekreation, idrott, kultur)

För ett genomförande av planen är kommunens ansvar:

- Att verka för uppgradering av badplatsen vid Fyrisån i dialog med berörda markägare.

- Att verka för att tillgängliggöra stråket längs Fyrisåns östra och västra sida, och i stort eftersträva ökad kontakt med årummet, i dialog med berörda markägare.

- Att förädla kraftledningsstråket som grönstråk utan att för den skull utesluta annan park inom utbyggnadsområdena.

Detaljplan

Planerad utbyggnad enligt framtagen strukturskiss skall föregås av detaljplaneläggning. Detaljplaneläggning initieras av respektive fastighetsägare och ska utgå från de riktlinjer för respektive delområde som arbetats fram inom ramen för den fördjupade översiktsplanen. Kommunen ska arbeta för strategiska markinköp inom planområdet.

Fastighetsbildningar

Fastighetsbildningar kommer att göras med stöd i framtagna detaljplaner.

Konsekvenser av förslaget

Avsnittet utgör en sammanfattning av resultat från genomförd miljökonsekvensbeskrivning.

Alternativ

Eftersom planförslaget innebär mycket kraftig exploatering i ett idag relativt glesbebyggt område har det varit relevant att fundera på alternativa utbyggnadsscenarion som bygger på en inte fullt så kraftig utbyggnad inom planområdet utan där delar av funktionerna kommer till på annan plats i kommunen. Här har tre alternativ formulerats. Det ena (”betoning på bostäder”) innebär i stort sett full utbyggnad av bostäder i Storvreta men endast ungefär halv utbyggnad av planerad handel i Fullerö, dvs c:a 17 000 m2. Ingen dagligvaruhandel tillkommer i Fullerö. Det andra (”huvudsak handel”) fokuserar på handel och temapark i Fullerö och inkluderar ett mindre antal nya bostäder i Storvreta (c:a 800 st). Det tredje, (”bara bostäder”) följer i stort sett intentionerna från den tidigare översiktsplanens ortsför-djupning och har fokus på bostäder i Storvreta (1 600 st.) och endast trafikantservice vid Östra Fullerö. Inget av alternativen innebär lika stor exploatering som planförslaget och är därför inte helt jämförbara med det. För att få jämförbara alternativ förutsätts därför att den expansion som inte sker inom planområdet sker på annan ort. Alla tre bedöms dock som möjliga slutresultat till år 2030 men alternativen kan också ses som tänkbara etapper på väg mot en fullständig utbyggnad. Dessutom har ett nollalternativ utretts.

Nedan sammanfattas framför allt konsekvenserna för huvudalternativet, d.v.s. planförslaget.

Miljökonsekvenser

Landskapsbild

Förutsättningar:

Området kring Fyrisån och den öppna slätten väster därom har skydd för landskapsbilden baserat på det öppna, historiska kulturlandskapet med vida utblickar.

Konsekvenser & åtgärder:

Storvreta – Det är avgörande hur bebyggelsen avgränsas mot de öppna landskapsrummen i väster. Jämfört med samrådsalternativet har bebyggelsen dragits tillbaks mot skogsbrynen och bebyggelse ute i det öppna landskapet ska endast tillåtas om särskild hänsyn tas till miljön. Med liggande planförslag bedöms påverkan därigenom vara acceptabel.

Östra Fullerö, Sydöstra Fullerö (Kilen) – Området ligger i huvudsak inte ute i det öppna odlingslandskapet men ligger i gengäld högt i terrängen. Kvarvarande skogsridåer bör bevaras och kompletteras. Den stora skala som planeras kommer att medföra stor påverkan på landskapsbilden som inte helt kan kompenseras av framförliggande vegetation. Skyltning och ljus måste ges restriktioner. . I det pågående detaljplanearbetet för området (dnr 2012/20019-1) har hänsyn tagits till dessa konsekvenser och påverkan bedöms i MKB för detaljplanen som måttligt negativ. Även för verksamhetsområdets södra spets krävs sannolikt viss landskapshänsyn även om påverkan inte är lika påtaglig..

Västra Fullerö - Konsekvenserna bedöms bli acceptabla förutsatt att intentionerna i detaljplanen fullföljs.

Kulturmiljö

Förutsättningar:

Stora områden kring Fyrisån är utpekat som riksintresse för kulturmiljö, vilket berör planområdets västra delar. Dessutom finns ett antal kommunala kulturkärnor utpekade inom området, t.ex. kring Fullerö och Ekeby. Odlingslandskapet kring ån är mycket rikt på fornlämningar.

Konsekvenser & åtgärder:

Storvreta – De västligaste bostadsområdena ligger inom riksintresset samt i ett fornlämningstätt område. Detta gör att det bedöms behövas arkeologiska utredningar i samband med detaljplanering i det öppna odlingslandskapet. Försiktighet och hänsyn bör prägla bebyggelse. Dessutom bör respekt visas mot befintliga lantbruk. Fornlämningar skyddas eller grävs ut och dokumenteras. Totalt sett acceptab-la konsekvenser.

Östra Fullerö, Sydöstra Fullerö (Kilen) – Konsekvenserna inte obetydliga. Området ligger huvudsakligen på av-verkad skogsmark i princip helt utan kända fornlämningar. Dock ligger dess norra del ute på den öppna jordbruksmarken där en arkeologisk utredning visat på en stor mängd fornlämningar som kommer att behöva avlägsnas. Detta gör att det bedöms behövas arkeologiska utredning i samband med detaljplanering i jordbrukslandskapet.

Västra Fullerö - Konsekvenserna bedöms bli acceptabla förutsatt att intentionerna i detaljplanen fullföljs.

Mark och vatten

Förutsättningar:

Inom planområdet finns vattenskyddsområde (både inre och yttre skyddszon) kring Fyrisån. Vatten tas från Fyrisån för infiltration i Vattholmaåsen. Åsen används sedan för uttag av dricksvatten. Vattholmaåsen är en grundvattenförekomst med god kemisk och kvantitativ status idag. Enligt miljökvalitetsnormen för grundvatten ska den statusen behållas. En riskbedömning som Vattenmyndigheten har gjort har påvisat att Vattholmaåsen har mycket stor potentiell föroreningsbelastning och att den riskerar att inte uppfylla god kemisk status år 2015. Avrinningen från planområdet sker till största delen västerut, ner mot Fyrisån, med undantag av de södra och östra delarna som rinner av åt söder. En förorening av grund- eller ytvatten äventyrar därför den långsiktiga dricksvattenförsörjningen för Uppsala.

Konsekvenser & åtgärder:

Storvreta – mindre konsekvenser, enkla LOD-åtgärder bedöms räcka långt. Ingen miljöfarlig verksamhet samt relativt låg exploateringsgrad särskilt i områdena nära ån. Småhusbebyggelse ger inte stor påverkan.

Östra Fullerö, Sydöstra Fullerö (Kilen) – Konsekvenserna bedöms kunna åtgärdas inom området genom ett antal LOD-åtgärder. Området ligger längre från ån och bedöms ha bättre förutsättningar för infiltration jämfört med Storvreta. Även om de hårdgjorda ytorna är relativt stora bedöms avståndet till ån samt möjligheterna till infiltration tillräckliga för att risken för förorening av vattnet ska kunna hanteras. I första hand bör vatten från hårdgjorda ytor infiltreras, i andra hand fördröjas i dammar etc. Oljeavskiljning och fördröjningsmagasin kan bli aktuellt i vissa fall, särskilt om miljöfarlig verksamhet etableras.

Västra Fullerö - Bedöms vara det känsligaste området. Föreslagna åtgärder i detaljplanen bör genomföras.

Transporter, teknisk försörjning och klimat

Förutsättningar:

Exploateringen innebär en mycket stor trafikalstring som kräver betydande utbyggnad av såväl befintlig trafikplats i Fullerö som ny trafikplats vid Hämringe i planområdets södra spets. Dessutom kommer nät för kommunalt VA samt när/fjärrvärme behöva anläggas i samtliga nya och en del befintliga områden.

Konsekvenser & åtgärder:

Storvreta – Acceptabla miljökonsekvenser. Den ökade befolkningen leder till ökad trafik men förutsättningarna för kollektivtrafik bedöms vara goda, särskilt när dubbelspår kommit till på hela sträckan till Uppsala. VA- och fjärrvärmeförsörjning bedöms gå att anordna utan betydande miljökonsekvenser.

Östra Fullerö – Stora negativa miljökonsekvenser avseende trafikens utsläpp och klimatpåverkan som går emot såväl mål som intentioner i översiktsplanen. Den absoluta merparten av besökarna bedöms resa till området med bil från Uppsala. Ett fullt utbyggt köpcentrum ökar trafiken väsentligt och därigenom utsläpp av växthusgaser och andra luftföroreningar. Går ej rimligen att minska nämnvärt på kort till medellång sikt. I detaljplanen (utställningsversion) för det nya köpcentrat (dnr 2012/20019-1) beskrivs en rad åtgärder som är tänkta att kompensera de ökade koldioxidutsläppen. Dessa bedöms dock inte som tillräckliga för att kompensera ökningen av trafik utan bör ses som kompensation för de utsläpp som kan härledas till själva bebyggelsen. Försörjning med VA och fjärrvärme bedöms gå att anordna utan betydande miljökonsekvenser.

Sydöstra Fullerö (Kilen) – Troligtvis acceptabla konsekvenser jämfört med nollalternativ. Logistikverksamhet bedöms inte generera mer transport här jämfört med om det lokaliseras på annat håll.

Västra Fullerö - Acceptabla konsekvenser.

Risk och hälsa

Förutsättningar:

Ett antal riskkällor finns eller planeras inom området, t.ex. vägar, järnväg och bensinstationer. Kring dessa finns ett skyddsavstånd. Bostäder samt hotell är exempel på skyddsobjekt. Trafiken ger upphov till hälsostörande effekter som luftföroreningar och buller. Det bedöms dock att värdena för luftföroreningar ligger under gränsvärdena för miljökvalitetsnormen. En ökad trafik innebär även ökade risker för oskyddade trafikanter samt kan försvåra framkomsten eller skyddsåtgärder vid en olycka.

Konsekvenser & åtgärder:

Storvreta – Mindre konsekvenser från planen på omgivningen. Man bör planera för goda gång- och cykelvägar, inte minst längs väg 290 för att skapa säkra transportmöjligheter för den ökade befolkningen. Däremot medför bullret från vägar och i ännu högre grad järnväg att bebyggelseanpassning och åtgärder krävs. Den enskilt viktigaste åtgärden bedöms vara bullerskydd längs järnvägen. Bullerutredningar kommer att krävas i de flesta detaljplanerna i Storvreta.

Östra Fullerö, Sydöstra Fullerö (Kilen)– Bullerproblematiken är mindre än för bostäderna eftersom det inte råder lika hårda bullerkrav för handelsetableringar. Det är svårt att uttala sig om riskerna då verksamheten inte är klar i dagsläget, men stora mängder människor och trafik kan försvåra utrymning vid olycka eller försämra tillgängligheten för t.ex. utryckningsfordon. I detaljplanerna kan riskutredningar därför behöva utföras. Ev. miljö- eller allmänfarlig verksamhet kräver särskild prövning. Framkomlighet och utrymningsmöjligheter vid ett haveri eller en allvarlig olycka bör utredas ytterligare.

Naturmiljö och rekreation

Förutsättningar:

Särskilt värdefulla områden för naturmiljö är Storskogen i öster samt Fyrisåns dalgång i väster. Dess-utom finns värdefulla naturområden vid t.ex. Skarpan SV om Storvreta. Förekommande åkerholmar är biotopskyddade. Vid Fullerö backar/Stensgärde och Hämringe finns värdefulla naturområden som tangerar planområdet. Värdefulla rekreationsområden är i princip desamma.

Konsekvenser & åtgärder:

Storvreta – Små konsekvenser förutsatt att man undviker Skarpan, biotopskydd och Fyrisområdet. Bättre kontakt med Fyrisån kan ge positiva värden. Storskogen berörs ej av föreliggande förslag, men vid eventuell framtida utredning öster om järnväger bör stor naturhänsyn tas.

Östra Fullerö, Sydöstra Fullerö (Kilen) – Små konsekvenser – området består huvudsakligen av avverkad skogs-mark. Rekreationsvärdena i planområdet kan öka med t.ex. temapark. Vid utbyggnad av en ny trafik-plats vid Hämringe krävs naturhänsyn. Västra Fullerö - Konsekvenserna bedöms bli acceptabla förutsatt att intentionerna i detaljplanen fullföljs.

Sammanvägd bedömning samt måluppfyllelse

Planförslaget bedöms medföra betydande miljöpåverkan avseende klimatpåverkan samt stå i konflikt med av kommunen beslutade klimatmål liksom en långsiktigt hållbar utveckling. Bedömningen baseras framför allt på den ökade biltrafik som uppkommer till och från handelsområdet vid Fullerö. Åtgärder för att minska denna påverkan kan tänkas, men det bedöms inte realistiskt att dessa åtgärder kan upphäva den negativa effekten på kort till medellång sikt.

Det är även svårt att se hur betydande miljöpåerkan på landskapbild och kulturmiljö ska kunna undvikas från handelsområdet i Östra Fullerö, med tanke på de stora volymerna och sannolikt även från skyltning och ljus. Skyddande vegetation bedöms minska effekten men inte ta bort den helt.

Övrig befarad miljöpåverkan bedöms vara möjlig att minska till acceptabel nivå, men det kräver god planering och undvikande av de känsligaste områdena. Detta gäller t.ex., kulturmiljö, buller, naturmiljö och dagvattenhantering. Tänkbara konflikter med miljömål och långsiktigt hållbar utveckling bedöms gå att hålla på en acceptabel nivå förutsatt att orterna planeras med god kollektivtrafik, att kulturmiljö beaktas i planeringen samt att energiförsörjningen baseras på förnyelsebara bränslen. Positiva konsekvenser i form av uppförandet av bostäder i en bra boendemiljö med goda kollektivförbindelser, samt förbättring av rekreationsmiljöer kan uppkomma.

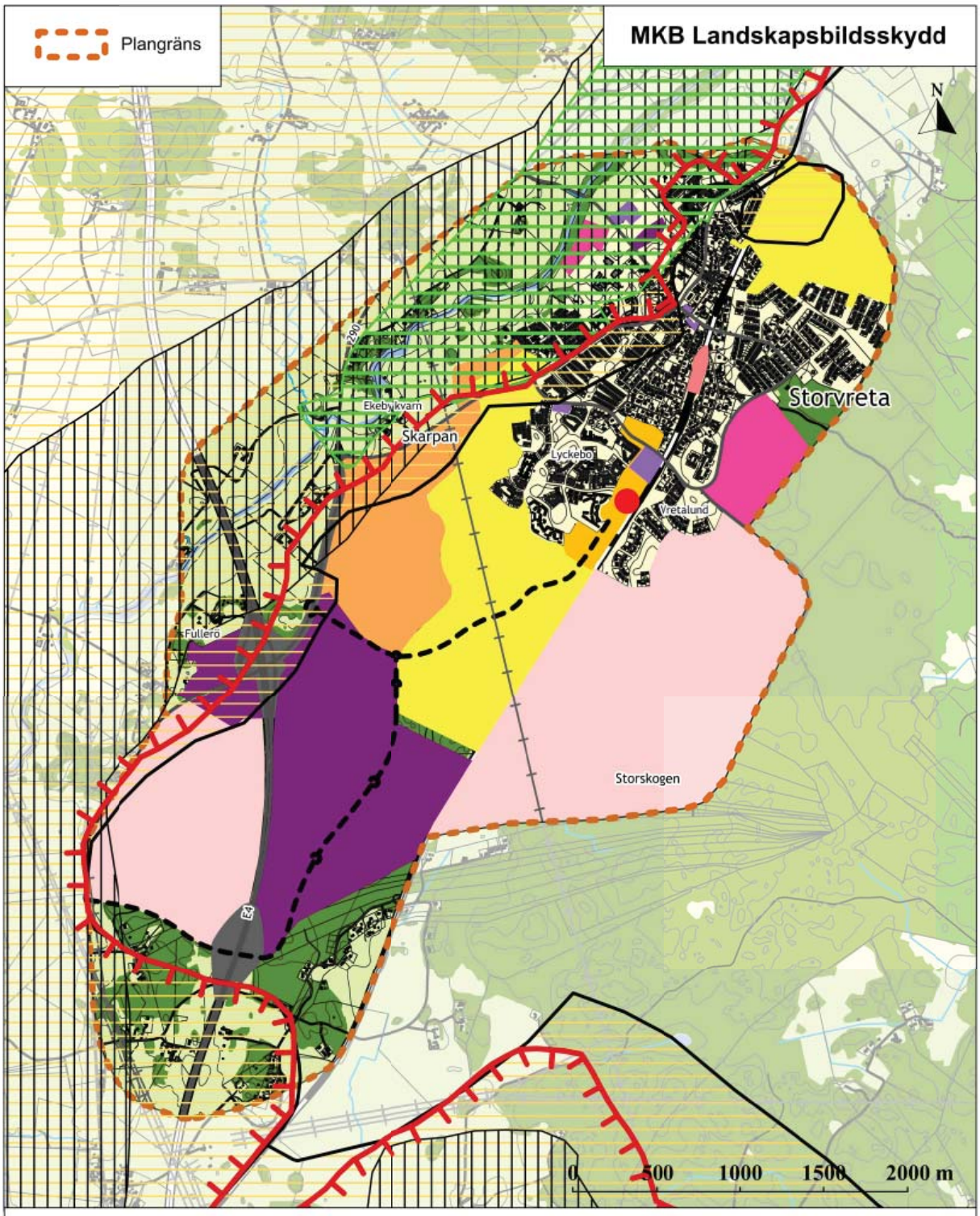
Vidare arbete samt uppföljning:

Både förutsedd och oförutsedd miljöpåverkan ska följas upp enligt miljöbalken. För att bättre kunna bedöma konsekvenserna behövs mer utvecklade planer för fr.a. det södra verksamhetsområdet. Dess-utom rekommenderas att ett antal ytterligare utredningar och analyser bör genomföras i den fortsatta planeringen, antingen i samband med det fortsatta arbetet med den fördjupade översiktsplanen eller i samband med framtagande av detaljplaner:

- Arkeologiska utredningar för de detaljplaner som berör de fornlämningstäta områdena i väster och norr
- Bullerutredningar för detaljplaner där hälsoskadligt buller riskerar uppkomma. Berör i första hand bostadsområdena men behövs även för t.ex. planer som innefattar hotell o dyl.
- Riskutredningar avseende trafik, utrymning och framkomlighet, i synnerhet för Fulleröområdet. Kan även behövas för ev. bensinmack eller för verksamhetsområden i söder om miljöfarlig verksamhet lokaliseras dit.
- Eventuellt behövs dagvattenutredningar samt dagvattenåtgärder i de detaljplaner som förläggs inom eller intill vattenskyddsområdet kring Fyrisån och de som har stora hårdgjorda ytor eller tillåter miljöfarlig verksamhet bensinmack eller dylikt.

Utöver dessa utredningar bör uppföljande mätningar utföras för de viktigaste konsekvenserna som planen skulle kunna ge upphov till. Bland dessa finns löpande recipientkontroll av vattenkvalitet i Fyrisån eller i tillflöden till denna från planområdet.

Om något av de mer storskaliga utbyggnadsalternativen genomförs bör mätningar av trafikmängder och flöden samt av ortsbornas resvanor göras regelbundet. I enskilda områden kan även behov av luftkvalitetsberäkningar finnas.



Landskapsbilddskydd

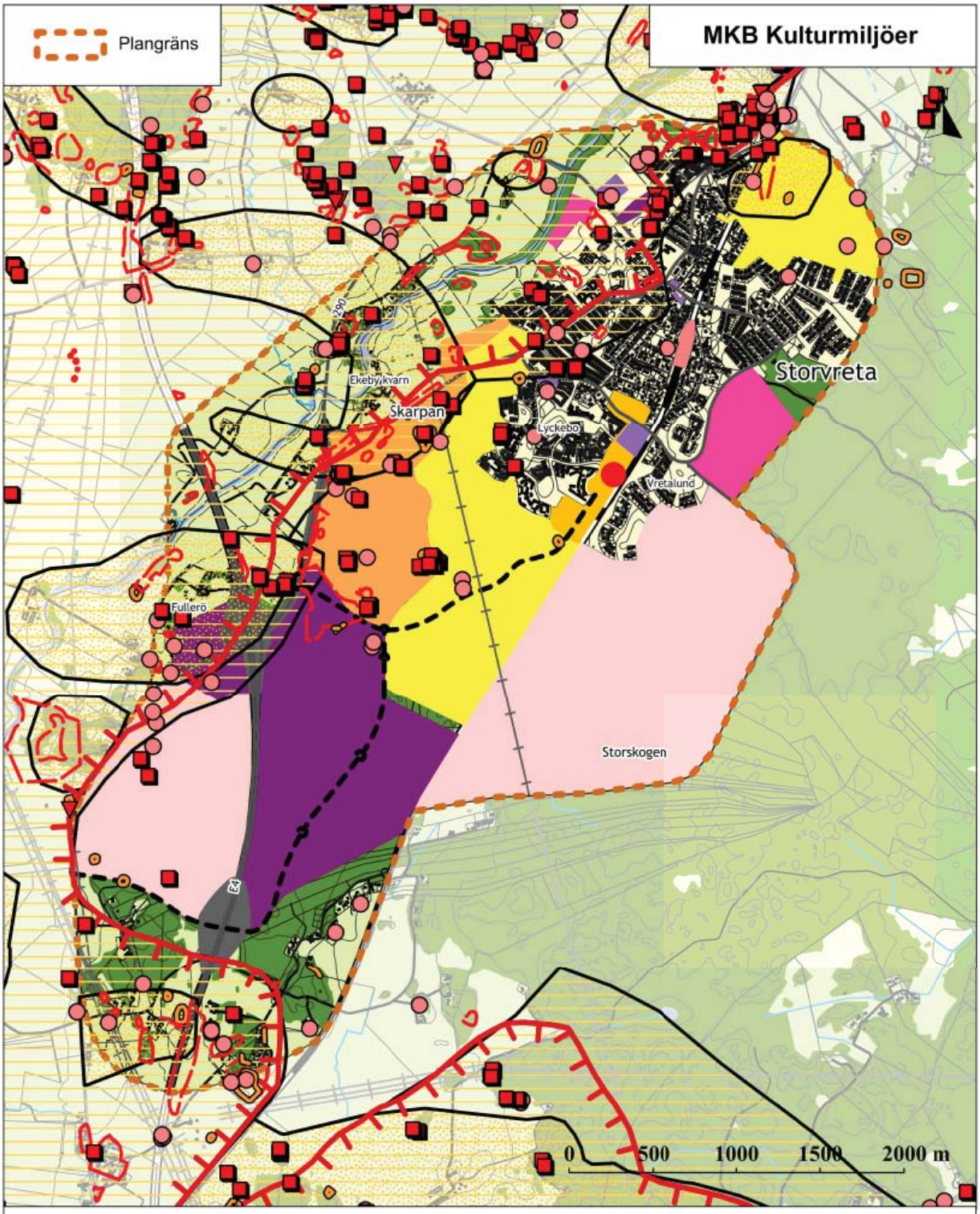
Riksintresse, kulturmiljö

Kulturmiljö, kommunal enligt inventering från 1970 och 1980-tal

Större odlingslandskap med särskilda landskapsvärden

©Uppsala kommun, 2012

Uppsala KOMMUN



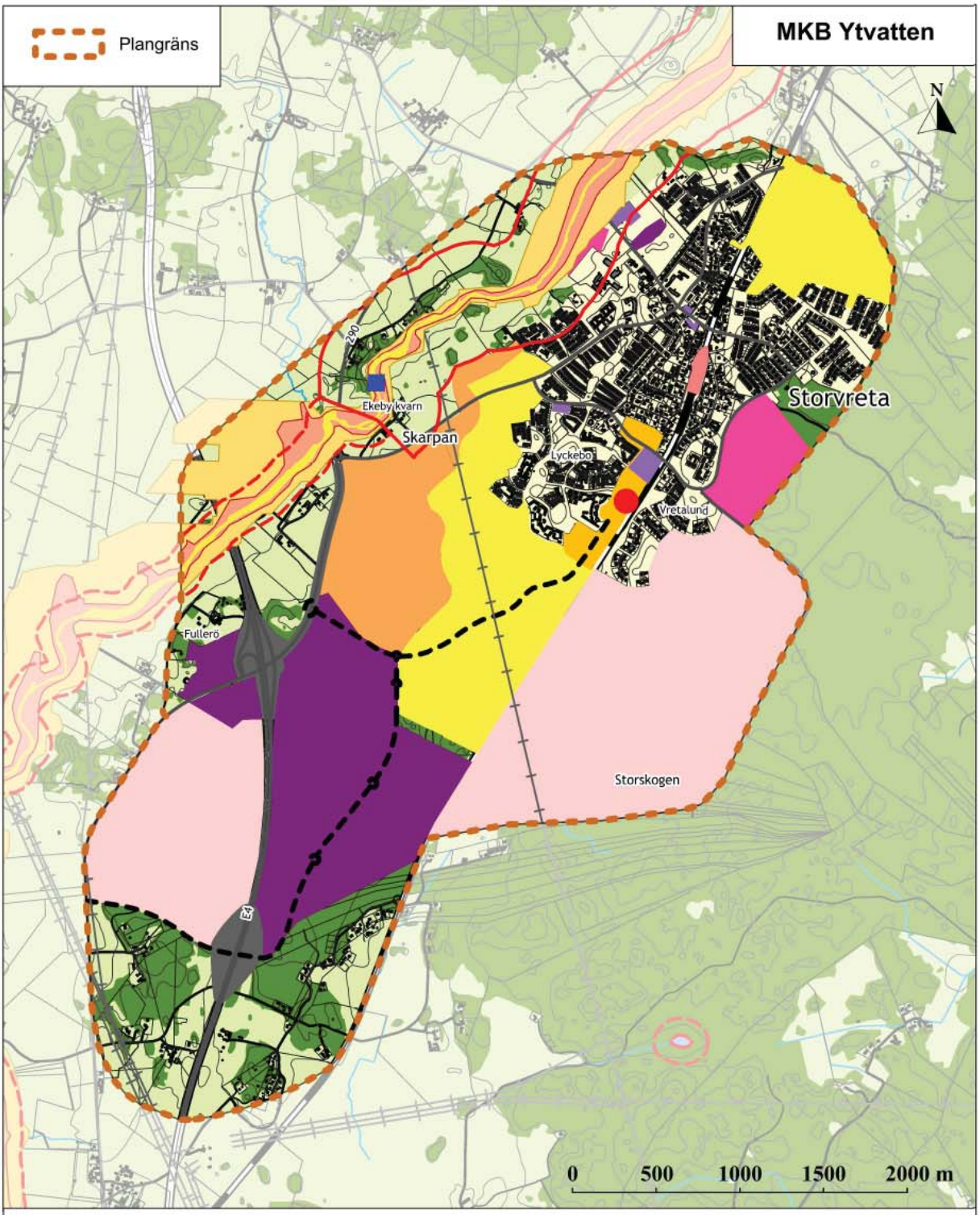
Fornminnesregistret

- Fast fornlämning
- Bevakningsobjekt
- Övrig kulturhistorisk lämning
- Fast fornlämning
- Bevakningsobjekt
- Övrig kulturhist. lämning

- Kulturmiljö kommunal kärna, enligt inventering från 1970 och -80 tal
- Kulturmiljö kommunal, enligt inventering från 1970 och -80-tal
- Riksintresse kulturmiljö

©Uppsala kommun, 2012

Uppsala KOMMUN



Damm

Måttlig ekologisk status i vattendrag

Strandskydd

100 m

300 m

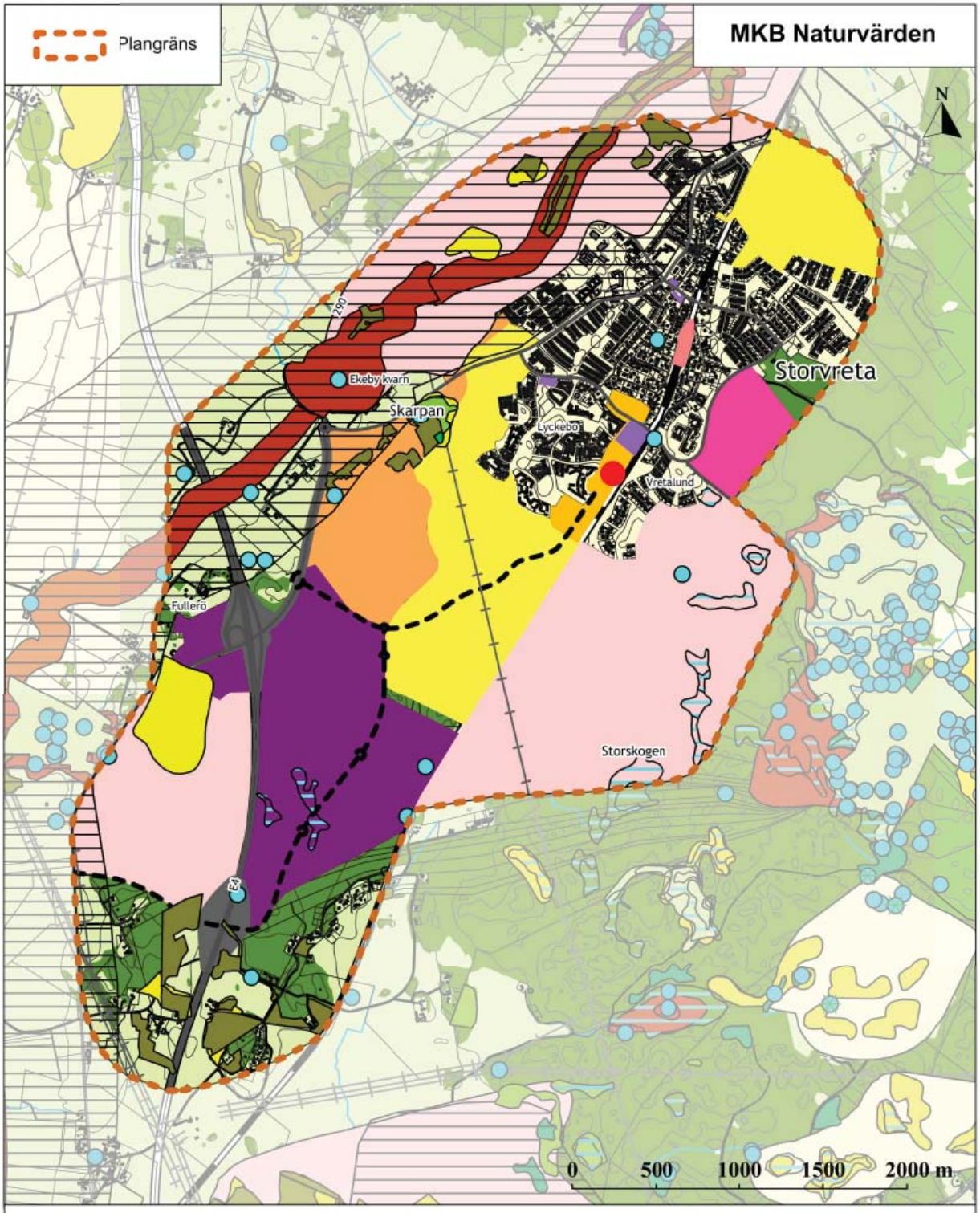
Översvämningsrisk

Stor sannolikhet för översvämning

Viss sannolikhet för översvämning

©Uppsala kommun, 2012

Uppsala KOMMUN



Naturvårdsinventering av
Uppsala kommun 1988-1996

Allmänna objekt

- I Högsta naturvärde
- II Mycket höga Naturvärden
- III Höga Naturvärden

Speciella objekt

- I Högsta naturvärde
- II Mycket höga Naturvärden
- III Höga Naturvärden

- Lokaler för rödlistade eller sällsynta arter
- Grova gamla träd
- Natura 2000
- Större odlingslandskap med särskilda landskapsvärden
- Ängs- och betesmark enligt Jordbruksverkets inventering 2002-2004
- Naturvärden enligt Skogsvårdsstyrelsens databas
- Nyckelbiotoper enligt Skogsvårdsstyrelsens databas
- Sumpskog enligt länsstyrelsen

©Uppsala kommun, 2012

Uppsala kommun

Jämförelse av miljökonsekvenser av olika alternativ

Nedan följer en kortfattad sammanfattning av miljökonsekvenserna för de olika alternativen som studerats i miljökonsekvensbeskrivningen, i tabellform. Röd färg innebär att alternativet medför betydande negativa konsekvenser och/eller går emot mål och intentioner i översiktsplan. Gul färg visar på möjliga konsekvenser som med ytterligare åtgärder bedöms kunna motverkas/kompenseras för. Grön färg innebär små eller positiva konsekvenser.

Konsekvenser	Planförslag	”Betoning bostäder”	”Huvudsak handel”	”Bara bostäder”	Nollalternativ
Landskapsbild	Måttligt negativa konsekvenser, framför allt i Östra Fullerö.	Troligen acceptabla konsekvenser. Dock krävs noggrann planering i vissa delområden.	Måttligt negativa konsekvenser Större konsekvenser än bostadsalternativet, men något mindre än planförslaget.	Små konsekvenser. Dock krävs noggrann planering i vissa delområden.	Inga konsekvenser för planområdet. Mindre konsekvenser än övriga alternativ.
Kulturmiljö	Acceptabla konsekvenser förutsatt att rekommendationer från framtida arkeologiska utredningar efterlevs och noggrann planering sker i vissa delområden	Relativt små konsekvenser. Dock krävs noggrann planering och arkeologisk utredning i vissa delområden.	Acceptabla konsekvenser förutsatt att rekommendationer från framtida arkeologiska utredningar efterlevs och noggrann planering sker i vissa delområden	Små konsekvenser. Dock krävs noggrann planering i vissa delområden.	Inga konsekvenser för planområdet. Mindre konsekvenser än övriga alternativ.
Mark och vatten	Acceptabla konsekvenser om föreslagna skyddsåtgärder genomförs.	Små konsekvenser	Acceptabla konsekvenser om föreslagna skyddsåtgärder genomförs.	Små konsekvenser	Små konsekvenser för planområdet. Osäkert i ett större perspektiv då motsvarande påverkan kan ske på annan ort.
Infrastruktur, transporter och klimat	Risk för mycket stora negativa konsekvenser med avseende på fr.a. klimat som är svåra att mildra. Motverkar mål och intentioner i ÖP.	Måttligt negativa konsekvenser.	Risk för stora negativa konsekvenser som är svåra att mildra. Motverkar mål och ÖP. Konsekvenser något mindre än planförslaget.	Relativt små konsekvenser. Ev. tom positiva i ett större perspektiv då motsvarande utbyggnad ej sker på annan ort.	Troligen mindre än för planförslaget och alternativen utom ”bara bostäder”. Beror på var bostäderna istället kommer till.
Hälsa och säkerhet	Risk för negativa konsekvenser som kan mildras genom trafikplanering, bulleråtgärder fr.a. kring järnvägen.	Risk för negativa konsekvenser som kan mildras genom trafikplanering, bulleråtgärder fr.a. kring järnvägen.	Mindre konsekvenser, dock krävs trafikplanering kring Fullerö.	Risk för negativa konsekvenser som kan mildras genom trafikplanering, bulleråtgärder fr.a. kring järnvägen.	Ingen förändring
Naturmiljö	Små konsekvenser (utredningsområdet öster om järnvägen är viktigt att bevaka)	Små konsekvenser	Små konsekvenser	Små konsekvenser (utredningsområdet öster om järnvägen är viktigt att bevaka)	Små konsekvenser för planområdet. Osäkert i ett större perspektiv då motsvarande påverkan kan ske på annan ort.
Rekreation	Små konsekvenser, i vissa stycken tom positiva.	Små konsekvenser, i vissa stycken tom positiva.	Små konsekvenser. Kan tillföra rekreationskvalitet till Uppsala.	Små konsekvenser, i vissa stycken tom positiva.	Små konsekvenser för planområdet. Osäkert i ett större perspektiv då motsvarande påverkan kan ske på annan ort.

Sociala konsekvenser

De sociala konsekvenser som den fördjupade översiktsplanens huvudalternativ medför definieras som påverkan på möjligheten att leva ett bra liv i en god livsmiljö under lika villkor för alla. Planen har konsekvenser för möjligheterna till ett bra boende, en bra fritid, god service, goda transporter och ett bra arbetsliv.

Trygghet

Planen innebär en beredskap för utbyggnad av samhället vilket ökar tryggheten. Planen ger även trygghet genom möjligheter till god service och vård för barn, ungdomar och äldre på orten. Även här förutsätts att ett ortscentra kan samexistera med ett externhandelsområde vid Fullerömotet.

Valfrihet

Ett ökat invånarantal ger en bättre grund för ett varierat kultur-, service- och föreningsutbud vilket ger större fritidsvalmöjligheter. Arbetsplatsutbudet ökar och möjligheten att välja boende och boendeform ökar. Goda kommunikationer och transporter med närhet till busstransporter och goda förbindelser med tåg bidrar till valfrihet och flexibilitet i resandet inom samt till och från orten.

Mångfald

Mångfald ökar med inflyttning. En ökad variation i boendeformerna får som konsekvens att det finns utrymme för grupper med olika behov. Ett exempel är att en viss förtätning av orten kan bidra till ett ökat antal mindre bostäder som inbjuder ungdomar som vanligen flyttar ifrån orten för att skaffa eget första boende, att stanna kvar. Fritidsaktiviteterna i orten kan komma att ha en större bredd med ett ökat invånarantal.

Utbyggnad av ett verksamhetsområde skapar nya typer av arbetsplatser och servicepunkter i närheten av Storvreta.

Jämställdhet och tillgänglighet

Planen medför ökade möjligheter för kollektiva transporter vilket bidrar till en ökad jämställdhet mellan olika samhällsgrupper. Offentlig och kommersiell service kan utökas med ett ökat underlag i form av nya boende. En risk finns dock för att tillgängligheten till service minskar drastiskt om ett handelsområde vid Fullerömotet konkurrerar ut bostadsnära service i ett ortscentra. För att förhindra en försämrad tillgänglighet för vissa samhällsgrupper, som t.ex. människor utan bil eller med rörelsehinder, krävs en god planering av ortens kollektivtrafik för att även täcka in ytterområden i orten. Detta kommer även att gälla verksamhetsområdet i södra delen av planområdet.

Planen bedöms inte ge några större negativa effekter för barn och ungdomar vad gäller möjligheten att röra sig inom och i närheten av orten då goda möjligheter finns att förbättra busstransporter och bygga nya skolvägar, cykelbanor.

Delaktighet

Då orten växer minskar upplevelsen av delaktighet i samhället. Samtidigt kommer fler få möjlighet att både bo och arbeta på orten. Det utökade utbudet av fritidsaktiviteter, service och evenemang ger effekten att fler kan leva större delen av sina liv på orten. I processen med framtagandet av den fördjupade översiktsplanen har medborgardialogen varit ett verktyg för olika intressegrupper, äldre, yngre, män och kvinnor att vara delaktiga i processen. Även i det fortsatta planarbetet kommer allmänheten få möjlighet att påverka beslutsprocessen.

Kommunalekonomiska konsekvenser

Större tröskelinvesteringar är kopplade till respektive etapputbyggnad, och redovisas i avsnitt ”Etapputbyggnader”. Det är däremot ej klargjort vilka ungefärliga intäkter den totala utbyggnaden av planområdet kommer att ge och därmed inte heller hur stor andel av investeringskostnaderna som kan komma att läggas på exploateringen i förhållande till vad kommunen eller andra parter måste bidra till. Mycket stora kommunala förinvesteringar med långa och osäkra återbetalningstider bör undvikas.

Utan stationsflytt

Attraktiviteten i att bygga bostäder i flerbostadshus inom de södra nybyggnadsområdena småstads- och centrumområde påverkas av närheten till tågstationen och de överiga centrumverksamheter stationsflytten medför. Om inte stationsflytt realiseras finns stor risk för att utbyggnaden inte kommer att ha möjlighet att nå den täthet som föreslås.

Om inte stationsflytt realiseras kommer befintligt stationsområde behöva utvidgas med parkering och omstigningsplats. Inköp av redan bebyggd mark behöver ske och en matargata som går förbi stationsområdet kommer troligen realiseras. G/c-vägar från södra delar behöver förstärkas till bef tågstation så att en trygg och snabb koppling säkerställs.

Referenser

Uppsala kommun: *Översiktsplan 2010 för Uppsala kommun*. Antagen av KF 2010-06-17

Uppsala kommun: *Handlingsplan för utveckling av handeln i Uppsala kommun.* Antagen av KS 07-05-15

Uppsala kommun: *Detaljplan för Västra Fullerö.* Laga kraft 2008

Uppsala kommun: *Detaljplan för Fulerömotet sydvästra samrådshandling.* Pågående

Uppsala kommun: *Detaljplan för Ekhagen, Adolfsberg.* Vilande

Uppsala kommun: *Detaljplan för Vretalund.* Laga kraft 2004

Storvreta biblioteks och kulturförening: *Storvretabygden, forntid-nutid.* Redaktör Helmer Wallner. 19??

Vägverket: *Förstudie väg 696 och 699 i Storvreta*. Samrådshandling. 2003

Vägverket: *Förstudie Fullerö trafikplats.* 2010

HUI: *Konsekvensanalys Storvreta- en förenklad analys av förutsättningar för och konsekvenser av utökad handel i Fullerö.* 2008-04-23.

Ramböll: *Bullerutredning Storvreta*. 2011-02-24.

Vision 2050

Om 40 år, hur ser det då ut i Storvreta? Kanske har målbilden för 2030 uppfyllts för länge sedan. Orten har fortsatt växa in mot Uppsala och är sammanlänkat med Gamla Uppsala. Antalet invånare i Storvreta är nu uppe i 20 000. Området runt E4 har fortsatt expandera och en ny trafikplats söder om Fullerömotet är under byggande. Regionen växer och kollektivtrafikstråket har försetts med förarlös spårtrafik på banor i nytillkomna områden.

Runt Fullerömotet är det liv och rörelse. Fullerö har blivit ett omtyckt utflyktsmål med ett flertal attraktioner. Här finns ett stort upplevelsecentrum med vikingatema som lockar turister både hit, till gamla Uppsala, samt ger handelsområdet vid Fullerö bärighet.

Orten har ett mycket rikt idrotts- och friluftsliv. Under lång tid har stora satsningar gjorts på idrottsfronten. Flera anläggningar är uppförda bl a inomhusarenor för fotboll och innebandy samt simhall och en skidskytteanläggning. Allt detta har gett utdelning. Storvreta är ett nationellt idrottscentrum med flera elitlag, ett väl etablerat idrottsgymnasium och en idrottshögskola som är under uppbyggnad.

Storvreta är attraktivt för de som ska etablera sig. Människor i alla åldrar söker sig hit. Framförallt småbarnsfamiljer och friluftsintresserade väljer Storvreta där natur och service finns inpå husknuten. Många av de som växer upp här väljer att stanna kvar. Möjlighet till attraktivt arbete och boende kan kombineras. Närhet till väl fungerande kollektivtrafik ger flexibilitet och kan tillfredställa pendlarens behov.

Storvreta blomstrar ånyo. 100 år efter förra eran har samhället på nytt blivit en profil som har stolthet och egen stark identitet. Ortskärnan sjuder av liv dagtid så väl som kvällstid. Arbetsplatser, bostäder och kulturliv blandas i en smältdegel. Här känner folk varandra och takten är lugnare än inne i stan. Samtidigt är samhället stort nog att ha högt i tak och ge möjlighet för människor att utvecklas.

Storvreta samhälle är i balans med naturen och ortens utsläpp av växthusgaser har reducerats kraftigt. Husen värms av fjärrvärme, alternativt är byggda som lågenergihus med endast hjälpvärme av solceller.

Naturen är en viktig del av Storvreta. Landskapsrummet runt Fyrisån har bevarats och är ett rikt rekreationsstråk som kan följas hela vägen från Uppsala till Storvreta. Fyrisåns vatten är rent och tjänligt som badvatten.

Ekeby kvarn är ett centrum både för natur och kulturupplevelser. Kvarnen har åter tagits i bruk och här finns ett konstgalleri, kafé och hantverksateljéer. Här finns även ett informationscentrum kring naturvärden i området. Ekeby kvarn är en mycket populär samlingspunkt och ger det nya Storvreta en förankring i det starka kulturarvet.

LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Rickard Grönborg
018-195368
rickard.gronborg@lansstyrelsen.se

YTTRANDE

2011-07-05 Dnr: 401-1770-11

Uppsala kommun
Byggnadsnämnden
753 75 Uppsala

Utställning av förslag till fördjupad översiktsplan för Storvreta, Uppsala kommun

Sammanfattning

Länsstyrelsen anser att föreslagna verksamhets- och handelsområden Östra och Sydöstra Fullerö kan innebära påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö, Gamla Uppsala samt Fyrisåns och Björklingeåns dalgångar. I miljökonsekvensbeskrivningen anges att föreslaget handelsområde strider mot översiktsplanens intentioner. Av antagandehandlingen ska det framgå att Länsstyrelsen har avvikande mening när det gäller påverkan på riksintresset för kulturmiljö se under rubriken Riksintressen.

Inledning

Uppsala kommun har översänt ett förslag till fördjupad översiktsplan för Storvreta till Länsstyrelsen för granskning enligt 4 kap 9 § plan- och bygglagen, PBL 1987:10 / 3 kap 16 § PBL 2010:900. Planförslaget har varit utställt under perioden 2011-05-05 – 2011-07-05.

Länsstyrelsen lämnade 2010-03-30 ett yttrande över samrådsförslag till fördjupade översiktsplanen för Storvreta. Kommunen har beaktat Länsstyrelsens och andra remissinstansers yttranden i en samrådsredogörelse. Under samrådsrespektive utställningstiden har förslaget remitterats till statliga myndigheter. Yttranden som inkommit till Länsstyrelsen under utställningstiden bifogas.

Överprövningsgrunder

Enligt plan- och bygglagen är översiktsplanen det medel som ska användas för att redovisa hur kommunen vid efterföljande planläggning och prövning av frågor om lov tillgodoser olika statliga intressen och bidrar till en långsiktigt hållbar samhällsplanering. Översiktsplanen är ett strategiskt instrument som statliga myndigheter måste förhålla sig till i sina beslut gällande samhällsbyggnadsfrågor. Länsstyrelsen ska därför i granskningsyttrandet ange om kommunens förslag till översiktsplan:

1. inte tillgodoser **riksintressen** enligt 3 och 4 kap. miljöbalken (MB)
2. inte iakttar en **miljökvalitetsnorm** enligt 5 kap. MB
3. redovisar områden för landsbygdsbygdsutveckling i strandnära lägen **(LIS)**, som inte är förenliga med 7 kap 18e § första stycket MB
4. inte har samordnats på lämpligt sätt gällande användningen av mark- och vattenområden som angår flera kommuner (**mellankommunala frågor**)
5. är olämpligt med hänsyn till boendes och övrigas **hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor,** översvämning eller erosion

LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

YTTRANDE

2011-07-05 Dnr: 401-1770-10

Enligt 4 kap. 2 § PBL 1987:10 / 3 kap. 20 § PBL 2010:900 ska Länsstyrelsens granskningsyttrande fogas till den antagna översiktsplanen. **Om Länsstyrelsen inte har godtagit planen i viss del ska det även skrivas in i den antagna planen.**

Granskningssynpunkter

Allmänt
Planförslaget är i stort bra upplagt och är lättläst. Länsstyrelsen vill påpeka att kartmaterialet bör förbättras. De tematiska kartorna bör vara i A4 format och innehålla skalstock, norrpil m.m. Ett exempel är att kartorna som beskriver genomförandet är väldigt svåra att tyda. Sammanfattande kartan bör vara i minst A3 format. Enligt plan- och bygglagen ska planens konsekvenser och innebörd kunna utläsas utan svårighet (Lag *2007:1303, och PBL 1987:10, 4 Kap. 1 § samt PBL 2010:900 3 kap. 6 §*).

Länsstyrelsens granskningssynpunkter utifrån de fem prövningsgrunder som Länsstyrelsen ska bevaka enligt 4 kap. 9 § (PBL 1987:10) / 3 kap. 16 § (PBL 2010:900): redovisas nedan.

Riksintressen

Riksintressen för kulturmiljö
Riksintresse för kulturmiljö, Gamla Uppsala samt Fyrisåns och Björklingeåns dalgångar, ligger delvis inom planområdets västra del. Delar av den planerade utvecklingen av Storvreta kommer direkt eller indirekt att påverka riksintresset. Länsstyrelsen ser positivt på kommunens ambition att ytterligare tillgängliggöra områdena runt Fyrisån och öka kontakten med årummet. Samtidigt finns betydande risker för skada på riksintresset i och med nytillskott av bebyggelse och handelsområden.

Den planerade utvecklingen av nytt handelsområde i Östra Fullerö är problematisk. Kommunen arbetar med en detaljplan av området, i vilken hänsyn till riksintresset sägs behandlas i detalj. Länsstyrelsen har i tidigare yttrande framhållit att det finns stor risk för påtaglig skada på riksintresset, och att skaderisken är avhängig utbyggnadens placering, utformning och höjd. Länsstyrelsen vidhåller sin bedömning att risk för påtaglig skada på riksintresset finns, och att det i den fördjupade översiktsplanen saknas ställningstaganden som klargör hur sådan skada ska undvikas.

Den fördjupade översiktplanen ska klargöra hur värdena i riksintresset för kulturmiljö ska beaktas. Kommunen anger att man vill arbeta med att utveckla tillgängligheten till det kulturhistoriska landskapet väster om Storvreta, vilket bl.a. ska ske med hjälp av naturstigar. Vidare planeras för ny bebyggelse i området mellan Fullerö och Storvreta, mot årummet. Omfattningen av denna bebyggelse har minskats i utställningshandlingen, och inplacering av huskroppar ska enligt den fördjupade översiktsplanen ske mycket omsorgsfullt och varsamt. Som nämnts ovan ser Länsstyrelsen positivt på viljan att underlätta tillgängligheten till

riksintresseområdet, men saknar samtidigt en redogörelse för hur riksintresseområdets värden kan införlivas i, och få betydelse för, tätortens expansion.

Den samlade påverkan på riksintresseområdet bedömer Länsstyrelsen som outredd. Det anges i kommunens samrådsredogörelse att påverkan på riksintresseområdet för kulturmiljö ska beaktas i varje enskilt fall, men det är framför allt i den fördjupade översiktsplanen som en prognostiserande helhetsbedömning kan göras. Länsstyrelsen har tidigare påpekat att eftersom sådana ställningstaganden är otydligt uttryckta i kommunens översiktsplan, så bör detta tydliggöras i bl.a. kommande fördjupningar av översiktsplanen.

Ett framtida utvecklingsområde väster om Europaväg 4 har utpekats. Området exponerar ut mot riksintresseområdet för kulturmiljö, och Länsstyrelsen bedömer att verksamheter inom området kan komma att påverka riksintresset. Kommunen har inte angivit några riktlinjer för att tillgodose riksintresset i denna del, därför kan inte Länsstyrelsen bedöma påverkan i detta skede.

Riksintresse för kommunikationer (järnvägar och vägar)
Planens genomförande bygger till stor del på tillkomst av både statlig och kommunal infrastruktur. Redan i den första etappen finns kommunens önskemål om en utbyggd trafikplats vid Europaväg 4 med. I etapp 2 och 3 önskar kommunen flytt av järnvägsstation samt en utbyggnad av en ny trafikplats. Projektens genomförande när det gäller det statliga vägnätet och järnvägsnätet finns inte upptagna som objekt i den nationella planen för transportsystemet år 2010-2021, eller i Länstransportplanen som gäller för samma år. Länsstyrelsen anser att åtskilliga utredningar behöver göras när det gäller infrastrukturen, bland annat när det gäller ett lokalt gatunät i det föreslagna verksamhetsområdet Sydöstra Fullerö. Som tidigare påpekats saknas riktlinjer för det framtida utredningsområdet väster om Europaväg 4, se även avsnittet *Riksintresse för kulturmiljö.*

Riksintresse för civil luftfart
Länsstyrelsen vill erinra om att kommunen inte har beaktat riksintresset för civil luftfart Uppsala flygplats. Planen måste kompletteras med detta samt hur kommunen avser att tillgodose riksintresset.

Miljökvalitetsnormer

Luft
I planen saknas ett resonemang kring hur kommunen har tagit hänsyn till miljökvalitetsnormerna för luft. Den bedömning som gjorts när det gäller planens påverkan på miljökvalitetsnormen för luft bör framgå.

Yt- och grundvatten
Länsstyrelsen anser att kommunen i planbeskrivningen bör tydligare behandla miljökvalitetsnormerna för ytvatten **och** grundvatten. Vattenförekomsten i planområdet har måttlig status. Vattenstatusen ska förbättras, planen får inte medverka till att statusen försämras. Kommunen bör se över befintliga utsläpp av

dagvatten och renat avloppsvatten för att miljökvalitetsnormen ska kunna uppnås. En bedömning av utsläppsökningen och eventuell påverkan på miljökvalitetsnormen bör göras i planen. Det framgår inte vilken bedömning som gjorts när det gäller planens påverkan på miljökvalitetsnormen för ytvatten och grundvatten. Planbeskrivningen bör hänvisa till berörda delar i miljökonsekvensbeskrivningen. Se även avsnittet synpunkter på MKB.

Mellankommunala frågor
Länsstyrelsen vill betona vikten av samplanering med närliggande kommuner även i den fortsatta planeringen.

Miljö, hälsa och säkerhet

Förorenade områden
Enligt Naturvårdsverkets framtagna rapport nr 5608 från år 2006 framgår att en fördjupad översiktsplan bör redovisa förorenade områden. Planen bör kompletteras med dessa områden. I Länsstyrelsens databas över potentiellt förorenade områden finns 17 platser i planområdet upptagna. De kan vara påverkade av diverse föroreningar, bland annat finns tre gamla avfallsdeponier.

Vattenskyddsområde
Länsstyrelsen vill erinra om att vattenskyddsområdet inom planområdet består av både vattnet i Fyrisån **och** grundvattnet i åsen. Vattnet i åsen är skyddsvärt ur dricksvattensynpunkt. I planen tillkommer en rad hårdgjorda ytor vid föreslagna handels- och verksamhetsområden. Dagvattnet från dessa områden föreslås i planen infiltreras i åsen, vilket kan innebära att grundvattnet förorenas vilket i sin tur också medför att dricksvattnet förorenas. Planen bör redogöra för hur dricksvattentäkten i åsen ska tryggas. Se även yttrande från SGU.

Miljömål
På sidan 39 i miljökonsekvensbeskrivningen redovisas att planförslaget avseende Fullerö som är område för handel, verksamheter och en ny trafikplats, strider mot intentionerna i översiktsplanen samt nationella och lokala miljömål. Orsaken till detta beror till övervägande del på den biltrafikökning som kan förväntas tillkomma till följd av handelsområdet Fullerö park. Koldioxidutsläppen förväntas öka med 3,6 %. Länsstyrelsen anser att kommunen bör ta fasta på beskrivningen i MKB:n och redovisa tydliga åtgärder för att minska planförslagets motstridiga effekter på berörda nationella och lokala miljömål samt översiktsplanen.

Övriga synpunkter

Fornlämningar
Inför framtida utbyggnader kommer arkeologiska utredningar, förundersökningar och särskilda undersökningar att krävas för att klargöra fornlämningsförekomster. Länsstyrelsen fattar beslut enligt kulturminneslagen om tillstånd till ingrepp i fasta fornlämningar. Förekomsten av fasta fornlämningar kan förhindra möjligheten för nybyggnation.

Strandskydd
De tänkta bebyggelseområdena närmast Fyrisån ligger inom eller tangerar strandskyddsområde och särskilda skäl krävs om området ska kunna bebyggas.

Ny plan och bygglag (PBL 2010:900)
Framtagandet av den fördjupade översiktsplanen följer bestämmelserna i plan- och bygglagen från 1987 (1987:10), enligt övergångsbestämmelserna i nya plan och bygglagen som började gälla 2 maj 2011 (2010:900). Den nya fördjupade översiktsplanen kommer emellertid att användas då den nya plan- och bygglagen gäller. I utställningsförslaget återfinns ett flertal hänvisningar till lagrum i PBL (1987:10). När motsvarande bestämmelser också finns i PBL (2010:900) utan någon egentlig ändring föreslår Länsstyrelsen att förslaget ses över inför antagandet, så att hänvisningar även görs till nytt lagrum och innehåll enligt PBL (2010:900).

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING (MKB)

SYFTE MED MILJÖBEDÖMNING AV PLANER

Syftet med miljöbedömningar av planer är att få en bättre miljö, en hållbar utveckling och bättre planer. Syftet kan sammanfattas enligt följande:

- Integrera miljöhänsyn i utarbetandet och antagandet av planer.
- Främja hållbar utveckling
- Öka genomsiktligheten.
- Miljöbedömning och samråd skall påverka planeringen.
- Konsekventare planer så att företag och myndigheter får tydligare ramar att förhålla sig till och verka inom.

Detta är tänkt att uppnås genom att miljöbedömningarna kommer in i ett tidigt skede, långt innan t.ex. byggprojekt är låsta till specifika lokaliseringar och utformningar. Miljöbedömningar av planer syftar därför till att redan i tidiga skeden av planeringen miljöbedöma och miljöanpassa projektbeslut.

Inom ramen för en miljöbedömning, enligt 6 kap 11 § i MB ska myndigheten eller kommunen upprätta en miljökonsekvensbeskrivning. Den betydande miljöpåverkan som planen eller programmet kan antas medföra ska identifieras, beskrivas och bedömas. Miljöbedömningen ska avgränsas utifrån planens eller programmets syfte och detaljeringsgrad. Rimliga alternativ ska också identifieras, beskrivas och bedömas. I samma paragraf anges att MKB:n ska innehålla en beskrivning av de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan.

LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

YTTRANDE

2011-07-05 Dnr: 401-1770-10

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen (MKB)

Allmänna synpunkter
Miljökonsekvensbeskrivningen har en bra struktur och är lättläst, de alternativ som framförs i planen och miljökonsekvensbeskrivningen bedöms vara relevanta. I MKB:n beskrivs förutsättningar och värden på ett bra sätt och det går att utläsa konsekvenser och eventuella förslag till åtgärder för att minska miljöpåverkan. Länsstyrelsen finner att MKB:n uppfyller syftet med miljöbedömning av planer och lagens krav på en MKB.

Ytvatten och grundvatten
I miljökonsekvensbeskrivningens kapitel 3.4 nämns Miljökvalitetsnormerna för vatten, både yt- och grundvattenförekomsten. I texten behandlas dock inte miljökvalitetsnormen för grundvatten. Vattholmaåsen utgör en av Vattenmyndigheten utpekad grundvattenförekomst. I Vattenmyndighetens riskbedömning framgår att grundvattenförekomsten har en mycket stor potentiell föroreningsbelastning. Länsstyrelsen anser att det bör framgå av miljökonsekvensbeskrivningen att grundvattenförekomsten Vattholmaåsen riskerar att inte uppnå god kemisk status till år 2015. Se även yttrande från SGU.

Miljökvalitetsnormer för luft
I MKB:n hänvisas till förordningen (2001:527) om miljökvalitetsnormer för utomhusluft. Det har kommit en ny förordning om miljökvalitetsnormer för luft under år 2010 (SFS 2010:477). Den nya förordningen innehåller samma miljökvalitetsnormer av gränsvärdes- och målsättningskaraktär som tidigare, men har även utökats med miljökvalitetsnormer för fina partiklar (PM 2,5).

Deltagare
Yttranden har inkommit från ett antal statliga myndigheter. Länsstyrelsens enheter har bidragit med underlag. I handläggningen av detta ärende har Linda Jonsson och Anna Jakobsson (Miljöskyddsenheten), Göran Cederholm (Enheten för samhällsskydd och beredskap) Roger Edenmo och Tina Fors (Kulturmiljöenheten) och Eva Bergdahl (Samhällsbyggnadsenheten) deltagit. Beslut i detta ärende har fattats av Länsråd Leif Byman. Rickard Grönborg (Samhällsbyggnadsenheten) har varit föredragande.

Leif Byman

Rickard Grönborg

LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

YTTRANDE

2011-07-05 Dnr: 401-1770-10

Bilagor:

Yttranden från statliga myndigheter och bolag, bilaga 1-3

1. Yttrande från Sveriges geologiska undersökning (SGU)
2. Yttrande från Försvarsmakten
3. Yttrande från Trafikverket

Sändlista:

Trafikverket
Boverket
Naturvårdsverket
Svenska kraftnät
SGU
Vattenmyndigheten Länsstyrelsen i Västmanland
SGI
Försvarsmakten
Regionförbundet

Kopia internt inom länsstyrelsen:

- Miljöskyddsenheten
- Naturmiljöenheten
- Kulturmiljöenheten
- Landsbygdsenheten
- Ledningskansliet
- Länsledningen
- Enheten för samhällsskydd och beredskap
- Samhällsbyggnadsenheten (2 ex)
- Rättsenheten

Miljökonsekvensbeskrivning

av fördjupad översiktsplan för Storvreta i Uppsala kommun

White arkitekter, januari 2012
Jan Wijkmark

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning **2**

Sammanfattning **3**
Konsekvensbedömning av planförslaget 3
Sammanvägd bedömning av planförslaget inklusive måluppfyllelse 7
Konsekvenser av alternativen ”betoning bostäder”, ”huvudsak handel”, ”bara bostäder” samt av nollalternativ 7
Uppföljning 8

1. Bakgrund **9**
1.1 Fördjupad översiktsplan 9
1.2 Planområdet 9
1.3 Övrig planering av betydelse för denna plan 11

2. Miljöbedömningsprocessen **12**
2.1 Planförslagets framväxt 12
2.2 Beskrivning av planförslaget 13
2.3 Behovsbedömning (avgränsning av sakfrågor) 16
2.4 Alternativ 16
2.5 Nollalternativ 23

3. Konsekvenser av planförslaget **24**
3.1 Betydande miljökonsekvenser 24
3.2 Konsekvenser för landskapsbilden 24
3.3 Övriga konsekvenser för kulturmiljön 28
3.4 Konsekvenser för mark och vatten 32
3.5 Konsekvenser för transport och kommunikation samt infrastruktur 40
3.6 Konsekvenser för klimatet 42
3.7 Konsekvenser för hälsa och säkerhet 44
3.8 Konsekvenser för naturmiljö 47
3.9 Konsekvenser för rekreation och friluftsliv 49

4. Konsekvenser av övriga alternativ **50**
4.1 Allmänt om alternativen 50
4.2 Konsekvenser för landskapsbild 50
4.3 Konsekvenser för kulturmiljö 51
4.4 Konsekvenser för mark och vatten 51
4.5 Konsekvenser för/av transport och kommunikation 52
4.6 Konsekvenser för klimatet 52
4.7 Konsekvenser för hälsa och säkerhet 53
4.8 Övriga konsekvenser (naturmiljö, rekreation) 53
4.9 Konsekvenser för nollalternativet 54

Referenser **55**

Sammanfattning

I samband med framtagandet av en fördjupad översiktsplan för Storvreta-Fullerö i Uppsala kommun har en miljöbedömning enligt miljöbalken med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) gjorts. MKB:n har tagits fram av White arkitekter AB på uppdrag av Uppsala kommun. Miljöbedömningen inleddes med en behovsbedömning där betydande miljöpåverkan bedömdes kunna uppkomma avseende Landskapsbild, Kulturmiljö, Mark och vatten, Transporter och teknisk försörjning, Resurser, Hälsa och säkerhet samt Måluppfyllelse. Dessa konsekvenser har utretts närmare i denna MKB. Samråd har hållits med länsstyrelsen. Yttrande från länsstyrelsen har inkommit i samrådsskedet och utställningsskedet.

Planförslaget innebär en betydande utbyggnad av bostäder i Storvreta (c:a 1 600 nya bostäder både som en- och flerbostadshus), en storskalig handel och temapark i Östra Fullerö (c:a 33 000 m^2 byggnadsyta) samt en utbyggnad av handel mm i Västra Fullerö enligt antagen detaljplan (c:a 24 000 m^2). Allt detta sker till år 2030.

Eftersom planförslaget innebär mycket kraftig exploatering i ett idag relativt glesbebyggt område har det varit relevant att fundera på alternativa utbyggnadsscenarion som bygger på en inte fullt så kraftig utbyggnad inom planområdet utan där delar av funktionerna kommer till på annan plats i kommunen. Här har tre alternativ formulerats. Det ena (”betoning på bostäder”) innebär i stort sett full utbyggnad av bostäder i Storvreta men endast ungefär halv utbyggnad av planerad handel i Fullerö, dvs. c:a 17 000 m^2. Ingen dagligvaruhandel tillkommer i Fullerö. Det andra (”huvudsak handel”) fokuserar på handel och temapark i Fullerö och inkluderar ett mindre antal nya bostäder i Storvreta (c:a 800 st.). Det tredje, (”bara bostäder”) följer i stort sett intentionerna från den tidigare översiktsplanens ortsfördjupning och har fokus på bostäder i Storvreta (1 600 st.) och endast trafikantservice vid Östra Fullerö. Inget av alternativen innebär lika stor exploatering som planförslaget och är därför inte helt jämförbara med det. Därför förutsätts att den expansion som inte sker inom planområdet sker på annan ort. Alla tre bedöms dock som möjliga slutresultat till år 2030 men alternativen kan också ses som tänkbara etapper på väg mot en fullständig utbyggnad. Dessutom har ett nollalternativ utretts.

Planförslaget bedöms ge upphov till betydande negativ miljöpåverkan avseende klimat och även stå i konflikt med lokala miljömål och intentioner i översiktsplanen. Även påverkan på landskapsbilden bedöms bli betydande. En nära nog lika stor påverkan bedöms uppkomma av alternativet ”huvudsak handel”. En mindre men inte obetydlig påverkan uppkommer även från alternativet ”betoning bostäder”. Det enda alternativ förutom nollalternativet som bedöms ha en helt acceptabel miljöpåverkan och ligga i linje med mål och intentioner är ”bara bostäder”.

Konsekvensbedömning av planförslaget

Landskapsbild

Området kring Fyrisån och den öppna slätten väster därom har skydd för landskapsbilden baserat på det öppna, historiska kulturlandskapet med vida utblickar.

Storvreta – Det är avgörande hur bebyggelsen avgränsas mot de öppna landskapsrummen i väster. Jämfört med samrådsalternativet har bebyggelsen dragits tillbaks mot skogsbrynen och bebyggelse ute i det öppna landskapet ska endast tillåtas om särskild hänsyn tas till miljön. Med liggande planförslag bedöms påverkan därigenom vara acceptabel.
Östra Fullerö och Sydöstra Fullerö (Kilen) – Området ligger i huvudsak inte ute i det öppna odlingslandskapet men ligger i gengäld högt i terrängen. Kvarvarande skogsridåer bör bevaras och kompletteras. Den stora skala som planeras kan medföra stor påverkan på landskapsbilden som inte helt kan kompenseras av framförliggande vegetation. I det pågående detaljplanearbetet för området (dnr 2012/20019-1) har hänsyn tagits till dessa konsekvenser och påverkan bedöms i MKB för detaljplanen som måttligt negativ. Skyltning och ljus måste ges restriktioner. Påverkan anses vara stor, och ytterligare åtgärder bedöms vara nödvändiga. Även för verksamhetsområdets södra spets krävs sannolikt viss landskapshänsyn även om påverkan inte är lika påtaglig. Länsstyrelsen uttrycker i sina yttranden, både på samrådsförslaget och utställningsförslaget, att det är en risk för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö i och med utbyggnaden av handelsområde i Östra Fullerö och att det i planförslaget saknas ställningstaganden som klargör hur sådan skada ska undvikas.

Västra Fullerö - Konsekvenserna bedöms bli acceptabla förutsatt att intentionerna i detaljplanen fullföljs.

Kulturmiljö

Stora områden kring Fyrisån är utpekat som riksintresse för kulturmiljö, vilket berör planområdets västra delar. Dessutom finns ett antal kommunala kulturkärnor utpekade inom området, t.ex. kring Fullerö och Ekeby. Odlingslandskapet kring ån är mycket rikt på fornlämningar.

Storvreta – De västligaste bostadsområdena ligger inom riksintresset samt i ett fornlämningstätt område. Detta gör att det bedöms behövas arkeologiska utredningar i samband med detaljplanering i det öppna odlingslandskapet. Försiktighet och hänsyn bör prägla bebyggelse. Dessutom bör respekt visas mot befintliga lantbruk. Områden där fornlämningar antas finnas ska skyddas eller så ska arkeologiska utgrävningar genomföras och dokumenteras. Totalt sett acceptabla konsekvenser.
Östra Fullerö och Sydöstra Fullerö (Kilen) – Konsekvenserna inte obetydliga. Området ligger huvudsakligen på avverkad skogsmark i princip helt utan kända fornlämningar. Dock ligger dess norra del ute på den öppna jordbruksmarken där en arkeologisk utredning visat på en stor mängd fornlämningar som kommer att behöva avlägsnas. Detta gör att det bedöms behövas arkeologiska utredningar i samband med detaljplanering i jordbrukslandskapet. Förutsatt att rekommendationer från arkeologiska utredningar efterlevs så bedöms konsekvenserna som acceptabla.
Västra Fullerö – Konsekvenserna bedöms bli acceptabla förutsatt att intentionerna i detaljplanen fullföljs.

Mark och vatten

Inom planområdet finns vattenskyddsområde (både inre och yttre skyddszon) kring Fyrisån, Vatten tas från Fyrisån för infiltration i Vattholmaåsen. Åsen används sedan för uttag av dricksvatten. Avrinningen från planområdet sker till största delen västerut, ner mot Fyrisån, med undantag av de södra och östra delarna som rinner av åt söder. En förorening av grund- eller ytvatten äventyrar därför den långsiktiga dricksvattenförsörjningen för Uppsala.

Vattholmaåsen är en grundvattenförekomst med god kemisk och kvantitativ status idag. Enligt miljökvalitetsnormen för grundvatten ska den statusen behållas. En riskbedömning som Vattenmyndigheten har gjort har påvisat att Vattholmaåsen har mycket stor potentiell föroreningsbelastning och att den riskerar att inte uppfylla god kemisk status år 2015. De åtgärder som föreslås nedan är särskilt viktiga för att föroreningar från mark inte ska spridas till grundvattnet i Vattholmaåsen. En potentiell förorening skulle kunna leda till att dricksvattenförsörjningen hotas i framtiden.

Storvreta – mindre konsekvenser, enkla LOD-åtgärder bedöms räcka långt. Ingen miljöfarlig verksamhet samt relativt låg exploateringsgrad särskilt i områdena nära ån. Småhusbebyggelse ger inte stor påverkan.
Östra Fullerö och Sydöstra Fullerö (Kilen) – Konsekvenserna bedöms kunna åtgärdas inom området genom ett antal LOD-åtgärder. Området ligger längre från ån och bedöms ha bättre förutsättningar för infiltration jämfört med Storvreta. Även om de hårdgjorda ytorna är relativt stora bedöms avståndet till ån samt möjligheterna till infiltration tillräckliga för att risken för förorening av vattnet ska kunna hanteras. I första hand bör vatten från hårdgjorda ytor infiltreras, i andra hand fördröjas i dammar etc. Oljeavskiljning och fördröjningsmagasin kan bli aktuellt i vissa fall, särskilt om miljöfarlig verksamhet etableras.
Västra Fullerö - Bedöms vara det känsligaste området. Föreslagna åtgärder i detaljplanen bör genomföras.

Transporter, teknisk försörjning och klimat

Exploateringen innebär en mycket stor trafikalstring som kräver betydande utbyggnad av såväl befintlig trafikplats i Fullerö som ny trafikplats vid Hämringe i planområdets södra spets. Dessutom kommer nät för kommunalt VA samt när/fjärrvärme behöva anläggas i samtliga nya och en del befintliga områden.

Storvreta – Acceptabla miljökonsekvenser. Den ökade befolkningen leder till ökad trafik men förutsättningarna för kollektivtrafik bedöms vara goda, särskilt när dubbelspår kommit till på hela sträckan till Uppsala. VA- och fjärrvärmeförsörjning bedöms gå att anordna utan betydande miljökonsekvenser.
Östra Fullerö – Stora negativa miljökonsekvenser avseende trafikens utsläpp och klimatpåverkan som går emot såväl mål som intentioner i översiktsplanen. Den absoluta merparten av besökarna bedöms resa till området med bil från Uppsala. Ett fullt utbyggt köpcentrum ökar trafiken väsentligt och därigenom utsläpp av växthusgaser och andra luftföroreningar. Det går ej rimligen att minska nämnvärt på kort till medellång sikt. I detaljplanen (utställningsversion) för den nya handelsplatsen (dnr 2012/20019-1) beskrivs en rad åtgärder som är tänkta att kompensera de ökade koldioxidutsläppen. Dessa bedöms dock inte som tillräckliga för att kompensera ökningen av trafik utan bör ses som kompensation för de utsläpp som kan härledas till själva bebyggelsen. Försörjning med VA och fjärrvärme bedöms gå att anordna utan betydande miljökonsekvenser. Den fördjupade översiktsplanen saknar åtgärder som är i samma storleksordning som de förväntat ökade koldioxidutsläppen från trafiken.

Kontentan är att en handelsplats i Östra Fullerö kommer leda till ökad trafik med ökade koldioxidutsläpp som följd. Föreslagna kompensationer är inte tillräckliga för att möta denna ökning.
Sydöstra Fullerö (Kilen) – Troligtvis acceptabla konsekvenser jämfört med nollalternativ. Logistikverksamhet bedöms inte generera mer transport här jämfört med om det lokaliseras på annat håll.
Västra Fullerö - Acceptabla konsekvenser.

Risk, hälsa och buller

Ett antal riskkällor finns eller planeras inom området, t.ex. vägar, järnväg och bensinstationer. Kring dessa finns ett skyddsavstånd. Bostäder samt hotell är exempel på skyddsobjekt. Trafiken ger upphov till hälsostörande effekter som luftföroreningar och buller. En ökad trafik innebär även ökade risker för oskyddade trafikanter samt kan försvåra framkomsten eller skyddsåtgärder vid en olycka.

Storvreta – Mindre konsekvenser från planen på omgivningen. Det bör planeras för goda gång- och cykelvägar, inte minst längs väg 290 för att skapa säkra transportmöjligheter för den ökade befolkningen. Däremot medför bullret från vägar och i ännu högre grad järnväg att bebyggelseanpassning och åtgärder krävs. Den enskilt viktigaste åtgärden bedöms vara bullerskydd längs järnvägen. Bullerutredningar kommer att krävas i de flesta detaljplanerna i Storvreta.
Östra, Västra Fullerö och Sydöstra Fullerö (Kilen) – Bullerproblematiken är mindre än för bostäderna eftersom det inte råder lika hårda bullerkrav för handelsetableringar. Det är svårt att uttala sig om riskerna då verksamheten inte är klar i dagsläget, men stora mängder människor och trafik kan försvåra utrymning vid olycka eller försämra tillgängligheten för t.ex. utryckningsfordon. I detaljplanerna kan riskutredningar därför behöva utföras. Ev. miljö- eller allmänfarlig verksamhet kräver särskild prövning. Framkomlighet och utrymningsmöjligheter vid ett haveri eller en allvarlig olycka bör utredas ytterligare. Den ökade trafiken ger upphov till en förändring i luftkvaliteten. Det bedöms dock att luftkvaliteten kommer att understiga gränsvärdena med god marginal.

Naturmiljö och rekreation

Särskilt värdefulla områden för naturmiljö är Storskogen i öster samt Fyrisåns dalgång i väster. Dessutom finns värdefulla naturområden vid t.ex. Skarpan SV om Storvreta. Förekommande åkerholmar är biotopskyddade. Vid Fullerö backar/Stensgärde och Hämringe finns värdefulla naturområden som tangerar planområdet. Värdefulla rekreationsområden är i princip desamma.

Storvreta – Små konsekvenser förutsatt att Skarpan, biotopskydd och Fyrisområdet undviks. Bättre kontakt med Fyrisån kan ge positiva värden. Storskogen berörs ej av föreliggande förslag, men vid eventuell framtida utredning öster om järnvägen bör stor naturhänsyn tas.
Östra Fullerö och Sydöstra Fullerö (Kilen) – Små konsekvenser – området består huvudsakligen av avverkad skogsmark. Rekreationsvärdena i planområdet kan öka med t.ex. temapark. Vid utbyggnad av en ny trafikplats vid Hämringe krävs naturhänsyn.
Västra Fullerö - Konsekvenserna bedöms bli acceptabla förutsatt att intentionerna i detaljplanen fullföljs.

Tabell 1: Kortfattad sammanfattning av konsekvenserna för de olika alternativen i tabellform. Röd färg innebär att alternativet medför betydande negativa konsekvenser och/eller går emot mål och intentioner i översiktsplan. Gul färg visar på möjliga konsekvenser som med ytterligare åtgärder bedöms kunna motverkas/kompenseras för. Grön färg innebär små eller positiva konsekvenser.

Konsekvenser	Planförslag	”Betoning bostäder”	”Huvudsak handel”	”Bara bostäder”	Nollalternativ
Landskapsbild	Måttligt negativa konsekvenser, framför allt i Östra Fullerö.	Troligen acceptabla konsekvenser. Dock krävs noggrann planering i vissa delområden.	Måttligt negativa konsekvenser Större konsekvenser än bostadsalternativet, men något mindre än planförslaget.	Små konsekvenser. Dock krävs noggrann planering i vissa delområden.	Inga konsekvenser för planområdet. Mindre konsekvenser än övriga alternativ.
Kulturmiljö	Acceptabla konsekvenser förutsatt att rekommendationer från framtida arkeologiska utredningar efterlevs och noggrann planering sker i vissa delområden	Relativt små konsekvenser. Dock krävs noggrann planering och arkeologisk utredning i vissa delområden.	Acceptabla konsekvenser förutsatt att rekommendationer från framtida arkeologiska utredningar efterlevs och noggrann planering sker i vissa delområden	Små konsekvenser. Dock krävs noggrann planering i vissa delområden.	Inga konsekvenser för planområdet. Mindre konsekvenser än övriga alternativ.
Mark och vatten	Acceptabla konsekvenser om föreslagna skyddsåtgärder genomförs.	Små konsekvenser	Acceptabla konsekvenser om föreslagna skyddsåtgärder genomförs.	Små konsekvenser	Små konsekvenser för planområdet. Osäkert i ett större perspektiv då motsvarande påverkan kan ske på annan ort.
Infrastruktur, transporter och klimat	Risk för mycket stora negativa konsekvenser med avseende på fr.a. klimat som är svåra att mildra. Motverkar mål och intentioner i ÖP.	Måttligt negativa konsekvenser.	Risk för stora negativa konsekvenser som är svåra att mildra. Motverkar mål och ÖP. Konsekvenser något mindre än planförslaget.	Relativt små konsekvenser. Ev. tom positiva i ett större perspektiv då motsvarande utbyggnad ej sker på annan ort.	Troligen mindre än för planförslaget och alternativen utom ”bara bostäder”. Beror på var bostäderna istället kommer till.
Hälsa och säkerhet	Risk för negativa konsekvenser som kan mildras genom trafikplanering, bulleråtgärder fr.a. kring järnvägen.	Risk för negativa konsekvenser som kan mildras genom trafikplanering, bulleråtgärder fr.a. kring järnvägen.	Mindre konsekvenser, dock krävs trafikplanering kring Fullerö.	Risk för negativa konsekvenser som kan mildras genom trafikplanering, bulleråtgärder fr.a. kring järnvägen.	Ingen förändring
Naturmiljö	Små konsekvenser (utredningsområdet öster om järnvägen är viktigt att bevaka)	Små konsekvenser	Små konsekvenser	Små konsekvenser (utredningsområdet öster om järnvägen är viktigt att bevaka)	Små konsekvenser för planområdet. Osäkert i ett större perspektiv då motsvarande påverkan kan ske på annan ort.
Rekreation	Små konsekvenser, i vissa stycken tom positiva.	Små konsekvenser, i vissa stycken tom positiva.	Små konsekvenser. Kan tillföra rekreationskvalitet till Uppsala.	Små konsekvenser, i vissa stycken tom positiva.	Små konsekvenser för planområdet. Osäkert i ett större perspektiv då motsvarande påverkan kan ske på annan ort.

Sammanvägd bedömning av planförslaget inklusive måluppfyllelse

Planförslaget bedöms medföra betydande miljöpåverkan avseende klimatpåverkan samt stå i konflikt med av kommunen beslutade klimatmål liksom en långsiktigt hållbar utveckling. Bedömningen baseras framför allt på den ökade biltrafik som uppkommer till och från handelsområdet vid Fullerö. Det finns tänkbara åtgärder som skulle minska klimatpåverkan men det bedöms inte realistiskt att dessa åtgärder är tillräckligt effektiva för att upphäva den negativa effekten på kort till medellång sikt.

Det är även svårt att se hur betydande miljöpåverkan på landskapbild och kulturmiljö ska kunna undvikas från handelsområdet i Östra Fullerö, med tanke på de stora volymerna och sannolikt även från skyltning och ljus. Skyddande vegetation bedöms minska effekten men inte ta bort den helt.

Övrig befarad miljöpåverkan bedöms vara möjlig att minska till acceptabel nivå, men det kräver god planering och undvikande av de känsligaste områdena. Detta gäller t.ex., kulturmiljö, buller, naturmiljö och dagvattenhantering. Tänkbara konflikter med miljömål och långsiktigt hållbar utveckling bedöms gå att hålla på en acceptabel nivå förutsatt att orterna planeras med god kollektivtrafik, att kulturmiljö beaktas i planeringen samt att energiförsörjningen baseras på förnyelsebara bränslen. Positiva konsekvenser i form av uppförandet av bostäder i en bra boendemiljö med goda kollektivförbindelser, samt förbättring av rekreationsmiljöer kan uppkomma.

Konsekvenser av alternativen ”betoning bostäder”, ”huvudsak handel”, ”bara bostäder” samt av nollalternativ

De lokala miljökonsekvenserna för de tre alternativen blir av självklarhet inte lika stora som för planförslaget, då exploateringarna i sig är mindre. Viktigare är därför att diskutera hur mycket mindre konsekvenserna blir samt huruvida konsekvenserna skiljer sig åt mellan de tre alternativen. Dessutom kommenteras om motsvarande exploatering har rimlig potential att åstadkommas på annat ställe där miljökonsekvenserna bedöms kunna bli mindre.

Betoning bostäder – den befarade miljöpåverkan rör framför allt trafik och landskapsbild, men bedöms vara mindre än för planförslaget. Förslaget bedöms som måttligt negativt avseende klimatpåverkan. Åtgärder som minskar påverkan såsom att orterna planeras med god kollektivtrafik samt att energiförsörjningen baseras på förnyelsebara bränslen bedöms minska men inte eliminera den negativa påverkan. Avseende buller, landskapsbild och kulturmiljö bedöms påverkan ha förutsättning att uppnå en acceptabelt liten påverkan förutsatt att hänsyn tas i detaljplaneringen. Positiva konsekvenser i form av uppförandet av bostäder i en bra boendemiljö med goda kollektivförbindelser och rekreationsmiljöer kan uppkomma.

Huvudsak handel – De negativa konsekvenserna blir betydande, om än något mindre än planförslaget genom ett något mindre handelsområde. Men å andra sidan riskerar positiva effekter av bostäder i gott kollektivtrafikläge inte uppkomma, varför förslaget bedöms vara jämförbart med planförslaget totalt sett. Även avseende landskapsbild bedöms betydande negativ påverkan uppkomma. Då alternativet innebär endast c:a 90 % utbyggnad av handelsområdet blir det troligen något lättare att anpassa området för hänsyn till kulturmiljön och visuell påverkan. Dock bedöms alternativet, liksom planförslaget men inte i lika hög grad, ändå motverka beslutade klimatmål samt en långsiktigt hållbar utveckling avseende utsläpp av koldioxid och luftföroreningar.

Bara bostäder – den befarade miljöpåverkan rör framför allt landskapsbild och i viss mån kulturmiljö, men bedöms vara betydligt mindre än för planförslaget och kunna hållas väl i linje med miljömål och långsiktigt hållbar utveckling förutsatt att orten planeras med god kollektivtrafik, att landskapsbild och kulturmiljö beaktas i planeringen samt att energiförsörjningen baseras på förnyelsebara bränslen. Positiva konsekvenser i form av uppförandet av bostäder i en bra boendemiljö med goda kollektivförbindelser och rekreationsmiljöer kan uppkomma. Detta alternativ är det enda utbyggnadsalternativ som bedöms ge acceptabel negativ miljöpåverkan som vägs upp av positiv påverkan.

Avseende nollalternativet bedöms konsekvenserna i de flesta fall vara lägre på det lokala planet. I ett regionalt perspektiv innebär Uppsalas expansion dock att motsvarande exploateringar kan förväntas på annat håll. Alternativa handelsetableringar med expansionsplaner finns i t.ex. Gränby. Att hitta alternativa platser med lika goda förutsättningar för bostadsetablering som i Storvreta kan vara svårare. Det är därför inte säkert att nollalternativet innebär mindre påverkan ur alla aspekter.

Uppföljning

Både förutsedd och oförutsedd miljöpåverkan ska följas upp enligt miljöbalken. För att bättre kunna bedöma konsekvenserna behövs mer utvecklade planer för fr.a. det södra verksamhetsområdet. Dessutom rekommenderas ett antal ytterligare utredningar och analyser bör genomföras i den fortsatta planeringen, antingen i samband med det fortsatta arbetet med den fördjupade översiktsplanen eller i samband med framtagande av detaljplaner:

- **Arkeologiska utredningar** för de detaljplaner som berör de fornlämningstäta områdena i väster och norr
- **Bullerutredningar** för detaljplaner där hälsoskadligt buller riskerar uppkomma. Berör i första hand bostadsområdena men behövs även för t.ex. planer som innefattar hotell o dyl.
- **Riskutredningar** avseende trafik, utrymning och framkomlighet, i synnerhet för Fulleröområdet. Kan även behövas för ev. bensinmack eller för verksamhetsområden i söder om miljöfarlig verksamhet lokaliseras dit.
- Eventuellt behövs **dagvattenutredningar** samt dagvattenåtgärder i de detaljplaner som förläggs inom eller intill vattenskyddsområdet kring Fyrisån och de som har stora hårdgjorda ytor eller tillåter miljöfarlig verksamhet bensinmack eller dylikt.
- **Landskapsanalyser** för bebyggelse som påverkar det öppna landskapsrummet, området med skydd för landskapsbilden samt riksintresse för kulturmiljön.
- **Uppdaterad resvaneundersökning** för storvretaområdet idag och vid successiva utbyggnader kopplat till **trafikmätningar** på aktuella vägavsnitt
- Fortsatt utredning om **möjligheter till stickspår/tågtrafik** till verksamhetsområde och handelsplats i Sydöstra Fullerö (Kilen)/Fullerö, alternativt andra kollektivtrafiklösningar
- Följ utvecklingen av Ärna Flygplats samt vad detta kan innebära t.ex. avseende buller

Utöver dessa utredningar bör uppföljande mätningar utföras för de viktigaste konsekvenserna som planen skulle kunna ge upphov till. Bland dessa finns löpande **recipientkontroll** av vattenkvalitet i Fyrisån eller i tillflöden till denna från planområdet. Om något av de mer storskaliga utbyggnadsalternativen genomförs bör **mätningar av trafikmängder** och flöden samt av ortsbornas resvanor göras regelbundet. I enskilda områden kan även behov av **luftkvalitetsberäkningar** finnas.

1. Bakgrund

1.1 Fördjupad översiktsplan

I samband med att Översiktsplan 2006 för Uppsala kommun antogs gav Kommunfullmäktige Byggnadsnämnden i uppdrag att ta fram en fördjupad översiktsplan (FÖP) för Storvretas expansion. I översiktsplanen bedömdes orten kunna växa med 1500-1900 bostäder till bortåt en fördubbling av folkmängden under perioden fram till 2030. Under hösten 2007 handlades White upp för att genomföra arbetet med fördjupad översiktsplan samt miljökonsekvensbeskrivning. Uppdraget har förändrats ett antal gånger under arbetets gång. Från början låg fokus på utvecklingen av Storvreta med bostäder. Senare förstärktes betydelsen av Östra Fullerös handelsområde, ytterligare senare inkorporerandes även den sydligaste triangeln med planerat verksamhetsområde (se 2.1). Arbetet har därefter skett i ett nära samarbete mellan beställare och konsult. Kommunen har gett ett antal riktlinjer som huvudsakligen härrör från översiktsplanen, t.ex. att nya områden bör försörjas med gemensam värmeanläggning, att riksintressena för kulturmiljövården ska beaktas, att omgivningens lantliga karaktär ska bevaras. Viktiga dokument för detta arbete förutom översiktsplanerna med ortsfördjupningar är kommunens klimatstrategi ”Klimatutmaningen”, strategisk miljöbedömning, arkeologisk utredning, trafik- och bullerutredningar samt handelsutredningar.

Efter samrådsversionen togs fram har en ny översiktsplan för Uppsala utarbetats, ÖP 2010, vilket i viss mån ändrade förutsättningarna även för detta arbete (se vidare under punkt 1.3).

Planprocessen för fördjupade översiktsplanen har följt normalt planförfarande och varit på samråd och utställning. Miljökonsekvensbeskrivningen har uppdaterats efter båda skedena dels pga. att planförslaget hade förändrats och att planerna för Östra Fullerö hade utvecklats.

1.2 Planområdet

Samhället Storvreta ligger i Uppsala län och kommun, ca 1 mil norr om Uppsala. Det goda läget gör att Storvreta är en attraktiv bostadsort med utmärkta pendlarförhållanden. Storvreta hade vid årsskiftet 2010 en befolkning på mellan 6000- 6500 personer.

Planområdet utgörs av ett område som innefattar befintliga Storvreta och området kring Fullerömotet, där även en bit av området väster om E4:an ingår (Västra Fullerö). Dessutom inkluderas ett område söderut i den kil som bildas mellan järnväg och E4 söder om Fullerö (nedan kallat Sydöstra Fullerö (Kilen)). Tidigare ingick även ett område öster om järnvägen, men det har satts som framtida utvecklingsområde. Planområdets gräns i väster följer i sin norra del dalgången väster om Fyrisån, därefter E4. I öster går gränsen vid järnvägen samt i samhällets gräns mot Storskogen (Örlösaskogen). I norr innefattas Ekhagen/Adolfsberg och i söder ingår området ända ner i Sydöstra Fullerö (Kilen) där E4:an och järnvägen korsar varandra. Utbredningen framgår av kartan nedan. Bebyggelsen i Storvreta består till största delen av villabebyggelse, men i de centrala delarna finns flerfamiljshus. Samhället har vuxit fram kring tågstationen, först långsamt med från och med 1960 snabbare. Fram till och med 1980-talet växte Storvreta koncentriskt i årsringar. De senaste två årtiondenas utbyggnad har framför allt skett i sydlig riktning, då det finns naturliga avgränsningar i landskapet i öster och väster. Det senaste tillskottet som nu är under uppförande är villabebyggelse i Vretalund i sydöstra delen av samhället.

Närliggande verksamheter

Planområdet ligger i gränsen mellan det öppna jordbrukslandskapet i väster och skogsområden i öster. Landsbygdskaraktären är trots närheten till Uppsala påtaglig. Inga stora industriområden finns i närområdet. Planområdets sydvästra del tangerar riksintresse för totalförsvaret. Riksintresset är kopplat till den bullermatta som uppstår från flygverksamheten på Ärna flygfält söder om planområdet.

Kommunikation

Storvreta ligger vid stambanan och är första tågstopp norr om Uppsala stad för regiontågen. En ny vägsträckning av E4 med trafikplats i Fullerö söder om Storvreta invigdes under 2007. Tillgänglighet till Storvreta har ökat markant genom de senaste årens infrastruktursatsningar för såväl bil- som kollektivtrafikresenärer. Förutsättningarna för gång- och cykeltrafik genom Storvreta är goda. Gång och cykelnätet är emellertid inte heltäckande. C:a 50 % av dagpendlingen till och från Storvreta skedde 2007 med bil via Väg 290 och E4 medan 25 % skedde med kollektivtrafik. Det är en högre andel kollektivtrafik än för omkringliggande orter. Detta mönster beror sannolikt på de goda kollektivtrafikförbindelserna med Uppsala samt på ortens bebyggelsekaraktär. Tåg mellan Storvreta och Uppsala tar 9 min. Turtätheten kan i nuvarande situationen inte öka pga. begränsning i infrastrukturen genom Gamla Uppsala men kommer att kunna öka fr.o.m. 2017 då järnvägen blir dubbelspårig. Storvreta trafikeras med både regionbussar, Uppsala stadstrafik och skolbussar. Pendling in till Uppsala tar ca 30 min. Tågstationen ligger avskilt i förhållande till vägnätet vilket ger dålig samverkan mellan buss och tåg. Siffrorna över resmönstren i Storvreta härrör från tiden före nya E4. Om den förbättrade tillgängligheten på väg förändrat resmönstret är inte känt.

Bild 1: Ortofoto över delar av planområdet. Till vänster syns E4 med Fullerö trafikplats. I övre högra delen befintliga Storvreta samhälle.

1.3 Övrig planering av betydelse för denna plan

Översiktsplan

I Översiktsplan 2006 för Uppsala kommun utpekas Storvreta som en ort med stor utbyggnadspotential. Översiktsplanens intentioner är en utökning av bebyggelse framförallt med tonvikt på områden söderut med infarter från trafikplatsen vid E4 samt norrifrån från Storvreta. På sikt kan en expansion ske även öster om järnvägen. Ytterligare ett tågstopp kan på sikt vara möjligt. Utrymme bör behållas för tätare bebyggelse kring framtida tågstation. Flerbostadshus bör gå att åstadkomma genom förtätning i lägen nära nuvarande centrum och tågstation. Mark för verksamheter och service kan anordnas i de föreslagna bebyggelseområdena. Miljöfarliga verksamheter lokaliseras till lägen avskilt från bostäder. Vid Fullerö trafikplats kan det utvecklas sådan service som de boende är betjänta av dock ej sådan som kan hota befintliga etableringar i tätorten. Promenadstråken längs ån bör kompletteras. Beredskap bör finnas för ytterligare expansion av idrottsytor och friluftsanläggningar. 2010 har en ny översiktsplan för Uppsala utarbetats och antagits. Den ortsfördjupning som gäller Storvreta har dock inte förändrats jämfört med tidigare ÖP utan gäller i relevanta delar tills en fördjupad översiktsplan antagits. Däremot har direktiven för arbetet med denna fördjupade översiktsplan förändrats något, dels i och med de vidareutvecklade planerna för Östra Fullerö och Sydöstra Fullerö (Kilen), dels genom förändringen av utvecklingsområdet öster om järnvägen samt genom en något mindre utbyggnadsambition avseende bostäder i Storvreta.

Detaljplaner

Gällande detaljplaner för Storvreta är av varierande ålder. En nyligen antagen detaljplan är Vretalund, dnr 2001/20085-1, öster om järnvägen som rymmer ca 75 lägenheter och radhus. Genomförande pågår. Vidare är detaljplanearbete påbörjat för ett område i norra Storvreta, Ekhagen-Adolfsberg, dnr 88/1223. Planområdet rymmer 200-250 lägenheter. Vretalund och Ekhagen-Adolfsberg fanns med som utbyggnadsområden i den fördjupade översiktsplanen 1978.

I Storvreta tätort öster om järnvägen har ett mindre detaljplanearbete påbörjats under hösten 2011, dnr 2012/20131-1, för att möjliggöra avstyckning av en del av tomten och upprättandet tre bostadsfastigheter.

Väster om Fullerömotet finns en antagen detaljplan för utveckling av handel och logistik (drygt 20 000 kvm), dnr 2005/20075, på norra respektive södra sidan om väg 290. En behovsbedömning kom fram till att miljöpåverkan från planen inte kunde antas vara betydande med hänvisning till bl.a. det ingrepp som E4 innebar. Bedömningen tog upp att det var av stor vikt att beakta landskapsbilds- och kulturmiljöfrågor bl.a. med hänsyn till landskapsanpassning, byggnadsvolymer och skyltning, vilket också bedömts ha skett i planarbetet. Frågor som diskuterats har rört bl.a. landskapsbild, kulturmiljö samt det faktum att planen tangerar riksintresse för totalförsvaret i form av bullermatta från flygverksamheten. En betydande anpassning till platsen avses dock göras. Byggnaderna är dessutom avsedda för handel och logistik, dvs. icke bullerkänslig verksamhet. Av dessa anledningar görs ingen detaljerad konsekvensbedömning av Västra Fullerö i denna MKB utan området nämns där så är aktuellt. I övrigt hänvisas till planhandlingar för Västra Fullerö. Detaljplanen har antagits och vann laga kraft 2008.

Öster om Fullerömotet pågår detaljplanarbete, Sydöstra Fullerö dnr 2005/20066-1, för utveckling av ett köpcentrum, hotell, temapark, idrottsanläggning och bensinstation. Planen har varit ute på utställning under hösten 2011 och arbete inför antagande pågår. Planen har vid behovsbedömning bedömts kunna få betydande miljökonsekvenser avseende kulturmiljö/landskapsbild, vägtrafikens påverkan samt påverkan på grundvatten, varför en MKB har tagits fram där betydande miljöpåverkan konstateras inom flera områden.

2. Miljöbedömningsprocessen

2.1 Planförslagets framväxt

I arbetet med den fördjupade översiktsplanen har kommunen att hantera två mycket olika utbyggnadsambitioner: dels en utveckling av samhället Storvreta med bostäder och samhällsservice enligt översiktsplanen, dels en utveckling av området kring den nyanlagda Fullerö trafikplats till en stor handelsplats. Dessa två behöver inte nödvändigtvis stå i motsats till varandra, men det finns en risk att de gör det, bl.a. eftersom nuvarande infrastrukturkapacitet kommer att belastas hårt och eftersom det även finns potentiella intressekonflikter mellan vilken utveckling som prioriteras. Det är alltså lätt att diskussionen polariseras så att alternativen utgör varandras motsats, även om olika kompromisser förstås kan ses. Denna diskussion blir viktig både i utformningen av planförslag och av alternativ (se vidare under 2.4 nedan). Om både handel och bostäder ska komma till föds även en diskussion om i vilken ordning olika delar kan tänkas byggas. Ordningen får avgörande betydelse om utvecklingen av olika anledningar inte går mot en full utbyggnad av såväl bostäder som handel.

Ett vanligt förfarande i en FÖP är att följa riktlinjer och ambitioner som angivits i översiktsplan och principdokument. Dessa identifierades på ett tidigt stadium i FÖP-arbetet. Viktigast i detta sammanhang har följande faktorer bedömts vara:

- Att ta tillvara områdets strategiska läge ur kommunikationssynpunkt med goda förbindelser både avseende väg och järnväg.
- Att visa på förutsättningarna för en utveckling av orten Storvreta till ungefär dubbla antalet bostäder, centrum- och servicefunktioner.
- Att utreda utvecklingsmöjligheter av järnvägstrafiken, där olika scenarier att behålla befintligt stationsläge, att flytta det eller att komplettera befintligt läge med ytterligare en station söder om Storvreta.
- Att identifiera gränser för bebyggelsen, bl.a. i förhållande till befintliga natur- och kulturmiljövärden i öster (Storskogen) och väster (odlingslandskapet och Fyrisån).

Dessutom ska hänsyn tas till politiska inriktningsmål, vilka till stor del utkristalliserat sig under planarbetets gång. Ett tydligt önskemål från Byggnadsnämnden har varit att utöka planområdet med detaljplaneområden på båda sidor om trafikplatsen i Fullerö (se ovan under punkten 1.3, detaljplaner).

Hänsyn har även tagits till andra aktörer, t.ex. Banverket, Upplands länstrafik, Vägverket samt boende och intresseorganisationer. Beslut har tagits om en utbyggnad av dubbelspårighet som beräknas kunna påbörjas år 2017. Genom området går en kraftledning som ägs av Svenska kraftnät. Dennas framtid har diskuterats, men i denna utredning förutsätts att ledningen förblir som den är, vilket gör att skyddsavståndet förblir detsamma som idag.

Några diskuterade alternativ/scenarier har även förkastats under arbetets gång. Den viktigaste av dessa rör järnvägen; Idag finns en järnvägsstation i Storvreta. En flytt av stationen några hundra meter söderut har diskuterats. I programarbetet för Östra Fullerö förordas ytterligare en station längs befintligt spår i höjd med Fullerö. En tvåstationslösning ses emellertid som orimlig av såväl Banverket som Upplands Länstrafik, dels med tanke på närheten till Storvreta station, dels på grund av att en station vid Gamla Uppsala har betydligt högre prioritet. Även det framkastade alternativet med en ”skip-stop”-station i höjd med Fullerö, där endast vissa tåg stannar, har setts som tveksam då järnvägen tvärs Fullerö ändå ligger 1 km från Fullerös centrala delar och därigenom lite för långt bort för att vara intressant. Eventuell bussmatning kan då lika gärna gå från Storvreta, där ett nytt stationsläge skulle ligga 1,5-2 km bort från Fullerö. Däremot kan ett stickspår rätt in mot Fullerö vara betydligt intressantare, inte minst om ett verksamhetsområde med logistik kommer till.

Detta har lett till utformningen av ett planförslag som innefattar såväl en utbyggnad av Storvreta med 1 600 nya bostäder som en utbyggnad av både Östra och Västra Fullerö. Slutligen har även ett verksamhetsområde söder om Fullerömotet, Sydöstra Fullerö (Kilen), inkorporerats i planområdet. För att klara trafikökningen behövs ytterligare ett motorvägsmot vid planområdets södra spets som både försörjer verksamhetsområdet samt handel och bostäder.

2.2 Beskrivning av planförslaget

Förslaget innebär att 1 600 nya bostäder byggs söder om Storvreta så att Storvreta och Fullerö på sikt växer ihop. Järnvägsstationen i Storvreta flyttas till ett nytt sydligare läge några hundra meter söder om nuvarande station där nya centrumfunktioner, busstation mm byggs upp. Bebyggelseområdet begränsas av järnvägen i öster och det öppna, kulturskyddade odlingslandskapet i väster. Tyngdpunkten ligger direkt väster om järnvägen kring det nya centrumområdet. Ingen hållplats byggs vid Fullerö.

Handelsplatsen i Östra Fullerö planeras för en temapark (145 000 m2 markyta), storskalig handel (c:a 33 000 m^2 byggnadsyta) i form av galleria, idrottsanläggning, hotell samt trafikantservice. Jämfört med samrådsförslaget innebär detta en bantning. Temaparken beräknas få c:a 800 000 besök per år. Troligen sker ytterligare någon bantning till utställningsversionen av detaljplanen för Östra Fullerö. I Västra Fullerö planeras en utbyggnad av upp till 24 000 m^2 byggnadsyta för sällanköp och verksamhet (logistik mm, se ovan under punkt 1.3).

Söder om Fullerö, öster om motorvägen anläggs ett större verksamhetsområde med fokus på logistik och omlastning av väg- och spårbundet gods. Merparten av fordonsrörelserna utgörs av långtradare. Inget stickspår byggs till området.

För att kapacitetsmässigt kunna inrymma utbyggnaden behöver, i de första etapperna, befintlig trafikplats byggas ut med bl.a. extra körfält på ramp från Uppsala samt en ny cirkulationsplats på väg 290 med en sydlig infart till Storvreta. Vid full utbyggnad inklusive verksamhetsområdet i söder krävs även en sydlig trafikplats med en huvudväg som ansluter till den nya infartsvägen till Storvreta. Förslaget i sin helhet kräver avsevärda infrastrukturutbyggnader av väg, järnväg, VA- och fjärrvärmenät och bedöms, framför allt med avseende på den ökade trafikintensiteten, ej helt stämma överens med intentionerna i översiktsplanerna 2006 och 2010.

Tabell 2: Uppskattade ytor samt trafikalstringssiffror med de olika tillskotten inom planområdet. Merparten kommer att passera genom motorvägens trafikplats vid Fullerö till/från östra sidan. Siffrorna härrör från bl.a. vägverkets förstudie samt trafikutredningar från bl.a. Ramböll och Lars Örtenholm. I uppgifterna har bl.a. dagligvaruhandel i Östra Fullerö uteslutits från trafikutredningar.

Tillskott	**Antal/yta**	**Trafikalstring**
Nuvarande trafik (väg 290)		11 000 fordon/dygn
Trafikökning 1,25 %/år		3 000 fordon/dygn
Bostäder i Storvreta (antal bostäder)	1 600 st.	7 000 fordon/dygn
Handel i Östra Fullerö (sällanköpshandel)	33 000 m^2	7 000 fordon/dygn
Västra Fullerö (sällanköp)	24 000 m^2	4 400 fordon/dygn
Temapark, hotell, idrott		3 700 fordon/dygn
Trafikantservicestation		1 000 fordon/dygn
Verksamhetsområde söder om Fullerö (markyta)	50-100 ha	1 500 fordon/dygn
Totalt inkl. befintlig trafik (avrundat)		**38 500 fordon/dygn**
Kapacitet efter trafikbegränsande och kapacitetshöjande åtgärder på väg 290 och trafikplats tom 2030		24 000 fordon/dygn
Uppskattad kapacitet efter extra trafikplats i söder		40-45 000 fordon/dygn

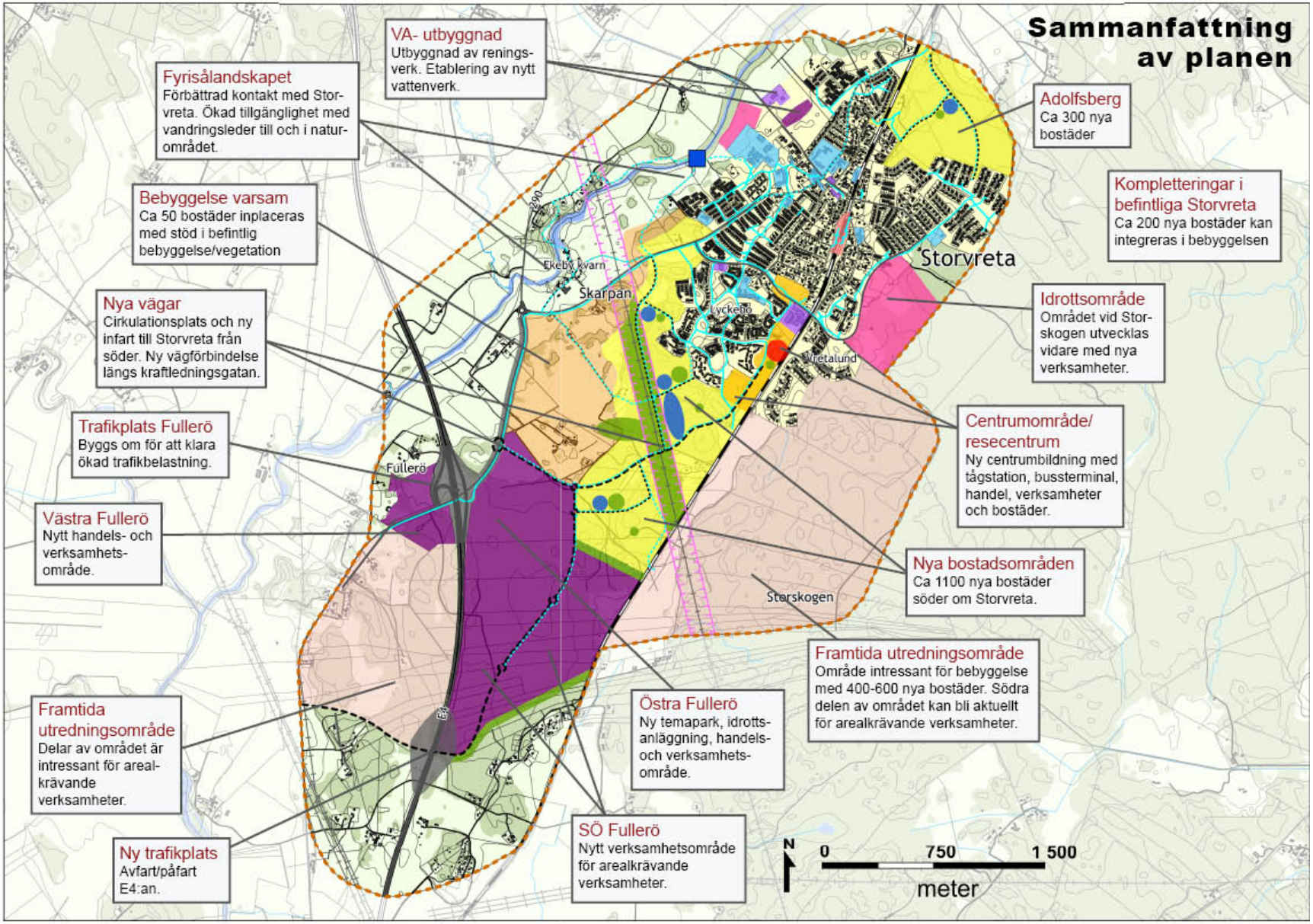


Bild 2: Planförslag med exploatering av bostäder, handel och verksamhet inom planområdet. Ljusa färger representerar bostäder, mörklila färg utgör handelsområden samt verksamhetsområden. Blå respektive grå färg avser vägar och trafikplats. Kartan visas i A3 i antagandehandlingen för fördjupande översiktsplanen.

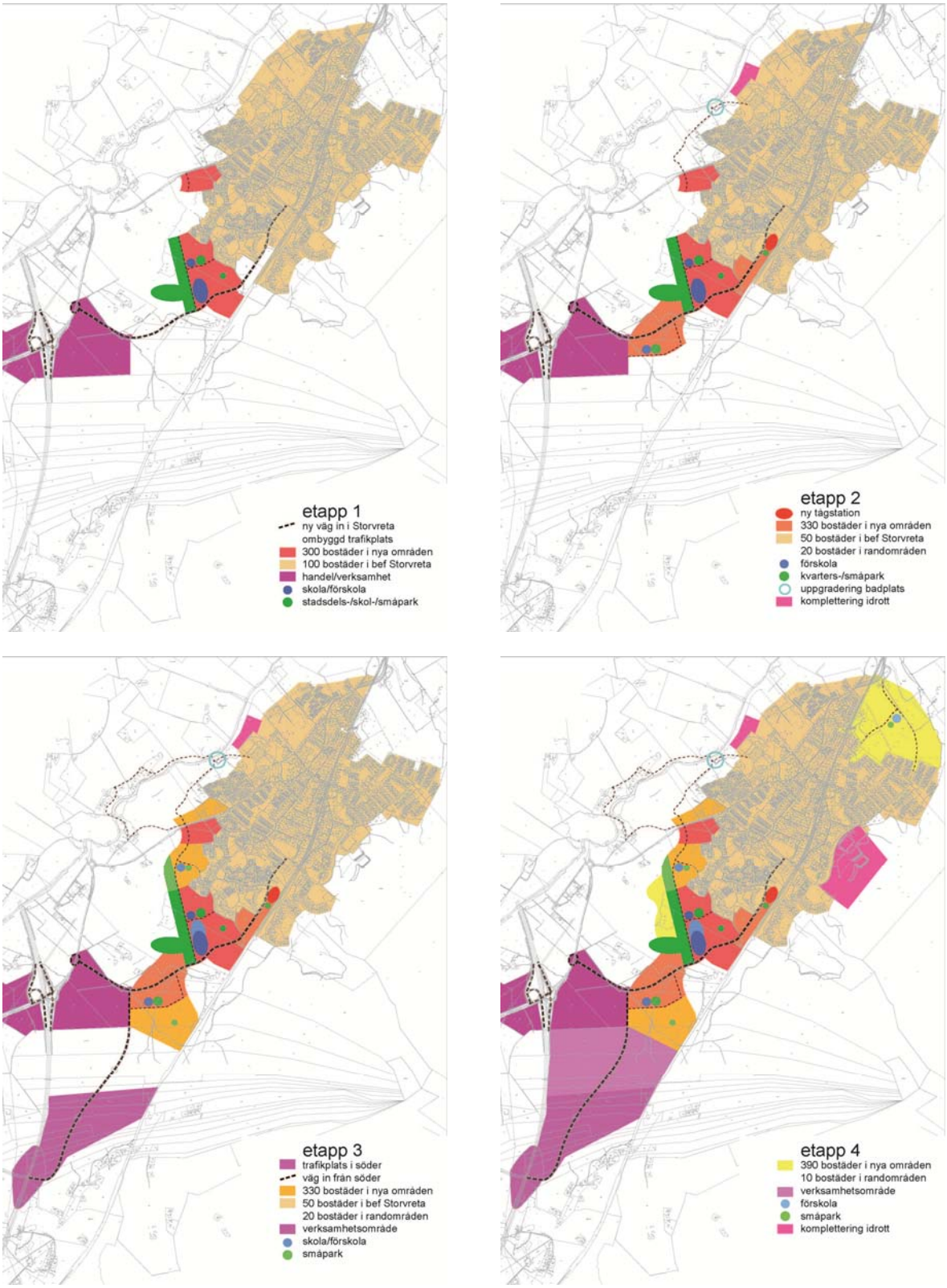


Bild 3 a-d: Planalternativ med full utbyggnad av såväl bostäder som handel och verksamhet. Tågstationen är flyttad söderut. De fyra bilderna redovisar de fyra huvudsakliga etapputbyggnaderna. Etapperna beskrivs utförligare i FÖP:ens genomförandekapitel.

2.3 Behovsbedömning (avgränsning av sakfrågor)

Uppsala kommuns stadsbyggnadskontor har i januari 2008 tagit fram en behovsbedömning för det aktuella området för att identifiera betydande miljöaspekter. Två st. samråd kring behovsbedömningen samt kring avgränsningar och alternativformuleringar hölls med Länsstyrelsen i samband med samrådsversionen under våren 2008.

Betydande miljöaspekter

I behovsbedömningen har följande aspekter bedömts ha betydande respektive ej betydande påverkan på miljön:

Aspekt	Planen berör	Betydande påverkan Ja	Nej
LANDSKAPSBILD	x	x	
KULTURMILJÖ	x	x	
MARK OCH VATTEN	x	x	
TRANSPORT, KOMMUNIKATIONER, TEKNISK FÖRSÖRJNING	x	x	
RESURSER, MATERIELLA TILLGÅNGAR	x	x	
HÄLSA och SÄKERHET	x	x	
NATURMILJÖ	x		x
REKREATION OCH FRILUFTSLIV	x		x
MÅLUPPFYLLELSE	x	x	

De aspekter med betydande miljöpåverkan utreds noggrant i denna MKB. Eftersom samtliga aspekter bör beröras enligt miljöbalken tas även de aspekter som inte bedömts som betydande upp, dock i mindre omfattning.

Geografisk och tidsmässig avgränsning

Nästa steg i miljöbedömningsprocessen innebär att ge bedömningen en geografisk och tidsmässig avgränsning.

Den geografiska avgränsningen för denna MKB är för de flesta miljöaspekter planområdet, ibland inklusive dess närområde. Dock bedöms vissa frågor, fr.a. de som rör transport och kommunikationer, ha regionala och nationella/globala effekter. I dessa fall har det geografiska området utvidgats efter behov vilket redovisas under respektive aspekt.

Planeringsperspektivet för den fördjupade översiktsplanen är satt till år 2030, vilket innebär 19 år framåt. Utbyggnaden sker i etapper som beskrivs närmare i FÖP, men där viktiga trösklar utgörs av vägkapaciteten (se vidare nedan).

2.4 Alternativ

Efter kommentarer under samrådet samt efter förändringar i den fördjupade översiktsplanen inför utställning har det varit motiverat att även förändra alternativscenarierna. Bland annat har såväl handelsytor som antalet bostäder skrivits ner något och står inte lika utpräglat emot varandra längre. Dock har verksamhetsområdet för logistik blivit mer aktuellt och behovet av en södra trafikplats har blivit uppenbart. På grund av begränsad tid för utredning av miljökonsekvenser för alternativen i detta skede blir denna relativt översiktlig. Detsamma gäller vissa sena utbyggnadsetapper (t.ex. den södra trafikplatsen) liksom de områden som utpekats som utredningsområden, där endast övergripande kommentarer av miljöpåverkan ges.

Principen vid utformning av alternativ är liksom i samrådsversionen på två olika principiella utvecklingsriktningar som var för sig inte bygger på en fullt så kraftig total utbyggnad som i planförslaget. Den relativt stora infrastrukturutbyggnad som krävs för att genomföra full utbyggnad gör det naturligt att söka alternativ som kräver mindre exploateringsgrad inom planområdet. Vem som får ta kostnaden för utbyggd infrastruktur kan i praktiken få så stor betydelse att de styr vilken omfattning utbyggnaden av såväl handel som bostäder får.

För att göra alternativen mer jämförbara bedöms uteslutna bostäder och handelsytor kunna etableras utanför planområdet, t.ex. i andra orter kring Uppsala (t.ex. Funbo) respektive befintliga handelsetableringar (Gränby m.fl.). Konsekvenser på dessa alternativa platser diskuteras dock mycket överskådligt. Trafikalstringen avseende bostäderna bedöms bli jämförbart med planförslaget, medan trafiken till externhandelsområden beräknas bli mindre om handelsetableringen minskar i omfattning (enligt Trivectors utredning, se vidare nedan).

Liksom i samrådsversionen baseras de alternativa lokaliserings- och utformningsalternativ på de olika huvudspåren bostäder i Storvreta respektive handel i Fullerö, men polariseringen är inte lika kraftig som i samrådsversionen och både bostäder och handel bedöms uppkomma. Vilket det blir beror på olika faktorer, t.ex. i vilken följd olika detaljplaner vinner laga kraft eller vilken investeringsvilja som finns för olika projekt.

Det går även att tänka sig en utveckling med ännu mer begränsad handel i Fullerö (huvudsakligen trafikantservice), vilket sannolikt inte heller innebär att någon temapark tillkommer. Detta scenario ligger närmast intentionerna i Översiktsplanen 2006 och dess ortsfördjupning och möjliggör på sikt även en större exploatering av bostäder (upp till 2 000 st.)

Utifrån detta kan således tre huvudspår skönjas som också kan utgöra alternativ till full utbyggnad:

Alternativ 2, ”betoning bostäder”: En utbyggnad av en mix med tonvikt på bostäder i Storvreta och i mindre grad handel i Fullerö
Alternativ 3, ”huvudsak handel”: En utbyggnad av en mix med tonvikt på handel i Fullerö och i mindre grad bostäder i Storvreta
Alternativ 4, ”bara bostäder”: En full utbyggnad av bostäder i Storvreta och endast trafikantservice i Fullerö.

I samtliga fall utom alternativ 4 tillkommer logistikverksamhet i södra planområdet inklusive utbyggnad av en ny trafikplats.

Alternativ 2: Betoning på bostäder

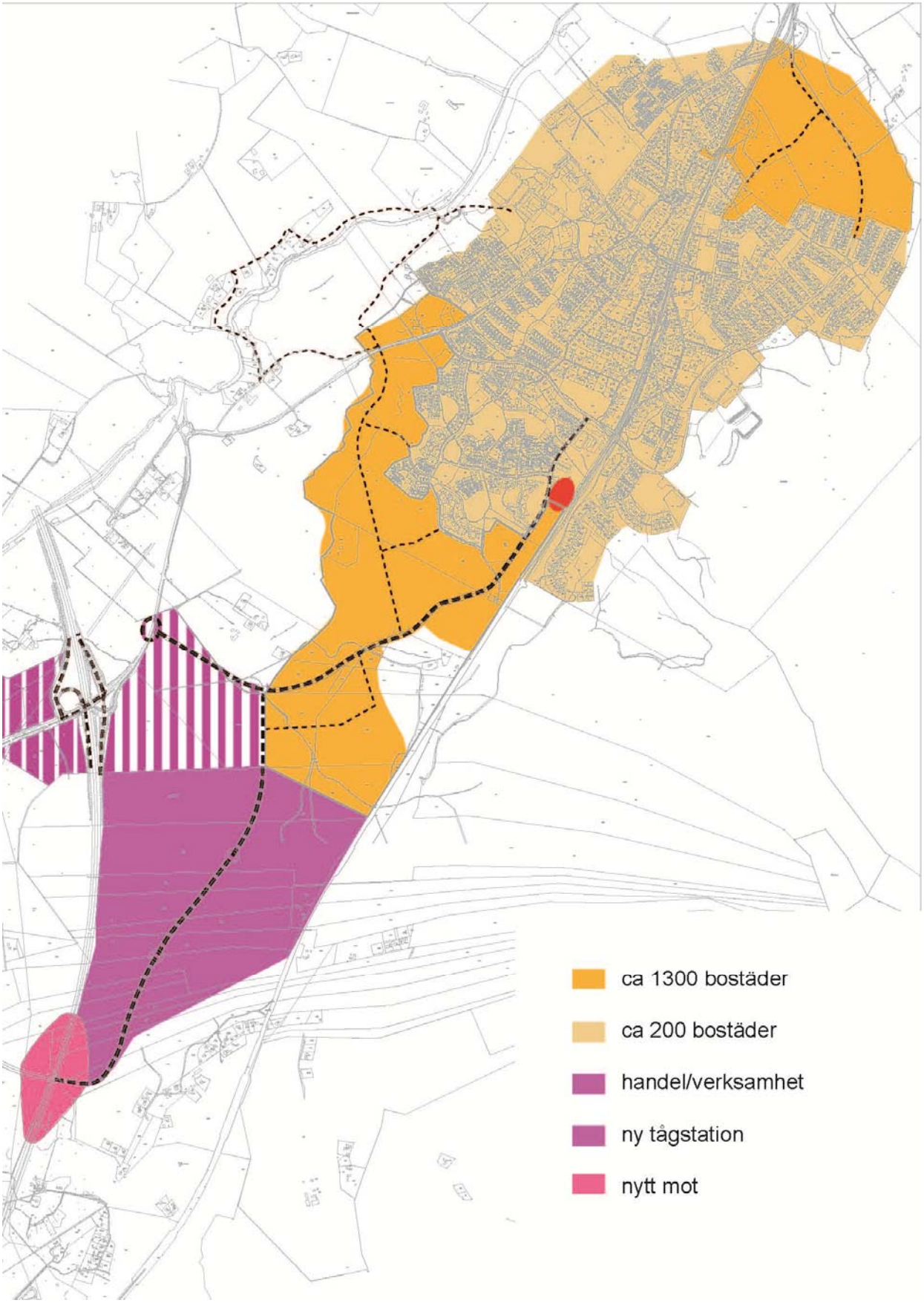


Bild 4: Utbyggnadsalternativ 2 med fokus på bostäder som breder ut sig ända ner mot Östra Fullerö. Östra Fullerö byggs bara till 25%. Verksamhetsområdet i söder byggs. Alternativet ger mindre trafikarbete inom planområdet och även något mindre totalt sett pga. kortare inköpsresor inom kommunen

Enligt alternativ 2 kommer fokus framför allt att ligga på utveckling av Storvreta samhälle. Stationen flyttas c:a 700 meter söderut och en ny centrummiljö med flerbostadshus och flera samhällsfunktioner byggs upp kring denna. C:a 1 500 st. bostäder tillkommer. I Fullerö uppförs c:a hälften av de planerade handelsytorna, dvs. c:a 17 000 m^2. Ingen dagligvaruhandel tillkommer i Fullerö. Storvreta växer söderut ända ner mot Fullerö. Dessutom kommer ett verksamhetsområde med logistik till i söder, liksom en ny trafikplats. Ingen järnvägsstation byggs i höjd med Fullerö . Däremot kan ett stickspår till verksamhetsområdet i södra kilen bli aktuellt.

Tabell 3: Uppskattade trafikalstringssiffror för alternativ bostäder, sammanvägda från flera trafikutredningar. C:a 5 000 fordon färre bedöms passera genom trafikplatserna jämfört med planförslaget.

Tillskott	**Antal/yta**	**Trafikalstring**
Nuvarande trafik		11 000 fordon/dygn
Naturlig ökning på väg 290 tom 2030		3 000 fordon/dygn
Bostäder i Storvreta (sällanköp)	1 500 st.	6 500 fordon/dygn
Handel i Östra Fullerö (sällanköp)	17 000 m^2	3 500 fordon/dygn
Västra Fullerö (byggnadsyta)	17 000 m^2	3 500 fordon/dygn
Temapark, hotell, idrott		3 000 fordon/dygn
Trafikantservicestation		1 000 fordon/dygn
Verksamhetsområde söder om Fullerö (markyta)	100 ha	1 500 fordon/dygn
Totalt inkl befintlig trafik (avrundat)		**33 500 fordon/dygn**

Alternativ 3: Huvudsak handel

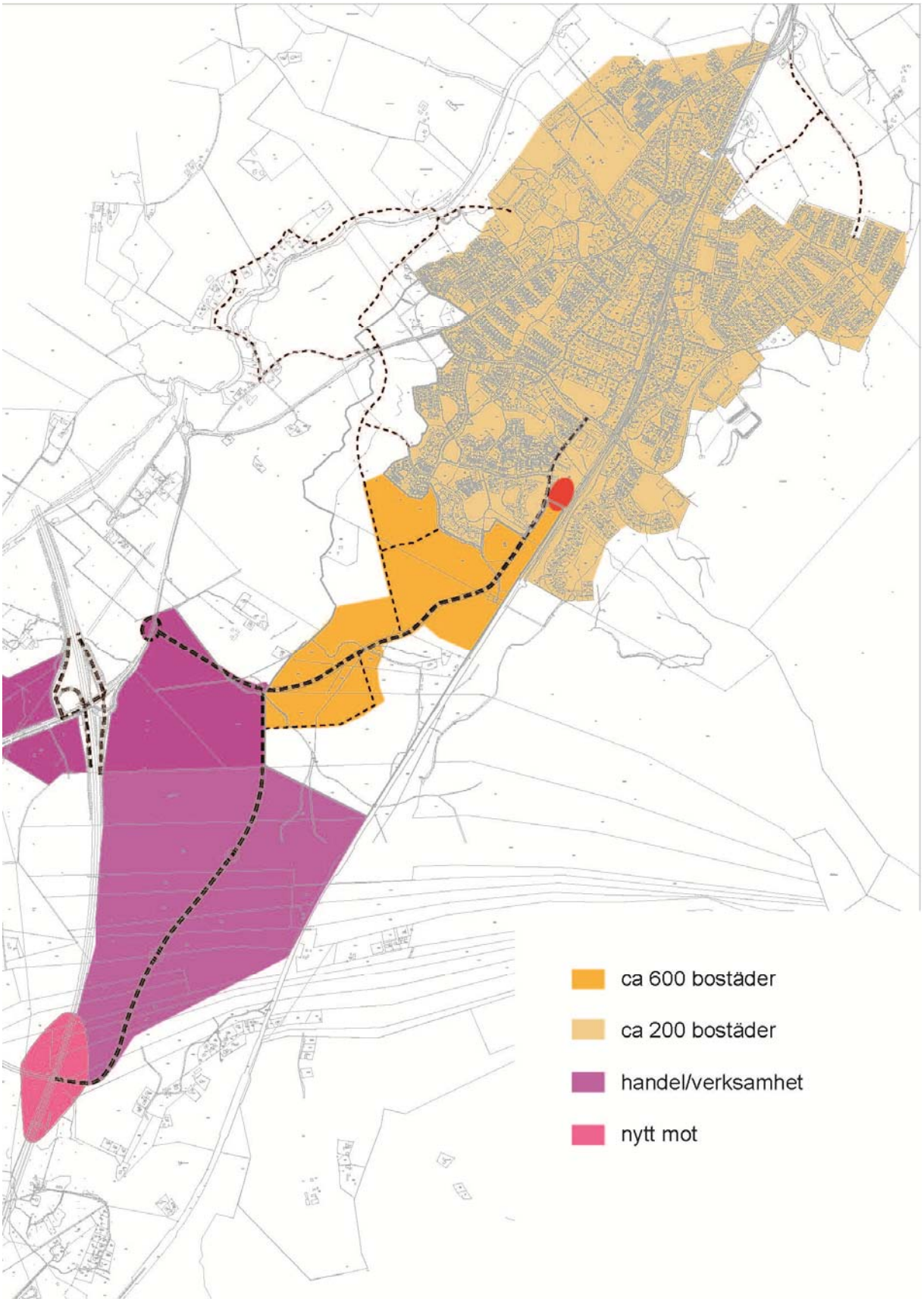


Bild 5: Utbyggnadsalternativ med fokus på handel i Östra Fullerö som byggs ut till c:a 90 %. Hälften (c:a 800) av planerat antal bostäder tillkommer. Verksamhetsområdet söder om Fullerö med ny trafikplats tillkommer.

Enligt detta alternativ ligger fokus framförallt på utveckling av Fullerö handelsplats. Stationen i Storvreta flyttas inte söderut. C:a 50 % av de planerade bostäderna, dvs. c:a 800 st. tillkommer i södra Storvreta. I Fullerö har c:a 90 % av de planerade handelsytorna, dvs. c:a 30 000 m^2, uppförts. Dagligvaruhandel kommer till i Fullerö. Verksamhetsområdet med logistik i söder byggs, liksom en sydlig trafikplats.

Tabell 4: Uppskattade trafikalstringssiffror med de olika tillskotten inom planområdet för alternativ Handel. Detta alternativ bedöms ge högst trafikalstring av samtliga alternativ, c:a 4 500 mer bilar än planförslaget och ställer stora kapacitetskrav på båda trafikplatserna.

Tillskott	**Antal/yta**	**Trafikalstring**
Nuvarande trafik (väg 290)		11 000 fordon/dygn
Trafikökning 1,25 %/år		3 000 fordon/dygn
Bostäder i Storvreta (antal bostäder)	800 st.	3 500 fordon/dygn
Handel i Östra Fullerö (sällanköpshandel)	30 000 m^2	6 300 fordon/dygn
Dagligvaruhandel i Östra Fullerö	6 000 m^2	8 600 fordon/dygn
Västra Fullerö (sällanköp)	24 000 m^2	4 400 fordon/dygn
Temapark, hotell, idrott		3 700 fordon/dygn
Trafikantservicestation		1 000 fordon/dygn
Verksamhetsområde söder om Fullerö (markyta)	50-100 ha	1 500 fordon/dygn
Totalt inkl. befintlig trafik (avrundat)		**43 000 fordon/dygn**

Alternativ 4: Bara bostäder

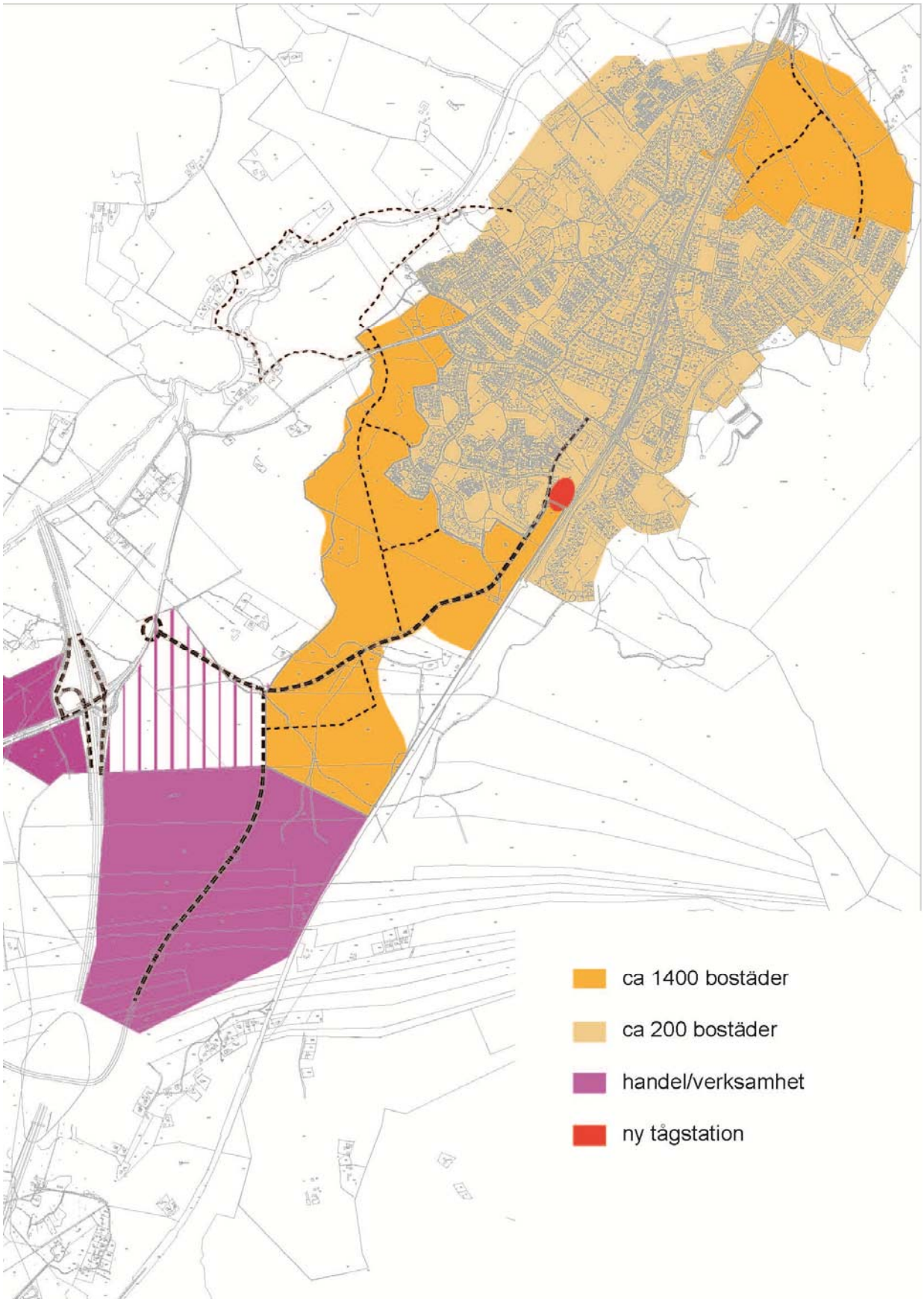


Bild 6: Utbyggnadsalternativ med mycket begränsad handelsutbyggnad. Verksamhetsområdet söder om Fullerö tillkommer, dock utan ny trafikplats.

Enligt detta alternativ ligger fokus nästan helt på bostäder. Stationen i Storvreta flyttas söderut. C:a 1 600 st. bostäder tillkommer i Storvreta. I Fullerö tillkommer endast c:a 10 % av de planerade handelsytorna, dvs. c:a 3 000 m^2, plus trafikantservice, vilket på sikt kan göra ytan tillgänglig för annan typ av exploatering (t.ex. bostäder eller verksamhet). Dagligvaruhandel kommer inte till i Fullerö. Verksamhetsområdet med logistik i söder byggs. En trafikplats byggs i söder. Denna behöver dock inte byggas med lika stor kapacitet som innan.

Tabell 5: Uppskattade trafikalstringssiffror med de olika tillskotten inom planområdet för alternativ endast bostäder. Detta alternativ bedöms (med undantag av nollalternativet) ge lägst trafikalstring inom planområdet, c:a 8 000 färre bilar än planförslaget.

Tillskott	**Antal/yta**	**Trafikalstring**
Nuvarande trafik (väg 290)		11 000 fordon/dygn
Trafikökning 1,25 %/år		3 000 fordon/dygn
Bostäder i Storvreta (antal bostäder)	2 000 st.	8 800 fordon/dygn
Handel i Östra Fullerö (sällanköpshandel)	3 000 m^2	700 fordon/dygn
Västra Fullerö (sällanköp)	24 000 m^2	4 400 fordon/dygn
Trafikantservicestation		1 000 fordon/dygn
Verksamhetsområde söder om Fullerö (markyta)	100 ha	1 500 fordon/dygn
Totalt inkl. befintlig trafik (avrundat)		**30 500 fordon/dygn**

2.5 Nollalternativ

Ett nollalternativ ska alltid finnas i en MKB, och det innebär i detta fall att vare sig någon storskalig utbyggnad av Storvreta eller Fullerö sker. I Storvreta tillkommer högst ett 100-tal bostäder inom den antagna planen i Vretalund samt enstaka hus på olika håll. I Fullerö tillkommer mindre trafikantservice i form av bensinmack etc. på högst 2 000 m^2. Ingen logistikverksamhet byggs i söder. Inget förändrat stationsläge sker.

Den tillkommande trafikökningen genom trafikplatsen och på väg 290 bedöms år 2030 ge en trafikmängd på c:a 15 000 fordon, vilket nuvarande utformning klarar att svälja med endast smärre ombyggnader.

Tabell 6: Uppskattade trafikalstringssiffror med de olika tillskotten inom planområdet för nollalternativet.

Tillskott	**Antal/yta**	**Trafikalstring**
Nuvarande trafik (väg 290)		11 000 fordon/dygn
Trafikökning 1,25 %/år		3 000 fordon/dygn
Bostäder i Storvreta (antal bostäder)	1 000 st.	400 fordon/dygn
Västra Fullerö (sällanköp)	24 000 m^2	4 400 fordon/dygn
Trafikantservicestation		1 000 fordon/dygn
Totalt inkl. befintlig trafik (avrundat)		**19 000 fordon/dygn**

Ingen illustration av nollalternativet redovisas, men det kan i princip liknas vid Alternativ tre undantaget etableringarna i Fullerö.

3. Konsekvenser av planförslaget

3.1 Betydande miljökonsekvenser

I behovsbedömningen bedömdes att planen kunde medföra betydande miljöpåverkan på landskapsbild, kulturmiljö, mark och vatten, transporter, resursanvändning samt hälsa och säkerhet. Dessa aspekter utreds därför mer utförligt. Vid bedömningen vägs följande in: omfattning, betydelse och komplexitet, varaktighet, vanlighet och reversibilitet (kulturvärden kan gå förlorade). Konsekvensbedömning görs även för miljöaspekter som ej bedömts som betydande (naturmiljö, rekreation), men ej lika grundligt, då dessa inte ansågs påverkas i lika hög grad.

Konsekvenserna beskrivs ofta för olika delområden, då huvudsakligen från norr till söder där Storvreta redovisas först och Fullerö därefter.

3.2 Konsekvenser för landskapsbilden

Förutsättningar

Det öppna odlingslandskapet längs Fyrisån har lång hävdhistoria och området väster och nordväst om nuvarande Storvreta (inklusive samhällets västligaste delar) har skydd för landskapsbilden (bild 7). Skyddsområden för landskapsbilden inrättades tidigare med stöd av Naturvårdslagen för vissa områden för att reglera bebyggelse, vägar och andra anläggningar som kunde påverka landskapsbilden negativt. Även om begreppet inte finns i den nu gällande Miljöbalken gäller fortfarande bestämmelserna i de berörda områdena så länge beslut inte finns om annat. För nybyggnation av bostadshus krävs dispens från landskapsbildsskyddet.

Området längs Fyrisån väster om planområdet utgör dessutom, bland annat på grund av landskapsbilden, riksintresse för kulturmiljövården (bild 7). En stor del av bevarandeintresset i området har bedömts ligga i landskapsupplevelsen, dvs. brynmiljöerna som möter den vidsträckta slätten bort mot Ärentuna med inslag av äldre historiska byar och fornlämningsmiljöer. I reservatsföreskrifterna för Fullerö backar strax utanför planområdet står som mål att bevara den vackra landskapsbilden. Beskrivningen av naturen kring Fyrisån noterar på flera ställen den vackra landskapsbilden kring ån och ålandskapet.

Det öppna odlingslandskapet kan hotas av en exploatering såväl av handel, bostäder som av annan verksamhet, framför allt genom storskalig bebyggelse som inte anpassas till den småskaliga miljön. Men landskapsvärdena kan även höjas, t.ex. genom att öka tillgängligheten till området, hävda igenväxande landskapselement och öka möjligheten till utblickar över landskapet. Sedan aktuella riksintressen och skydd instiftades har landskapet påverkats betydligt av den nya E4:an vilket dock inte fått konsekvenser i form av ändrade värderingar av värdefulla miljöer.

I Länsstyrelsens samrådssvar avseende kulturmiljö har det uttryckts tveksamhet avseende bostadsbebyggelse i det öppna landskapet i eller intill området för riksintresse för kulturmiljö. Även utformningen av handelsplatsen samt skyltningen har ifrågasatts. Detta har lett till anpassningar av utställningsförslaget, bland annat avseende förslag till särskild hänsynsprövning för bostäder i de öppna landskapsrummen samt ett tydliggjort skydd för skogsdungen NO om Fullerö trafikplats.

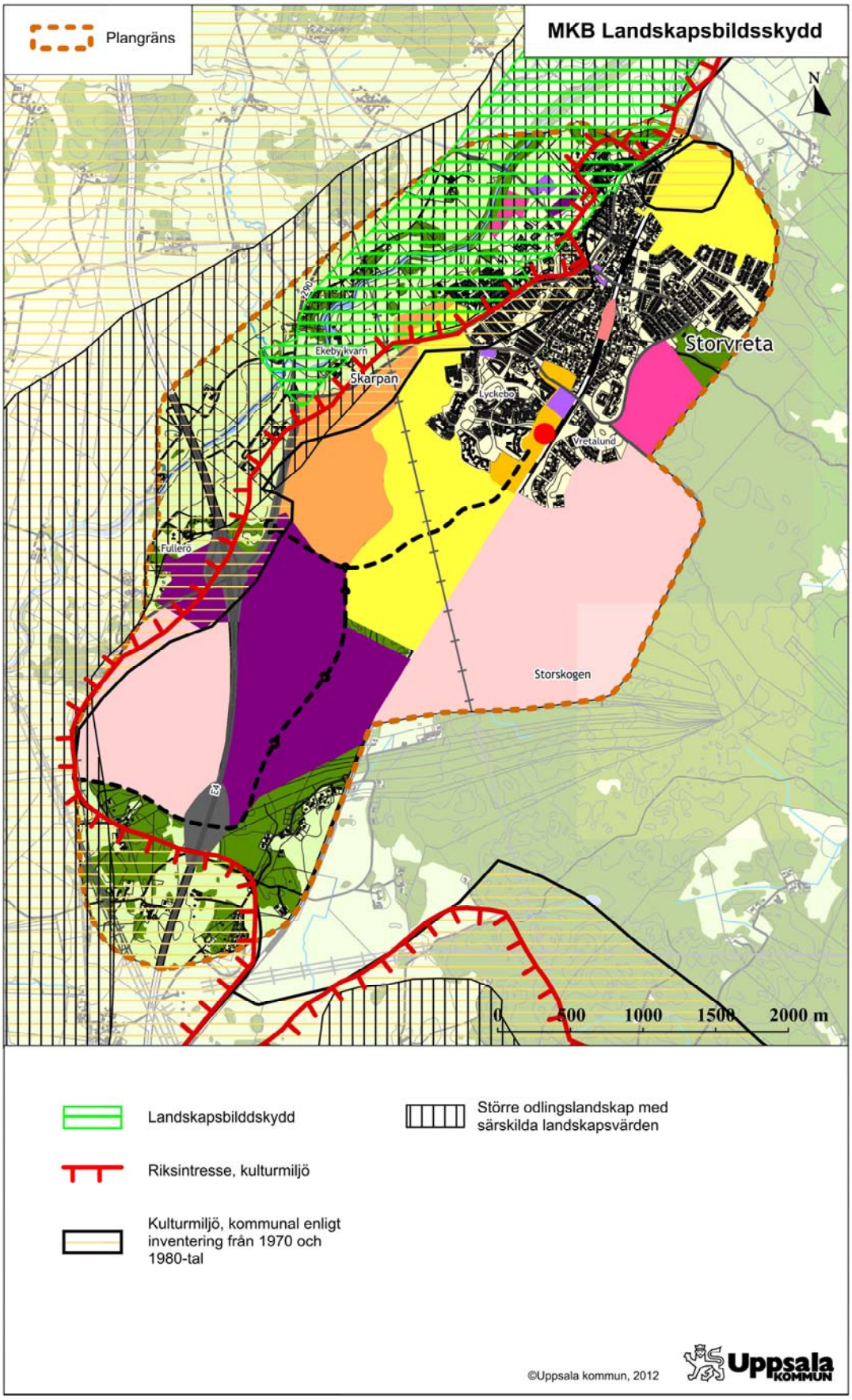


Bild 7: Plankarta med värdefulla landskaps- och kulturmiljöer inlagda. Grönrandigt område utgör skydd för landskapsbild, grårandigt särskilda landskapsvärden. Röd linje utgör gräns för riksintresse för kulturmiljövården samt orangestreckade områden kommunala kärnområden för kulturmiljön. Övriga färger representerar planerad bebyggelse.

Konsekvenser

Konsekvensbedömningen är uppdelad i de fyra olika områdena Storvreta, Östra Fullerö, Västra Fullerö och Sydöstra Fullerö (Kilen) och sammanvägs på slutet.

Storvreta

Föreslagen ny bostadsbebyggelse undviker till allra största delen det öppna landskap som vänder sig västerut mot riksintresset kring Fyrisålandskapet. Bebyggelsegränsen västerut följer i stort skogsbrynet från befintliga Storvreta ner till Fullerö. Den tillkommande bebyggelsen ligger till drygt hälften på skogsmark. Uppskattningsvis en fjärdedel av den planerade ytan för nybebyggelse av bostäder och service/ centrumbebyggelse ligger på öppen mark samt en mindre del på park/impediment som förtätning. Bebyggelsen som helhet planeras bestå av såväl centrumbebyggelse och flerbostadshus som småhusbebyggelse av villastads- och randbebyggelsekaraktär.

Jämfört med samrådsförslaget föreslås färre bostäder inom eller intill riksintresset för kulturmiljö och för dessa områden föreslås särskilt höga hänsynskrav innan ev. bygglov ges.

Det finns framför allt två områden som bedöms kräva särskild uppmärksamhet. Det ena är ett mindre bebyggelseområde kring Lyckebo, som föreslås inom område med riksintresse för kulturmiljövård samt skydd för landskapsbilden. Dock är bebyggelseområdet mindre än i samrådsförslaget och inget område ligger inom det utökade strandskyddet på 300 m. De delar av området kring Lyckebo som ligger synligt ut mot ålandskapet föreslås kräva särskild hänsynsprövning. Områdena gränsar till befintlig bebyggelse. Delar av den befintliga bebyggelsen i västra delen av Storvreta ligger redan inom landskapsbildsskyddat område, t.ex. bostadsområdena nära badplatsen, brandstationen samt fotbollsplanen. Dessa har redan påverkat det visuella kulturlandskapet och den adderade nybyggnaden bedöms inte fragmentera ålandskapet ytterligare eller förstöra synintrycket, förutsatt att den i storlek och uttryck anpassas till den befintliga bebyggelsen. Kopplingen till ålandskapet i detta område är idag ganska svag med åkermark och tätbevuxna åkerholmar och bedöms kunna stärkas genom anläggandet av parker och gångstråk.

Det andra föreslagna bostadsområdet som kan medföra påverkan på landskapsbilden samt på intilliggande lantgårdar ligger på den öppna åkermarken mitt emellan befintliga Storvreta och Fullerö trafikplats. Området ligger inte inom riksintresse för kulturmiljön eller har skydd för landskapsbilden. Här föreslås bebyggelsen dras tillbaka närmare skogsbrynet jämfört med samrådsförslaget. Ute på den öppna marken föreslås bebyggelse tillåtas enbart efter särskild hänsynsprövning. Negativ påverkan bedöms därigenom bli begränsad. Flera boende i de nybyggda delarna bedöms dock få vackra utblickar. Nettoresultatet är därför positivt för de boende i Storvreta. Intrycket från den öppna slätten bedöms påverkas endast i mindre mån, förutsatt att den föreslagna hänsynsprövningen efterlevs. Konsekvenserna för landskapsbilden som helhet bedöms vara acceptabla. Det är dock viktigt att bebyggelsen hålls småskalig och anpassas i mötet med det öppna landskapet.

Den storskaliga bebyggelsen är koncentrerad till områdena närmast järnvägen, som idag huvudsakligen är skogbevuxna. Planerad centrumbebyggelse sker till allra största delen på mark som idag ligger i anslutning till flerbostadshus, järnvägsområde samt på skogsmark. Konsekvenserna för landskapsbilden bedöms där bli små.

Östra Fullerö

Det planerade handelsområdet i Östra Fullerö ligger främst på skogsmark som huvudsakligen är avverkad och har mindre kontakt med landskapsrummet kring Fyrisån. Grundförutsättningarna här är därför inte lika känsliga som i t.ex. västra Fullerö. Däremot ligger området högt i terrängen och planerad bebyggelse är storskalig, varför påverkan på landskapsbilden ändå bedöms bli påtaglig. En särskilt känslig del utgörs av den mer öppet liggande norra spetsen av området som ligger på åkermark som öppnar sig mot Fyrisålandskapet.

Det är av stor vikt att bevara skyddande vegetation i den mån sådan finns. Det görs bl.a. genom att en skogsdunge nordost om Fullerö trafikplats bevaras. Denna åtgärd bedöms ej räcka för att undvika negativ påverkan, särskilt inte från den norra delen av området. Påverkan kan även minskas genom att bebyggelsen planeras för att inte bli för dominant i landskapet, t.ex. genom att hålla ned storleken och landskapsanpassa bebyggelsen samt genom planering av träd ut mot det öppna landskapsrummet (se vidare under förslag till åtgärder). Enligt utställningsversionen av detaljplan för handelsområdet kring Östa Fullerö (dnr 2012/20019-1) liksom den därtill hörande miljökonsekvensbedömningen planeras en storskalig exploatering i ett tidigare relativt opåverkat landskap. Landskapet är dock redan påverkat av E4. En vegetationsskärm planeras runt området. Vidare hålls bebyggelsens höjd nere. Bebyggelsen kommer därmed till största delen inte exponeras mot omgivande landskapsrum. Under tiden den nya delen av vegetationsridån växer upp kommer Fullerö Park att delvis vara synligt mot kulturlandskapet. Den befintliga träddungen täcker dock redan från början in delar av Fullerö Park. Det som i slutresultatet kommer att vara synligt från riksintresset och det kommunala kulturmiljöområdet är framförallt

tak. Länsstyrelsen skriver i sitt yttrande för utställningsversionen av detaljplanen att vegetationsridån är avgörande för att undvika påtaglig skada på riksintresset.

Den sammanvägda bedömningen blir att föreslagen utformning ger upphov till måttligt negativ påverkan på landskapsbilden. Denna rapport delar Länsstyrelsens bedömning av detaljplanen för handelsområdet kring Östra Fullerö (utställningsversionen) att under förutsättning att en vegetationsridå uppförs innebär inte planerad bebyggelse påtaglig skada på riksintresset. De delar av detaljplanområdet där bebyggelse föreslås ligger inte i riksintresset, utan strax söder om riksintresset. Den planerade bebyggelsen skyddas även till största delen visuellt av en vegetationsskärm. Den kumulativa effekten bedöms därmed inte bli sådan att riksintresset skadas påtagligt.

Västra Fullerö
Området vid Västra Fullerö ligger mycket nära viktiga och skyddade landskapselement ner mot Fyrisån. Nära västra Fullerö men utanför planområdet finns också naturreservatet Fullerö backar, där just landskapsbilden är ett av de värden som står inskrivet i reservatsföreskrifterna. Detta gör att särskild anpassning krävs i detta område. Åtskillig platsanpassning har även gjorts i framtagna handlingar för Västra Fullerö, t.ex. avseende byggnadernas storlek och form, läget i förhållande till en skyddande skogsskärm liksom avseende skyltning och belysning, vilket också bidragit till att planen kunnat antas. Negativ påverkan kommer att uppstå men bedöms som acceptabel.

Sydöstra Fullerö (Kilen)
Marken i det planerade verksamhetsområdet sydost om motet i Fullerö och vidare ner mot området kring Hämringe består huvudsakligen av skogsmark och har mycket liten kontakt med det öppna landskapsrummet mot Fyrisån. Det ingår inte heller i området för skydd för landskapsbilden. Däremot vänder det sig i någon mån mot ett öppet landskap söderut. Detta område ligger mycket tidigt i planeringen varför såväl storlek som utformning är obekant i dagsläget. Allmänt kan dock sägas att konsekvenserna för landskapbilden sannolikt kan hållas acceptabla om byggnaderna inte blir alltför storskaliga och en skyddande trädskärm mot öppna landskapsrum bevaras, framför allt i mötet både med landskapet och med befintlig bebyggelse kring Nyboda och Duvboda. I övrigt gäller samma förhållanden som för Östra Fullerö.

Förslag till kompensation eller åtgärder

För att motivera att gå in i strandskyddat och landskapsbildsskyddat område i ånära lägen krävs att åtgärderna kan addera positiva kvaliteter till bebyggelse och landskap. Vissa av fornlämningsmiljöerna på kullarna är idag kraftigt förslyade eller bevuxna med trivial skog, och skulle gynnas av landskapsvårdande åtgärder. Att dessutom anlägga stigar och gångstråk som inbjuder till vistelse vid årummet kan addera värden. Om det i detaljplan kan visas på dessa mervärden kan det kanske motivera dispens för de skyddade områdena. Hänsyn bör även tas till de befintliga lantgårdarna så att den lantliga karaktären upprätthålls.

Massiv flerbostadsbebyggelse hålls innanför skogsbrynet medan mer småskalig, uppluckrad bebyggelse ev. kan accepteras på den öppna marken mellan skogsbryn och åkerholmar. För detaljplaner som berör detta bör landskapsanalyser utföras med syfte att bedöma hur långt ut i det öppna landskapet bebyggelsen kan sträcka sig utan att påtagligt skada landskapsvärdena.

Den norra delen av handelsområdet i Östra Fullerö är en av de områden där storskalig bebyggelse planeras. Området är också relativt högt beläget. Det är av därför av stor vikt att bevara de skyddande trädskärmarna kring planerad bebyggelse norr och öster om trafikplatsen vid Fullerö. Detta gäller särskilt ett skogsparti nordost om trafikplatsen (bild 7). Byggnadernas höjd bör strävas att hållas ner. Dessutom bör byggnaderna kring Östra Fullerö inte markant bryta silhuetten av skog som framträder från det öppna landskapet kring ån. Också för denna detaljplan rekommenderas en landskapsanalys.

Vegetationen bör dessutom kompletteras med viss nyplantering öster om det ovan nämnda skogsområdet samt eventuellt kring trafikplatsen. Inte minst viktigt är att begränsa påverkan ut mot slättlandskapet från skyltning och belysning så att denna inte blir alltför markant och synlig.

Tabell 7: sammanställning av påverkan från Fullerö park på landskapsbild, hämtad från MKB för detaljplan Fullerö, samrådsversion

Värde	Planerade åtgärder för att minimera påverkan	Påverkan på planalternativet	Förslag på ytterligare åtgärder för att minimera påverkan
Större landskapsrum (bl.a. riksintresset) med upplevelsemässiga värden ● Öppet slättlandskapet med stora och väldefinierade landskapsrum.	● Träden i dungen nordväst om området bevaras och skyddas i detaljplanen. ● Träden planteras så att området täcks in från det öppna kulturlandskapet ● Skyltar och belysning görs så att störning minimeras.	● Områdets upplevelsemässiga värden med en landsbygdskaraktär och öppet jordbrukslandskap kommer att påverkas negativt p.g.a. byggnadernas höga höjd och stora skala	● undersök om det är möjligt att placera skyddsvegetation även utanför planområdesgränsen.●
Mindre landskapsrum med upplevelsemässiga värden, även om det inte är skyddat.	● Vegetationsridåer gör så att skalan bryts ned så mycket som möjligt mot det närliggande landskapsrummet. Det skyddar också närliggande bostäder till viss del från buller och störande ljuskäglor.	● Det mindre landskapsrummet förändras helt och påverkas negativt p.g.a. byggnadernas höga höjd och byggnadernas stora skala	● undersök om det är möjligt att placera skyddsvegetation även utanför planområdesgränsen

3.3 Övriga konsekvenser för kulturmiljön

Förutsättningar

Kulturmiljövärdena och landskapsvärdena är nära förknippade med varandra då bådas kanske främsta värde betingas av det historiska odlingslandskapet. Planområdet ligger delvis inom riksintresseområde för kulturmiljövården som innefattar Björklingeåns och Fyrisåns dalgångar samt slättområdet väster om Storvreta och Fullerö bort mot Ärentuna, gulfärgat på nedanstående karta. Riksintressets värde består bl.a. i lämningar från en rik bronsålderskultur intill den dåtida strandlinjen. Gränsen till riksintresset går ungefär i väg 290:s sträckning men inkluderar t.ex. större delen av Västra Fullerö.

Uppsala kommun har tagit fram riktlinjer för bebyggelse i kulturområden. Nedan sammanfattas dessa riktlinjer:

<u>För riksintressen:</u>
• Riksintresseområden ska enligt miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön. Tillskott och förändringar kan göras om kulturmiljöns värden beaktas.

<u>För kommunala kulturområden:</u>
• Tillbyggnader, ombyggnader och andra ändringar av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i kommunala kulturmiljöområden ska utföras varsamt så att byggnadens karaktärsdrag bevaras och dess byggnadstekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden tas tillvara.
• Underhåll och förvaltning ska utgå från den byggda miljöns kulturhistoriska värde i samarbete med de som bor där.

<u>För öppna landskap och skog i omlandet:</u>
• Öppen jordbruksmark samt ängs- och hagmark bör även fortsättningsvis hävdas och ingrepp som förhindrar fortsatt brukande av jorden ska undvikas.
• Stor restriktivitet ska tillämpas vid bygglovprövning för ny bebyggelse och anläggningar i det öppna jordbrukslandskapet.
• Strukturer, såsom land- och sjövägar, brukningsvägar, stigar m.m., som bedömts vara av kulturhistoriskt intresse bör ej brytas utan ska bevaras och göras tydliga i planeringen.
• Vid fastighetsbildning bör särskild hänsyn tas till de mönster i landskapet som utgörs av äldre ägogränser.
• I skogsbruket ska stor hänsyn tas till kulturmiljöernas värden. Trakthyggesbruk bör undvikas i känsliga områden. Samråd med kommunens kulturmiljökompetens ska ske i skogsbruksärenden som berör kommunala kulturmiljöområden.

För värdefulla kulturmiljöer i omlandet

• Byggnader, som är särskilt värdefulla ur historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt, eller som ingår i ett bebyggelseområde av sådan karaktär, ska bevaras och får inte förvanskas.
• Ny bebyggelse kan endast tillkomma i en omfattning som är lämplig med hänsyn till kulturmiljön. Vid utformning av ny bebyggelse bör hänsyn tas till områdets egenart. Den bör placeras så att den följer det närliggande bebyggelsemönstret, eller i lägen som liknar de traditionella tomtplatserna.
• Nya bostadshus bör ej tillkomma i enskilda torpmiljöer av stort värde.
• För de särskilt värdefulla bebyggelsemiljöerna ska värden preciseras och skyddas samt lovplikten utvidgas genom upprättandet av detaljplan eller områdesbestämmelser.

I behovsbedömningen bedömdes därför att ny bebyggelse ej bör ske i områden som utpekats som kommunala kärnområden för kulturmiljön. Dessa är Ekeby-Kättsta (U21:20) med Ekeby, en äldre by med radbykaraktär och Fyrisvall-Fullerö (U21:21), med gårdarna Fyrisvall, Söderbyn och Fullerö strax väster om motorvägsmotet vid Fullerö. Ekeby kvarn vid Fyrisån representerar en viktig epok i bygdens historia. Ekeby kvarn och dess närområde är ett populärt rekreationsmål och bör så förbli. Området kan emellertid utvecklas ytterligare och göras mer tillgängligt för att fungera som samlingspunkt både för natur- och kulturhistorian kring ån, vilket utvecklas i den fördjupade översiktsplanen. Det senare området har i viss mån även påverkats av den nya motorvägen. Gårdarna utgör välbevarade gårds- och torpmiljöer från 1800-talet. En stor del av bevarandeintresset har bedömts ligga i landskapsupplevelsen (se även under landskapsbild).

Med undantag av Västra Fullerö berörs ingen av dessa av planerad exploatering. Inom planområdet ligger även områdena U21:19 samt U71, men dessa bedöms inte påverkas av planen. Områdena U21:22, U21:24 och U28:8 ligger precis utanför planområdet (bild 8).

Det finns ett stort antal fornlämningar inom planområdet, framför allt i den västra delen. Några av dessa ligger nära planerad exploatering vilket kräver särskild hänsyn. Lämningarna är av typerna gravfält, stensättning, skärvstenlämning mm från järn- och bronsåldern. Lämningarna ligger främst inom området kring Trekanten, Ekeby, Ekebylund, Norrbro samt kring Adolfsberg i norr (bild 8).

En arkeologisk utredning har utförts i samband med detaljplanearbetet för Östra Fullerö avseende den norra delen av detaljplaneområdet som ligger på åkermark. Fornlämningar har upptäckts på stora delar av åkermarken, huvudsakligen dolda i marken. Förhållandena kan misstänkas vara liknande på stora delar av åkermarken inom planområdet.

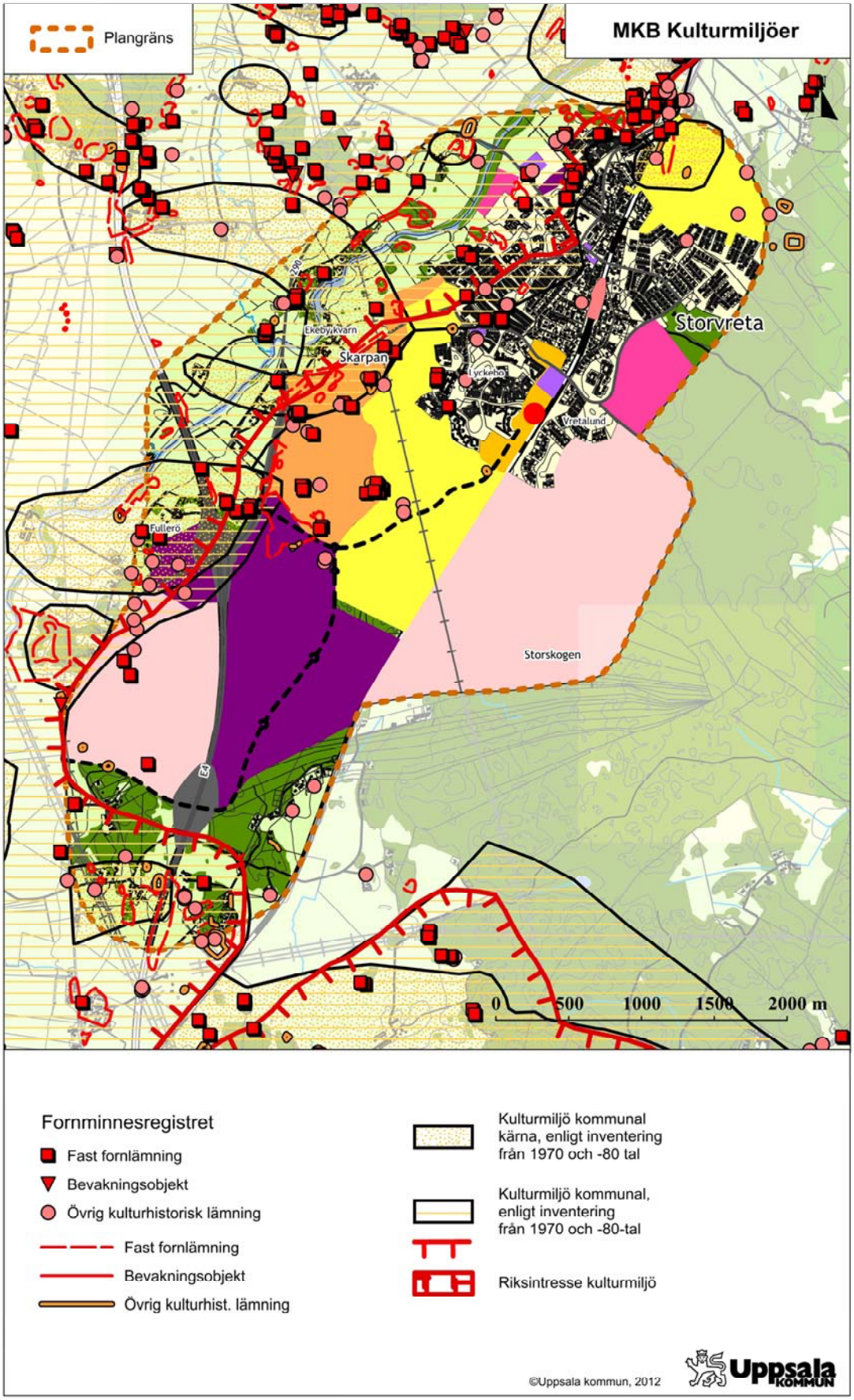


Bild 8: Kulturmiljöer i området innefattande kända fornlämningar, riksintresse för kulturmiljö samt kommunala kulturmiljöer

Konsekvenser

Storvreta
I samband med åtgärder som påverkar ett riksintresse ska enligt miljöbalkens tredje kapitel en bedömning om påtaglig skada uppkommer göras. Riksintresset får inte utsättas för åtgärder som kan ha en bestående negativ inverkan på de värden som betingar riksintresset. Det behöver alltså inte vara liktydigt med betydande eller större skada utan kan även vara en liten skada som är bestående.

Bebyggelsen i Storvreta bedöms i detta fall få relativt begränsad påverkan på kulturmiljövärden förutsatt att nedanstående åtgärder beaktas. De områden som ligger inom riksintressezonen och berörs av nybyggnation är två begränsade områden med begränsad bebyggelse. Dels kring Lyckebo strax söder om Storvretas badplats i Fyrisån, där nybyggnation av småhusbebyggelse föreslås. Området gränsar till befintlig bebyggelse och till åkerholmar nära ån. Påverkan bedöms vara begränsad på grund av att den befintliga bebyggelsen nära badplatsen redan ligger inom riksintresset och har påverkat det visuella kulturlandskapet. Den adderade nybyggnaden söder om Storvreta (på jordbruksmark utanför men i närhet till riksintresset) kan, om den utförs med måtta, bli ett inslag som förtydligar ortsstrukturen utan att för den skull fragmentera ålandskapet ytterligare. Också här blir bebyggelsens anpassning till miljön viktig. Bedömningen här är densamma som för landskapsbilden: förutsatt att bebyggelsen hålls småskalig i sin västra front och läggs öster om raden av åkerholmar bedöms påverkan på kulturmiljön bli acceptabel. Särskilt noggrann planering behövs i vissa områden där förekomsten av fornlämningar är stor, inte minst i de öppna områdena söder om Storvreta och kring Adolfsberg i norr. Arkeologisk utredning kommer dock att behövas.

Östra Fullerö
Även den nordvästra delen av Östra Fullerö gränsar till såväl en kommunal kulturkärna som riksintresse för kulturmiljövården. En nyligen genomförd arkeologisk utredning har visat på en stor mängd arkeologiska fynd i den norra, öppna delen (bild 9). Många av dessa kommer antagligen att behöva tas bort i och med planens genomförande. Om fornlämningarna sparas kommer de att få ett helt nytt sammanhang och dess läsbarhet i kulturlandskapet kommer att starkt försvåras. Fynden är dock inte synliga med blotta ögat för de flesta. Förutsatt att ytterligare arkeologiska utredningar genomförs och rekommendationer från dess efterlevs så bedöms konsekvenserna på kulturmiljön som acceptabla.

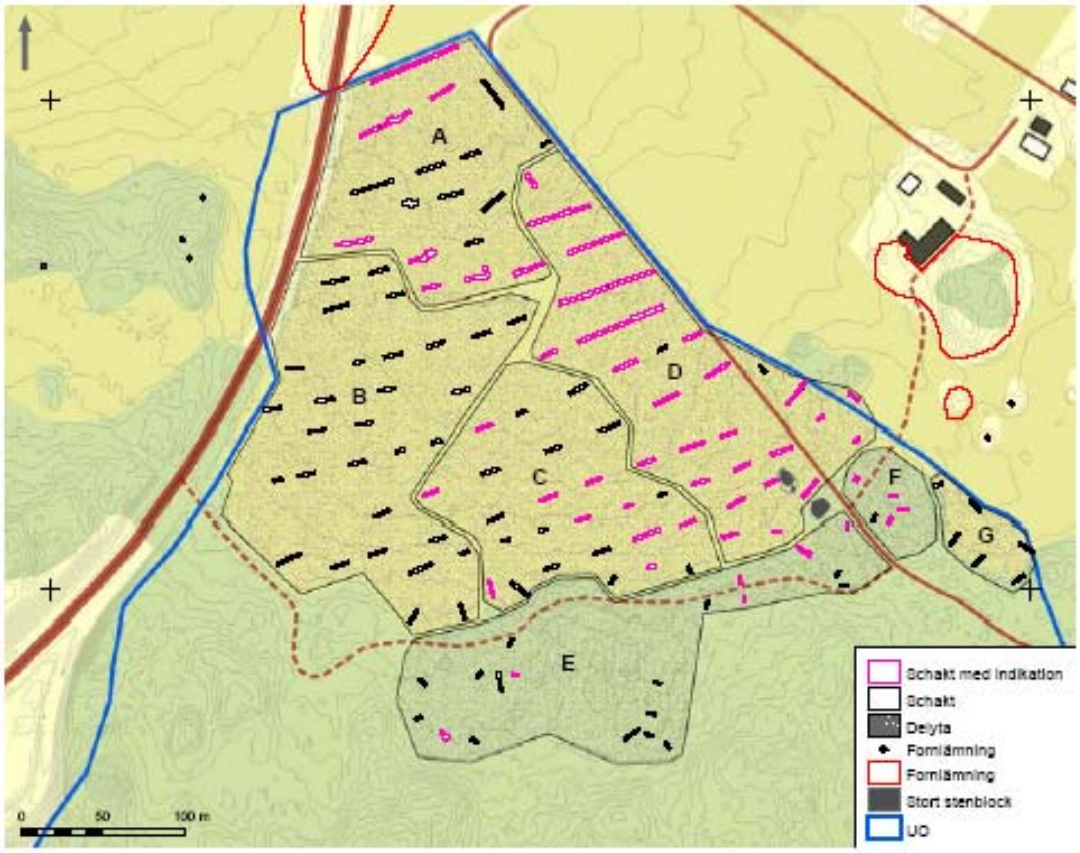


Bild 9: Översikt av samtliga schakt med fornlämningsindikation samt indelning i delytor. I yta B och G och fanns inga indikationer på fornlämningar. I övriga delytor har indikationer på fornlämning funnits. Figur från särskild arkeologisk utredning, rapport 2009:13.

Västra Fullerö
Också detta område är fornminnestätt. Konsekvenserna är inte oväsentliga, men då det i den nyligen antagna detaljplanen för området redovisats åtgärder för att minska denna miljöpåverkan, förutsätts de hanteras på ett acceptabelt sätt, varför närmare värdering inte görs här.

Sydöstra Fullerö (Kilen)
Sannolikt små konsekvenser, även om fullständigt underlag saknas. Området består av skogsmark, till stora delar avverkad, med mycket få eller inga kända fornlämningar. Det ligger inte inom riksintresse för kulturmiljön. Längst ner i söder, t.ex. kring en ny trafikplats vid Hämringe, finns kulturhistoriska miljöer nära varvid arkeologisk utredning kan bli aktuell. Hänsyn krävs även i mötet med befintlig bebyggelse kring Nyboda och Duvboda längst ner i söder.

Förslag till kompensationer eller åtgärder

Tillskottet av ny bebyggelse bör ske så att de känsliga kulturmiljöerna skyddas. Storvreta som helhet kan med klok och varsam planering av ny bostadsbebyggelse ges en tydligare identitet och samtidigt stärka kontakten med den närliggande ån och tillgängligheten till årummet. Detaljplanerna bör diskutera bebyggelsens utseende och anpassning till såväl befintlig bebyggelse i Storvreta som till den befintliga kulturmiljön. För ev. bebyggelse inom riksintresse måste det bevisas att den ej ger upphov till påtaglig skada. Därför bör särskild prövning av bebyggelse inom riksintresset ske innan bygglov ges. Det är viktigt att intrycket västerifrån blir småskaligt och i samverkan med landskap och miljö och inte massivt i form av stora flerbostadshus i exponerade lägen.

Fornlämningarna bör i möjligaste mån lämnas orörda och i de flesta fall med ett skyddsavstånd. Om fornlämningar berörs ska de grävas ut och dokumenteras. Efterhand som områdena detaljplaneras bör arkeologiska utredningar genomföras. Hänsyn bör även tas till befintliga lantgårdsmiljöer.

Avseende Östra Fullerö är det framför allt den norra/nordvästra delen som är känslig då den dels exponeras ut mot odlingslandskapet, dels hyser stora mängder fornlämningar. Också här är bebyggelseanpassning och varsamhet viktigt. Liksom för landskapsbilden (se ovan) är befintliga trädskärmar ett sätt att minska påverkan. Genom att trycka ihop bebyggelsen åt söder och minska volymerna kan också påverkan minskas.

3.4 Konsekvenser för mark och vatten

Förutsättningar

Ett viktigt verktyg för att skydda och bevara en vattentillgång som används, eller kan komma att användas, för vattenförsörjning är att bilda vattenskyddsområden. Det görs med stöd av 21-22 §§ i 7 kapitlet i miljöbalken. Då ett vattenskyddsområde bildas tas samtidigt föreskrifter fram. Föreskrifterna, vilka är anpassade till det enskilda områdets behov och känslighet, talar om vilka begränsningar som gäller inom området till skydd för grundvattnet. Om det finns särskilda skäl kan dispens ges från skyddsföreskrifterna. Dispens söks i de flesta fall hos Länsstyrelsen. Kommunal miljönämnd kan bevilja undantag från föreskrifterna om det är kommunen som fattat beslut om vattenskyddsområdet, eller om det uttryckligen står i föreskrifterna att kommunal miljönämnd kan bevilja dispens.

Stora delar av planområdet ligger inom avrinningsområde till Fyrisån. Uppsala Vatten har gjort en översiktlig kartering av dagvattenflöden inom planområdet. På illustrationskartan nedan (bild 10) visas avrinningsområden för dagvatten. Merparten av de föreslagna bostäderna ligger i delområde B, medan såväl Östra som Västra Fullerö ligger i delområde C. Båda dessa avvattnas ner mot Fyrisån. Det planerade logistikområdet ligger istället i område D-E, vilka rinner av åt söder och därmed inte har samma närhet till Fyrisån. Undersökningen visar att flödesutjämning/fördröjning är nödvändig inom flera delar av området, då kapaciteten i befintliga diken/ ledningssystem är begränsad.

Vattholmaåsen är en grundvattenförekomst med god kemisk och kvantitativ status idag. Enligt miljökvalitetsnormen för grundvatten ska den statusen behållas. En riskbedömning som Vattenmyndigheten har gjort har påvisat att Vattholmaåsen har mycket stor potentiell föroreningsbelastning och att den riskerar att inte uppfylla god kemisk status år 2015.

Område A
Terrängens lutning gör att nederbördsvatten avrinner mot norr och vidare mot Fyrisån vid Årby. Det saknas dagvattenledningar i området. Förekomst av och kapacitet i befintliga diken för avledning mot Fyrisån är inte känd.

Område B
Dagvatten från markområdet öster om järnvägen måste flödesutjämnas. Tillrinnande nederbördsvatten från ej planlagd skogsmark öster om järnvägen är en markavvattningsfråga för vilken exploatören ansvarar.

Område C
Dikessystemen mot Fyrisån har begränsad kapacitet. Flödesutjämning är nödvändig.

Område D
Dagvattnet behöver avledas söderut mot Vittulsberg och via Samnan till Fyrisån. Diken både öster och väster om järnvägen har begränsad kapacitet att ta emot ytterligare vatten, vilket gör att det krävs omfattande flödesutjämning. Dagvatten från västra sidan måste avledas i ett flertal punkter under järnvägen och vidare söderut. Tillrinnande nederbördsvatten från ej planlagda skogsområden är en markavvattningsfråga för vilken exploatören ansvarar.

Område E
Dagvattenavledningen måste samordnas med dikessystemet utmed E 4:an. Flödesutjämning kommer att krävas.

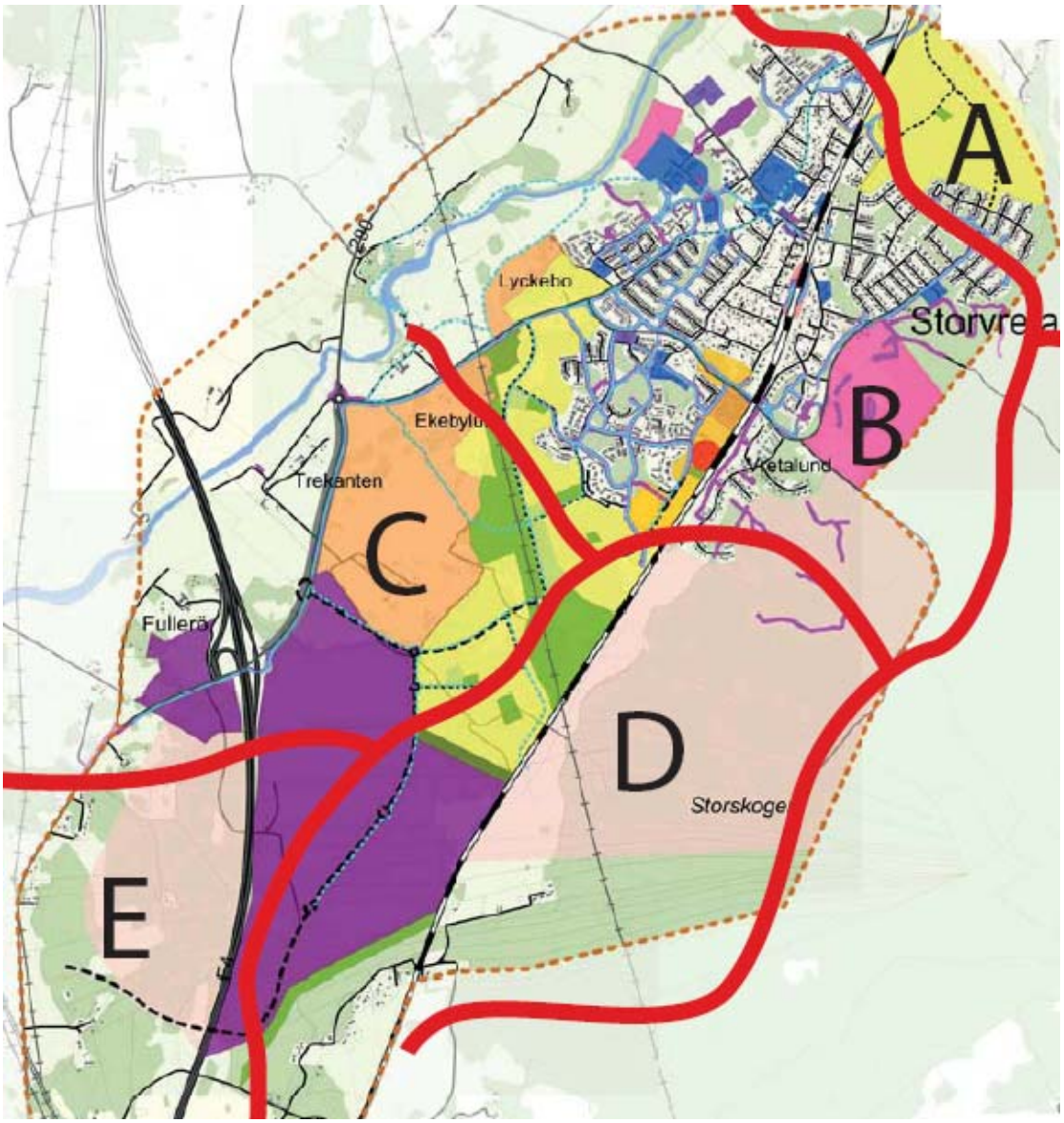


Bild 10: Delavrinningsområden (Uppsala Vatten, 2011). De röda strecken representerar vattendelare i landskapet.

Planområdet ligger också till stor del ligger inom avrinningsområde för Fyrisån samt inom vattenskyddsområde, framför allt yttre skyddszon. I västra delen av planområdet ligger ett område med måttlig grundvattentillgång. Dricksvatten för Storvreta, liksom för andra delar av Uppsala, tas ur den närliggande Uppsalaåsen-Vattholmaåsen. Vatten tas från Fyrisån på flera ställen för infiltration i Uppsalaåsen så att grundvattennivån ska kunna bibehållas i åsen efter vattenuttag för Uppsalas dricksvattenförsörjning. Områdena för dricksvattenuttag samt infiltrationsområden för Fyrisåvatten är klassade som vattenskyddsområde, inre skyddszon.

För det aktuella skyddsområdet finns föreskrifter avseende inre och yttre skyddszon omfattande såväl kemikaliehantering, jord- och skogsbruk som hantering av spill- och dagvatten, industriell verksamhet mm. Dock är kraven för den yttre skyddszonen generellt ej så hårda, t.ex. finns inget specifikt krav avseende dagvattenhantering.

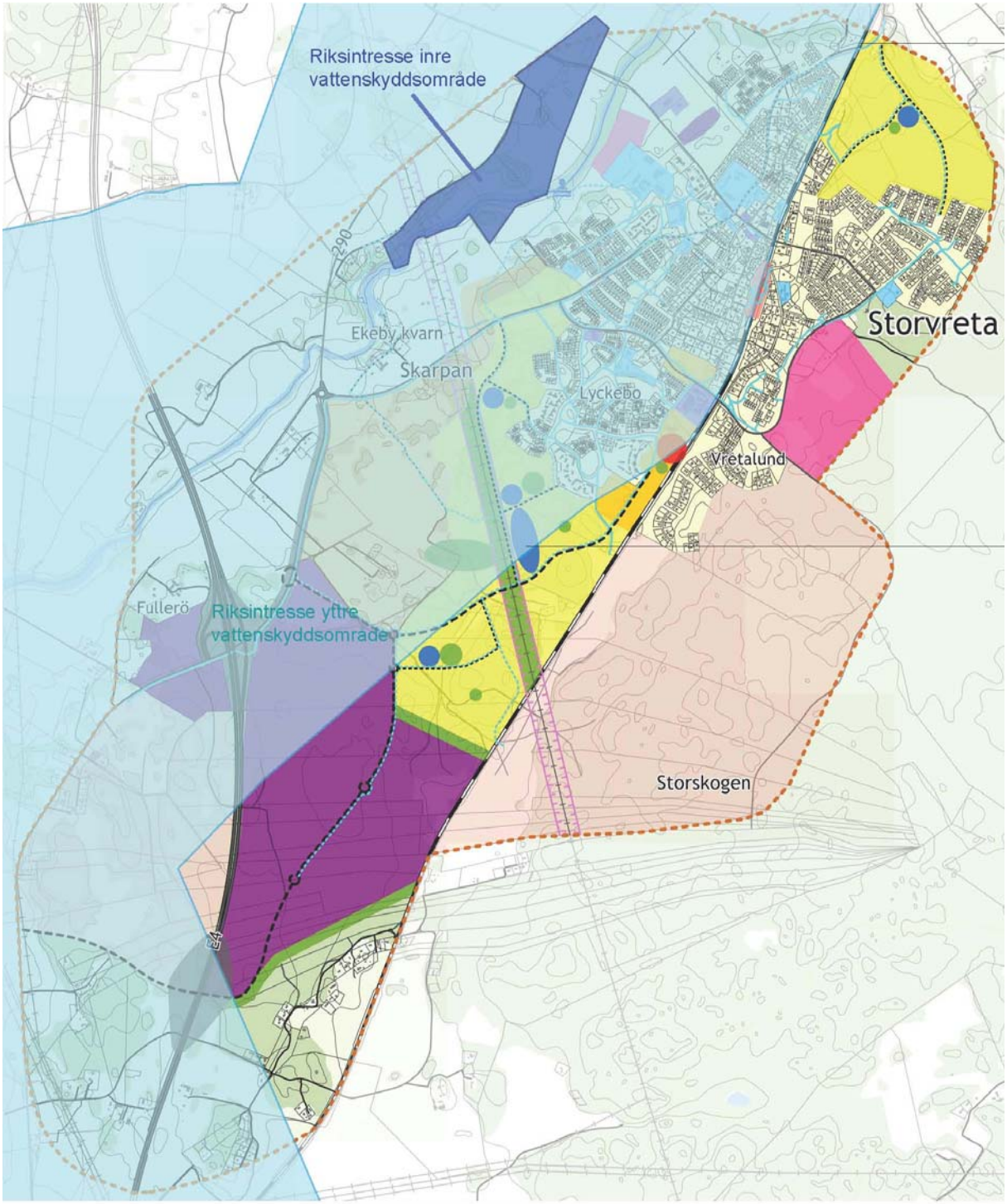


Bild 11: Plankarta med vattenskyddsområdets inre (mörkblå) och yttre (ljusblå) skyddszon markerade. Stora delar av planerat bebyggelseområde ligger inom den yttre skyddszonen. På kartan syns även gränsen för det utökade strandskyddet.

Hantering av tillrinnande nederbördsvatten till framtida detaljplanelagda områden är emellertid inget lagstadgat ansvar för huvudmannen för den allmänna VA-anläggningen utan är en markavvattningsfråga som alltid ska lösas och bekostas av exploatören. I samband med detaljplanearbetet kring Östra Fullerö har Uppsala Vatten i ett yttrande ställt krav på dagvattenhanteringen. För att minska risken för negativ påverkan på grundvattnets kvalitet tillåts inte infiltration av dagvatten från planområdet frånsett infiltration av takvatten och vatten från rena vegetationsytor Det dagvatten från planområdet som av risk för föroreningspåverkan på grundvattnet inte får infiltreras ska, efter fördröjningsåtgärder inom planområdet, avledas till kommunens dagvattennät.

Det befintliga badet vid Storvreta har tidvis haft problem med vattenkvalitén och ytterligare belastning skulle försämra möjligheterna till bad ytterligare. De senaste åren har vattenkvalitén emellertid förbättrats, vilket också förbättrat förutsättningarna för bad i området.

Dominerande jordart kring Fyrisån är glaciallera. I skogslandskapet i öster dominerar morän som ofta är mycket blockrik. Ingen betydande förekomst av förorenad mark är känd inom planområdet. Risken för skred och ras bedöms som liten utom i det område som ligger vid själva ådalen.

Enligt en sårbarhetsanalys från Statens Geologiska Institut (SGI) förväntas risken för översvämningar i Fyrisån minska i framtida klimat. Höga flöden med en återkomsttid på i genomsnitt 100 år, det så kallade 100-årsflödet, förväntas förekomma mindre ofta.

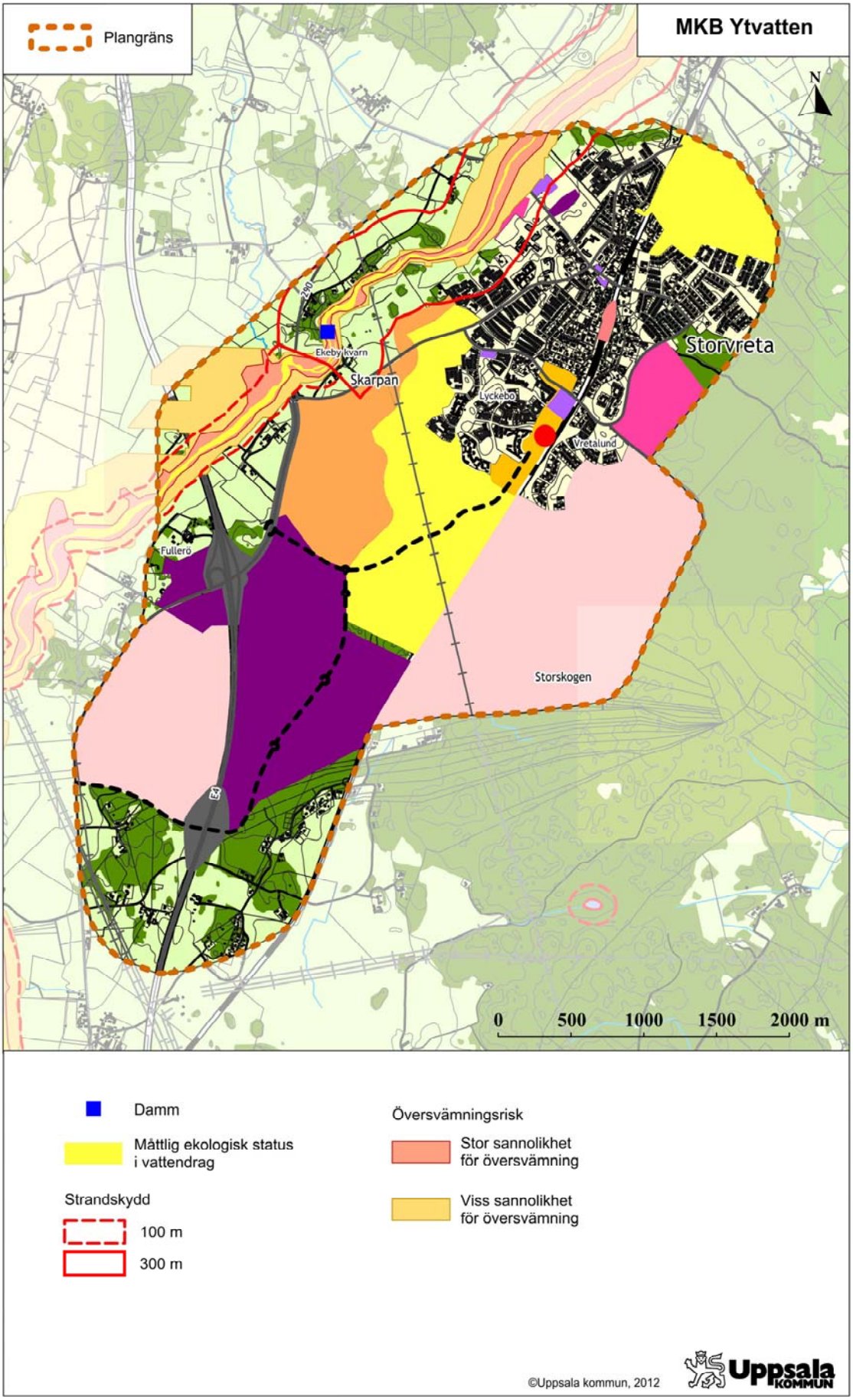


Bild 12: Plankarta med miljökvalitetsnormer för ytvatten och översvämningsrisker

Konsekvenser

I behovsbedömningen konstaterades att ny bebyggelse kan komma att medföra betydande miljöpåverkan med avseende på spridning av föroreningar till grundvattnet och till Fyrisån om inte lämpliga åtgärder vidtas för bl.a. VA och dagvattenhantering men även vid hantering av avfall, hantering och lagring av petroleumprodukter och kemikalier, täktverksamhet och markarbeten mm.

Spridning till grundvatten

Spridning till grundvattnet kräver att förorenat vatten snabbt ska infiltreras i marken och transporteras ned till grundvattnet. Som regel kräver detta lätta jordar och höga föroreningshalter. Infiltration av dagvatten i jord är ofta acceptabel eftersom många av föroreningarna binds i de övre jordlagren. Eftersom jordarna i de områden som är aktuella för exploatering vid Storvreta och Västra Fullerö till stor del består av leror är infiltrationen till grundvatten låg. Däremot kan det medföra snabbare transport till ytvattnet (bild 13). Undantag utgörs av i första hand de skogklädda områdena närmare järnvägen i Storvreta där moräner istället dominerar. Detsamma gäller i Östra Fullerö och Sydöstra Fullerö (Kilen), där marken domineras av morän. I gengäld ligger dessa längre från Fyrisån och till stor del också utanför vattenskyddsområdet, varför risken för förorening bedöms som liten. Detta förutsätter dock att inga kemikalieintensiva verksamheter etablerar sig. För t.ex. bensinmackar och biltvättar som ev. etablerar sig behöver särskilda krav ställas, t.ex. avseende oljeavskiljare.

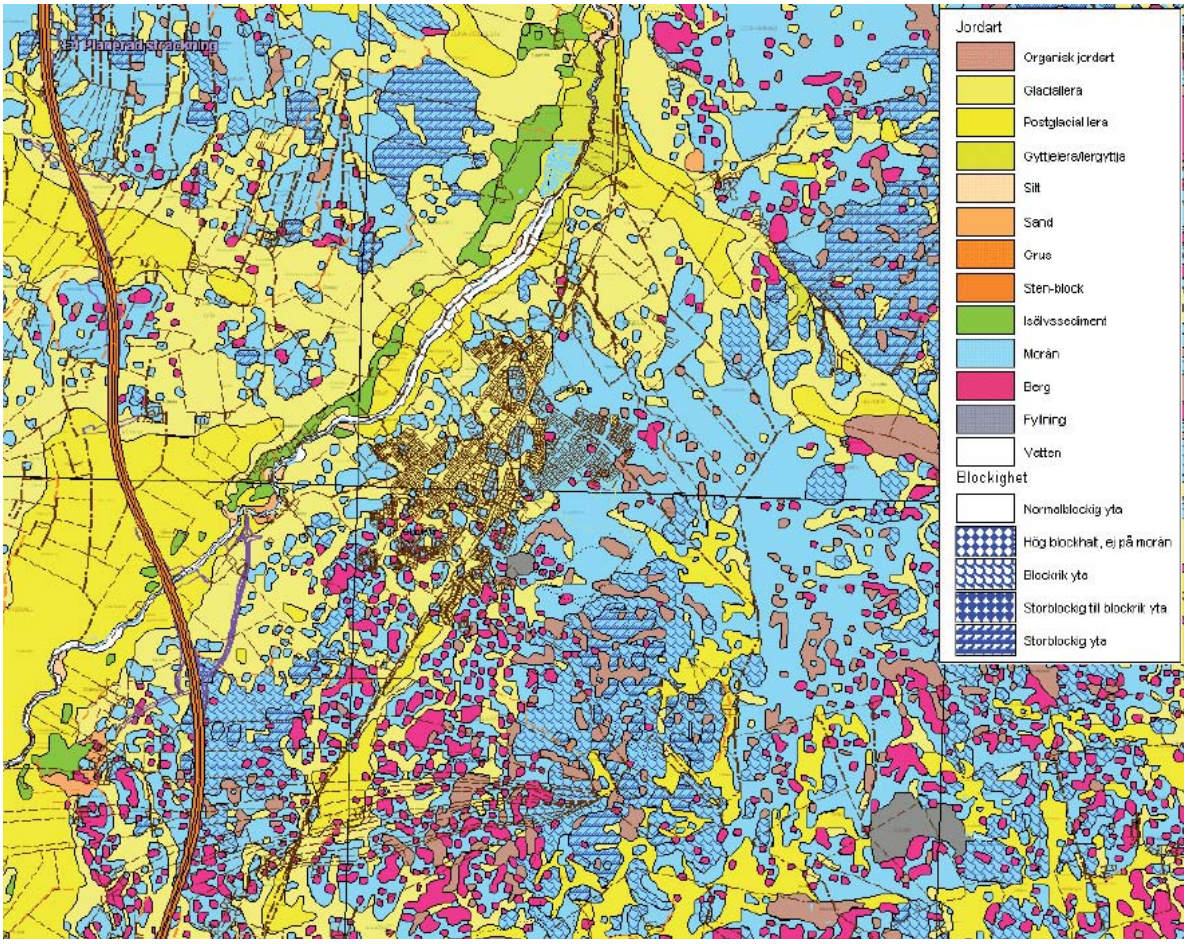


Bild 13: Jordartskarta över Storvretaområdet. E4 syns som ett brun-orange streck i vänstra kanten, den nedre delen av väg 290 som lila streck, järnvägen som ett svart streck och tomterna i Storvreta som ett svart rutmönster. En tydlig överensstämmelse mellan lerjordarna och det öppna jordbrukslandskapet kan skönjas. I skogsmarken dominerar mer lättgenomsläppliga moräner. Inom områden där bebyggelse planeras ligger västra delen av Storvreta samt delar av Västra Fullerö på lera, medan Östra och Sydöstra Fullerö huvudsakligen ligger på morän.

Spridning till ytvatten

Förorenat dagvatten alstras t.ex. av stora hårdgjorda ytor som parkeringsplatser, tak och vägar, men även t.ex. täckdikad åkermark ger upphov till förorenat dagvatten. Ogenomsläppliga lerjordar leder till ytavrinning och ökar risken för spridning av föroreningar till Fyrisån. Särskilt höga dagvattenflöden t.ex. vid kraftiga regn kan öka föroreningsbelastningen.

En preliminär bedömning av förväntade föroreningshalter från dagvatten enligt beräkningsprogrammet ”Storm-Tac” antyder relativt begränsade förändringar jämfört med dagens situation under förväntade normalförhållanden (se tabell 8-9). I detaljplaneskedena bör dessa bedömningar förfinas i en dagvattenutredning.

Småhusbebyggelse medför ganska låga exploateringstal, och omvandlingen från åkermark till villaområde bedöms inte ha någon nämnvärd negativ påverkan på dagvattnet då omvandling av jordbruksmark till villaområden även innebär att föroreningen från jordbruksmarken upphör. Som framgår av tabell 8 nedan har villabebyggelse och jordbruksmark liknande föroreningsmängder där villabebyggelse ofta ligger högre avseende metaller medan jordbruksmark orsakar större förorening av t.ex. kväve och partiklar. Även om trafikdagvatten har relativt höga föroreningshalter utgör vägarna ofta en så liten andel av den totala ytan att problemen blir relativt små. Den största källan till förorenat dagvatten inom planområdet bedöms därför utgöras av handels- och logistikområdena, där det kan förväntas stora hårdgjorda ytor i form av parkeringsplatser och hustak. I detaljplanerna för såväl Östra som Västra Fullerö redovisas dagvattenåtgärder t.ex. i form av fördröjning i dammar och i något fall även oljeavskiljare, som gör att konsekvenserna kan bedömas bli acceptabla. Eftersom området i sydöst som planeras för logistikverksamhet inte är detaljplanerat kan bedömningen där endast bli generell, men föroreningsmängderna bedöms inte vara av storleksordning att de inte går att åtgärda lokalt. En stor del av detta område avvattnas dessutom söderut, och har därigenom inte någon nära koppling till Fyrisån. Dock bör ett antal åtgärder vidtas, i första hand lokal infiltration av dagvattnet i mark samt vid behov utjämning och fördröjning i t.ex. dammar.

Tabell 8: Belastning från olika typer av markanvändning. Avrinningskoefficient visar hur mycket som kan förväntas avgå som ytavrinning. Denna multipliceras med belastningen för respektive förorening. Omarbetad från StormTac (www.StormTac.com)

Markanvändningstyp	Avrinningskoefficient	P	N	Cu	Zn	SS	olja	PAH	BOD
Bebyggda ytor	-	mg/l	mg/l	µg/l	µg/l	mg/l	mg/l	µg/l	mg/l
Vägar (5 000 fordonsrör.)	0.85	0.14	1.65	31	62	79	0.2	0.7	5
Vägar (15 000 fordonsrör.)	0.85	0.20	1.95	59	116	95	0.5	1.1	12
Vägar (30 000 fordonsrör.)	0.85	0.24	2.4	72	197	115	1.0	1.5	15
Parkeringar	0.85	0.1	1.1	40	140	140	0.8	1.7	1.7
Småhusbebyggelse	0.25	0.2	1.4	20	80	45	0.4	0.6	9
Radhusbebyggelse	0.32	0.25	1.45	25	85	45	0.6	0.6	9
Flerbostadshus	0.45	0.3	1.6	30	100	70	0.7	0.6	9
Fritidshus	0.2	0.46	3.3	20	80	50	0.1	0.3	9
Handelsplatser	0.7	0.28	1.85	22	140	100	1.5	0.6	11
Industriområden	0.5	0.3	1.8	45	270	100	2.5	1	9
Park	0.18	0.12	1.2	15	25	49	0.2	0	5.4
Atmosfärisk deposition	-	0.03	2.4	5	30	0	0	1.9	2.5
Grönytor									
Skogsmark	0.05	0.04	0.75	6.5	15	34	0	0	5.4
Åkermark	0.11	0.15	5.3	14	20	190	0	0	10
Ängsmark	0.075	0.2	2	15	30	80	0.2	0	5.4
Våtmark	0.2	0.05	0.9	7.5	12.5	16	0	0	7.5

Tabell 9: Preliminära gränsvärden för belastning av känsliga vattendrag. Kolumn 1 motsvarar acceptabel belastning vid recipienten (vattendraget), kolumn 2 efter rening, kolumn 3 vid källan.

Förorening	Enhet	Små sjöar och vattendrag		
		1	2	3
P	mg/l	0,16	0,175	0,25
N	mg/l	2.5	3.0	4.0
Cu	µg/l	20	30	40
Zn	µg/l	75	90	150
SS	mg/l	75	100	125
olja	mg/l	0,35	0,7	1,0

Miljökvalitetsnormer för vatten

Enligt förordningen (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön ska de fem regionala vattenmyndigheterna som sedan år 2004 finns i Sverige fastställa kvalitetskrav och upprätta åtgärdsprogram med syftet att alla vattenförekomster ska uppnå ”God status”. Miljökvalitetsnormerna anger de kvalitetskrav som gäller för varje vattenförekomst inom vattendistriktet, avseende ytvatten och grundvatten. Miljökvalitetsnormerna anges i kvalitetstermer, för vilka det finns föreskrifter från Naturvårdsverket och Sveriges Geologiska Undersökning. Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt har i december 2009 fastställt miljökvalitetsnormer och åtgärdsprogram för distriktets vattenförekomster.

För de flesta vatten i Uppsala kommun gäller att de ska ha uppnått ”God kemisk ytvattenstatus 2015” och ”God ekologisk status 2021” Den sträcka av Fyrisån som berörs har idag bedömts till måttlig status för båda dessa, bl.a. på grund av övergödning. Statusen får inte försämras och ska enligt åtgärdsplanen vara god till 2021. En långsamt förbättrad vattenkvalité har noterats i de provtagningar som görs vid badplatsen i Fyrisån vid Storvreta vilket indikerar att statusen förbättras, troligen pga. åtgärder inom avlopp och lantbruk. För att detta ska uppnås måste närsaltshalterna minska. En kraftig utbyggnad av såväl handel som bostäder riskerar att medföra en ökad närsaltsbelastning på recipienten. Ett antal föreslagna skyddsåtgärder, t.ex. anslutning av enskilda avlopp inom avrinningsområdet samt dagvattenåtgärder kan i viss mån väga upp för detta. Totalt bedöms dock effekten bli måttligt negativ och hanterbar.

Norra Östersjöns vattendistrikt, som till större delen ligger under den högsta kustlinjen, genomkorsas av många stora rullstensåsar, som håller stora, lättutnyttjade grundvattenresurser. Ett exempel på sådan ås är Vattholmaåsen. Vattenmyndigheten har bedömt att den kemiska och kvantitativa statusen som god i Vattholmaåsen. Dock bedöms det finnas en potentiell föroreningsrisk som kan medföra att den inte uppnår ”God kemisk grundvattenstatus år 2015. Detta innebär att miljökvalitetsnormen riskerar att inte uppnås.

Övriga konsekvenser för mark och vatten

Ett genomförande av planen kommer att kräva utbyggnad av ett nytt vattenverk, VA-ledningar, vägar och nya anslutningar till Storvreta inom planområdet. Befintliga huvudledningar bedöms dock ha tillräcklig kapacitet för att klara av en utbyggnad. Konsekvenserna blir därför snarast av ekonomisk art än av miljömässig, förutom påverkan under byggtiden.

Då ingen bebyggelse planeras i direkt närhet till Fyrisån bedöms inga stora negativa konsekvenser uppkomma av planens genomförande, vare sig avseende risk för skred eller risk för översvämning.

Förslag till kompensationer eller åtgärder

Det effektivaste sättet att minska belastningen från dagvatten är lokal behandling i mark, i andra hand fördröjning. Med lokal infiltration av vatten från parkeringsytor, gator och hustak, eller med hjälp av gröna tak, kan denna påverkan minska ytterligare. Det går att arbeta med olika konstruktioner avseende t.ex. markplanering, plantering av träd mm för att på effektivaste sätt såväl minska dagvattenbildningen som öka den lokala upptaget i mark och växtlighet. Om tyngre föroreningskällor finns bör t.ex. oljeavskiljare övervägas. I samband med detaljplanering av områdena bör dagvattenutredningar med konkreta åtgärdsförslag tas fram. Infiltration i mark bedöms vara acceptabel i alla områden utom område B som innefattar de storskaliga exploateringarna i Västra och Östra Fullerö, där metoder att fördröja och/eller rena vattnet bör sökas.

Vatten och avlopp bör anslutas till kommunalt system i hela området. Då spillvatten ofta innebär en större föroreningsproblematik än dagvatten kan det innebära positiva konsekvenser att ansluta idag icke anslutna avlopp. Detta kan t.ex. ske genom åtgärder för att minska utsläpp från jordbruksmark, anslutning av enskilda avlopp inom avrinningsområdet samt dagvattenåtgärder. Ytterligare åtgärder bör övervägas, t.ex. förbättrad närsaltsreduktion i befintligt reningsverk i Storvreta och utredning om ev. anslutning av Storvreta till Uppsala stads avloppsreningsverk.

Eftersom det föreligger risk att grundvattenförekomsten i området försämras pga. potentiell föroreningsrisk och att miljökvalitetsnormen för grundvatten därmed inte kommer att uppnås år 2015 måste ovan nämnda försiktighetsåtgärder prioriteras i framtida detaljplanearbete. En potentiell förorening av grundvattnet skulle kunna leda till att dricksvattenförsörjningen hotas i framtiden.

3.5 Konsekvenser för transport och kommunikation samt infrastruktur

Förutsättningar

Trafik
Dagens trafik över trafikplatsen vid Fullerö och ut på väg 290 beräknas till c:a 11 000 fordon per dygn (Vägverket, 2009) vilket innefattar trafik både till och från Storvreta och flera mindre samhällen norr därom, t.ex. Vattholma.

De enkla körfälten på ramperna bedöms klara c:a 15 000 fordon per dygn med nuvarande utformning innan stockningar uppstår. Det innebär att större ökningar kräver utbyggnad av trafikplatsen, vilket kan göras på olika sätt. Dubbla fält på de södra ramperna, körfält för fri högersväng samt s.k. ”droppe” (halv trafikplats) vid Östra Fullerö är exempel på åtgärder som kan genomföras utan alltför genomgripande ombyggnad. Detta medför ett kapacitetstak på 24 000 fordon/dygn. Dessa åtgärder har beaktats och inkluderats i detaljplanen för handelsområdet i Östra Fullerö. Under förutsättning att endast 800 bostäder tillkommer i storvreta fram till 2030 görs bedömningen i MKB för detaljplanen att den planerade lösningen kommer klara det ökade trafikflödet.

För en större utbyggnad som ska kunna klara de andra föreslagna utbyggnadsalternativen i planförslaget krävs därför stora ombyggnadsåtgärder vilket i praktiken innebär ytterligare en trafikplats i södra delen av planområdet (se vidare nedan under konsekvenser).

VA, Energi mm
Ett högspänningsledningsstråk av riksintresse på 220 kV skär rakt igenom området planerat för bostäder söder om Storvreta. Kring denna finns idag ett skyddsavstånd. Det har funnits diskussioner om att utöka denna ledning till 400 kV vilket skulle kräva en kraftig breddning av skyddsområdet, eller att gräva ner den, vilket ger motsatt effekt. Då Svenska kraftnät i dagsläget inte kan säga vad som kommer att hända utgår såväl fördjupad översiktsplan som MKB från att ledningen blir kvar som den är. VA-ledningsnät med tillräcklig kapacitet bedöms kunna anordnas.

Konsekvenser

Stora utbyggnader av infrastrukturen krävs vilket kommer att ge olika sorters påverkan, framför allt under byggskedet.

Trafik
Befintlig trafikplats samt den första delen av väg 290 bedöms inte kunna klara trafikbelastningen, med eller utan ombyggnad. Den totala mängden trafikrörelser genom trafikplatsen bedöms bli runt 38 500 per dag, vilket kan jämföras med nollalternativets 19 000 fordon. Inte ens en trefältig avfartsramp bedöms kunna förhindra köer. Även antalet körfält under trafikplatsen samt svårigheten att få till påfartsramper kommer att skapa långa köer. Framkomligheten inom själva Storvreta, inom handelsområdet samt längre ut på väg 290 bedöms gå att lösa med ombyggnader.

För att kunna svälja denna stora trafikmängd utan stora olägenheter bedöms en ny trafikplats i södra delen av planområdet nödvändig. Denna försörjer dels verksamhetsområdet i söder, dels erbjuder den ytterligare en tillfartsväg till såväl Storvreta samhälle som handelsområdet vid Fullerö. Denna södra trafikplats behövs efter c:a halva exploateringen genomförts. Om infrastrukturen inte byggs ut i den takt som exploateringen byggs ut kommer negativa konsekvenser för boende, t.ex. i form av köbildning, att uppkomma. Observera att denna konsekvensbedömning inte innefattar konsekvenser avseende risk, luft, klimat, vatten, kultur- eller naturmiljöer; dessa behandlas under respektive punkt.

VA, Energi mm
För värme finns ett lokalt fjärrvärmenät som betjänar delar av Storvreta. Inför framtida exploatering kan detta antingen utökas, alternativt kan fjärrvärmeledning anläggas från Uppsala. Det befintliga ledningsnätet för vatten och avlopp i Storvreta bedöms kunna byggas ut för att betjäna hela exploateringen. Detta sker lättast i området söder om Storvreta med tanke på ledningarnas dimension och kapacitet.

Förslag till kompensationer eller åtgärder

En helt ny trafikplats på E4 vid Hämringe ett par km söder om den befintliga vid Fullerö bedöms vara nödvändig för att försörja en fullskalig utbyggnad enligt föreslagen plan. Detta är dock mycket kostsamma investeringar och det är oklart vem som kan tänkas bekosta dessa. Ett stickspår till verksamhetsområdet och vidare till Fullerö skulle kunna minska flera negativa miljökonsekvenser, dock ej samtliga (se nedan under klimatpåverkan).

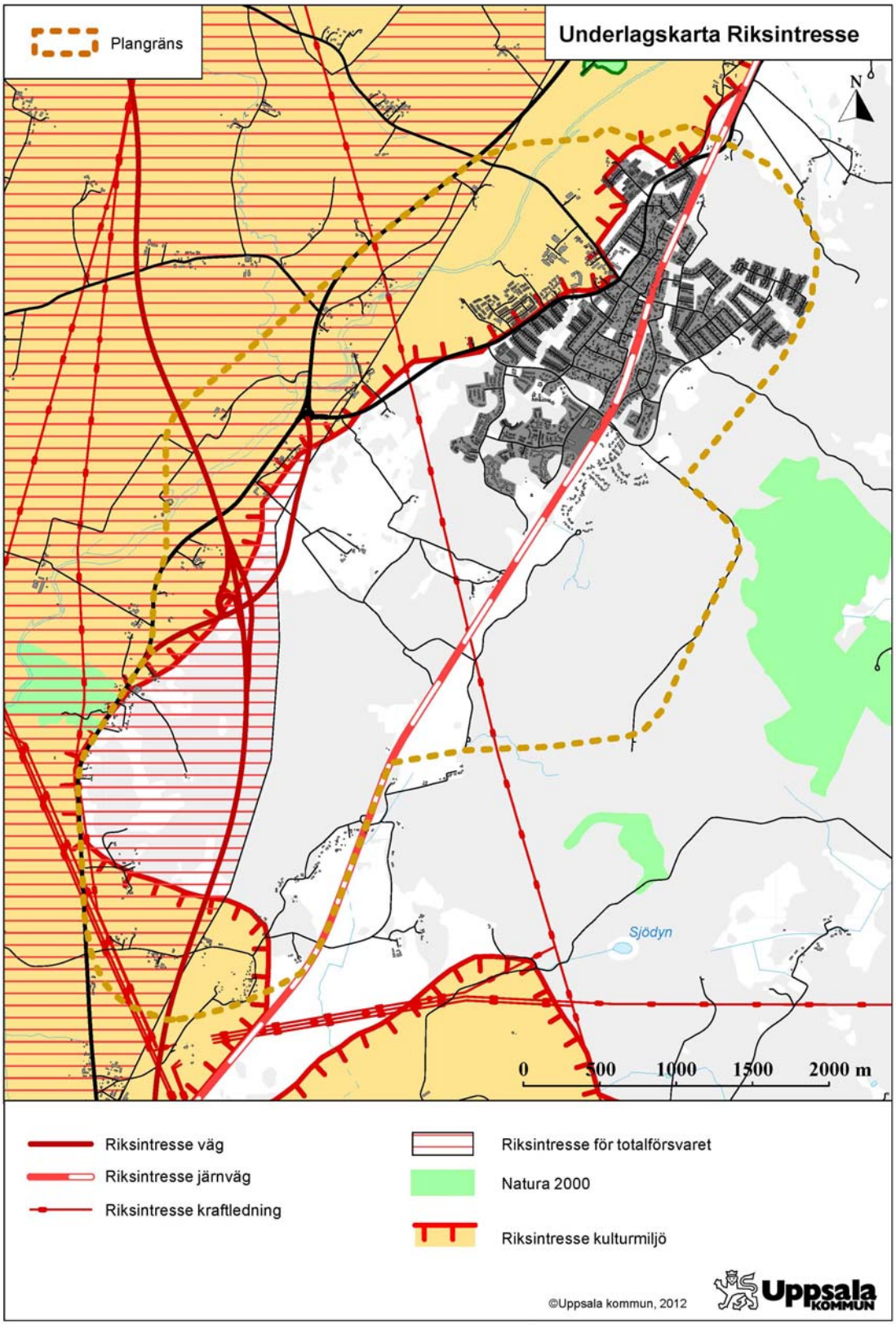


Bild 14: Plankarta med riksintressen för väg, järnväg, kraftledning och totalförsvar markerade.

3.6 Konsekvenser för klimatet

Klimateffekter är ej separat behandlat i behovsbedömningen men tas upp som en särskild punkt här, då bedömningen är att exploateringen, i synnerhet en storskalig handelsetablering, kan leda till betydligt ökad trafik och därmed kraftigt ökad klimatpåverkan totalt sett, då många resor som annars skulle varit kortare eller inte skulle ha förtagits alls nu kommer att ske. Detta gäller inte minst om dagligvaruhandel etableras, då det kommer att leda till att såväl Storvretabor som Uppsalabor kommer att resa längre för sina dagliga inköp.

Förutsättningar

I Uppsalas miljöprogram 2006-2009 som antogs av kommunfullmäktige 2006 lyfts ett antal punkter som rör klimatet fram:

9.1 Energiförsörjningen baseras på bränslen som inte ökar växthuseffekten.
9.3 Växthusgaser ska minska i nödvändig takt
9.4 Minska beroendet av biltransporter genom att främja en bebyggelsestruktur som gynnar gång, cykel och kollektivtrafik.

Uppsala kommunstyrelse antog 2007 en handlingsplan för klimatarbete inom staden kallad klimatutmaningen. Ambitionen i handlingsplanen är att kommunen ska bli ledande inom klimatarbetet, framförallt inom kommunens arbetsområden som fysisk planering och trafikplanering. Intressant att notera är även att Storvreta som samhälle sticker ut med mindre andel bilresande än andra orter i kommunen, vilket visas av en resvaneundersökning i den strategiska miljöbedömning som kommunen tog fram 2006 som underlag till översiktsplan 2006.

I det senaste av de hållbarhetsbokslut som arbetas fram av kommunen (utkast till bokslut för 2010) framgår att utsläppen av koldioxid per person minskat sedan 1990, men ungefär legat stilla den senaste tioårsperioden, vilket totalt sett innebär en ökning. De beräknas idag ligga på c:a 6,8 ton per invånare, vilket är lite högre än rikssnittet. Där konstateras även att minskningstakten i princip upphört och måste ökas kraftigt framöver om kommunens klimatmål ska kunna nås. Etappmålet för 2030 ligger på drygt tre ton per invånare vilket således kräver mer än en halvering av utsläppen. En av de viktiga källorna till utsläpp är vägtrafiken, som därför måste minska eller bli mindre klimatpåverkande.

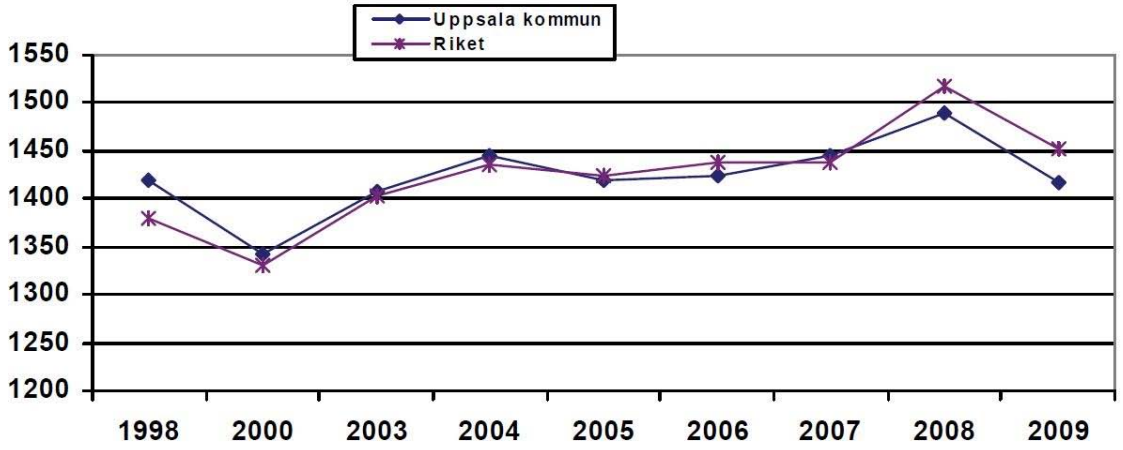


Bild 15: Körsträcka i mil per år och bil ägd av uppsalabor respektive i riket (Hållbarhetsbokslut, 2010).

I översiktsplanen 2010 redovisas ambitionen att kollektivtrafiken dels ska trefaldigas (i absoluta tal), dels vara helt fossilfri till 2020. Biltrafiken ska minska med c:a 15 % i absoluta tal och klimatutsläppen minska i enlighet med klimathandlingsplanen.

Konsekvenser

Fullerö park AB har beställt en beräkning av trafikens miljöeffekter vid utbyggnad av Fullerö park (Trivector, 2008, uppdaterad 2010). Beräkningarna utgår från två alternativ, ett nollalternativ och ett utbyggnadsalternativ. I nollalternativet antas att en del av den handelsyta som från början planerades i Fullerö istället byggs vid någon av Uppsalas befintliga handelsetableringar. Utredningen visar att utbyggnaden av Fullerö park leder till kraftiga ökningar både i vägtrafikarbete och utsläpp av koldioxid, kväveoxider och partiklar.

Fullerö Park som byggs ut enligt planalternativet enligt detaljplanens utställningsförslag ger upphov till ytterligare utsläpp av koldioxid på 3,6 %, mot dagens nivå. Detta kan jämföras med kommunens mål om att minska koldioxidutsläppen med 30 % per invånare innan 2020. Påverkan på koldioxidutsläppen med planalternativet bedöms därmed som betydande negativ. Detta påpekas även i länsstyrelsens yttrande på både samråd- och utställningsförslag. Handeln för den största andelen av koldioxidutsläppen (mer än hälften av de sammanlagda utsläppen). Notera att dessa resultat avser nettotillskottet av koldioxid. Borträknat är alltså koldioxidutsläppen som alstras av de alternativresor som äger rum i ett läge när Fullerö Park inte finns. Det utreds om kollektivtrafiken till Fullerö Park skulle kunna lösas med någon form av spårtrafik med avgång ungefär var tredje minut. alternativt elbussar för trafikering av Fullerö Park. Planerna är än så länge bara på idéstadiet, och påverkan av en eventuell framtida spårtrafik har inte tagits med i miljöberäkningarna eftersom dessa baserats direkt på resultaten från trafikutredningarna och inget realistiskt spåralternativ kan ses.

Siffrorna i Trivectors undersökning gäller endast utbyggnaden i Fullerö och inkluderar inte bostäderna i Storvreta. Men då det finns ett direkt samband mellan trafikarbete och klimatutsläpp kan en bedömning göras även vad bostadsutbyggnaden i Storvreta kan innebära. Den ökade bilalstring som uppkommer på grund av ökat boende i Storvreta är svår att jämföra med t.ex. nollalternativet, då de boende då kommer att bo någonstans. Dessutom ökar antalet invånare i Uppsala vilket innebär att utsläppen per capita inte automatiskt ökar. Därför räknas inte ökningen av bostäder innebära en storskalig effekt för Uppsala. Eftersom utbyggnaden av Storvreta sker i ett till stora delar kollektivtrafiknära läge och eftersom kommunens mål för klimatutsläpp är ställt per capita innebär dock bostäderna ett betydligt mindre tillskott till klimatpåverkan per capita än handelsplatsen. Om turtätheten på kollektivtrafiken ökar i enlighet med översiktsplanen samt om stationen flyttas söderut enligt planalternativet kan bostadsutbyggnaden till och med bidra till viss minskning per capita jämfört med nuläget (se vidare nedan).

Avseende logistikverksamheten är det också svårt att bedöma huruvida denna bidrar till ökad klimatpåverkan eller ej. Det avgörs till stor del av hur och var sådan verksamhet alternativt skulle kunna lokaliseras. Dess närhet till E4 och relativa närhet till Uppsala talar till dess fördel, ett eventuellt stickspår till järnvägen skulle ytterligare förbättra. Eftersom en hel del av verksamheten sannolikt har sin destination i storstadsområdet kan en placering närmare Uppsala och Stockholm ge mindre påverkan, medan en placering längre norrut sannolikt innebär större klimatpåverkan.

I utställningsversionen av detaljplanen för Fullerö Park redogörs det för en rad tänkbara kompensationsåtgärder på bebyggelsen gällande koldioxidutsläpp. Det är tänkt att det ska finnas krav på dessa åtgärder i ett framtida exploateringsavtal. Dessa bör ses som kompensationsåtgärder för de koldioxidutsläpp vilka kan härledas till bebyggelsen i området men inte för de ökade utsläpp som följer av ökad trafik.

Sammanfattningsvis bedöms planförslaget strida mot intentionerna i översiktsplanen. Det bedöms även strida mot nationella och lokala mål. Orsaken till detta beror till helt övervägande del på den biltrafikökning som kan förväntas uppkomma till följd av utbyggnad av handelsområdet i Fullerö park. Den fördjupade översiktsplanen saknar åtgärder som är i samma storleksordning som de förväntat ökade koldioxidutsläppen från trafiken. Kontentan är att en handelsplats i Östra Fullerö kommer leda till ökad trafik med ökade koldioxidutsläpp som följd. Föreslagna kompensationer är inte tillräckliga för att möta denna ökning.

Förslag till kompensationer eller åtgärder

Det är sannolikt svårt att nämnvärt minska bilresorna till handelsområdet. Givetvis bör arbetet för att göra bra gång- och cykelförbindelser till handelsområdet och att få en god kollektivtrafik i området fortsätta, men för den geografiskt spridda kundgrupp som reser till en extern affärsetablering är det dock i allmänhet mycket svårt att göra kollektivtrafiken till ett konkurrenskraftigt alternativ. Tidsskillnaden mellan att resa med bil jämfört med kollektivtrafik blir ofta alltför stor då etableringens läge inte är centralt i kollektivtrafiksystemets linjenät. Dessutom kan färdmedelsvalet påverkas av möjligheterna att enkelt frakta hem tunga eller skrymmande inköp. En vidare utredning bör även ske av möjligheterna att koppla spårtrafik till området. Det finns dock för litet underlag av existerande externhandelscentra som försörjs av kollektivtrafik med treminuterstrafik, för att det ska vara möjligt att göra någon uppskattning av hur spårtrafik med extremt hög turtäthet påverkar färdmedelsvalet vid inköpsresor till externa köpcentrum. Det är också svårt att se hur en kostsam utbyggnad av kollektivtrafik ska kunna finansieras.

För bostäderna i Storvreta är det viktigt att anordna god tillgänglighet för gång och cykel till kollektivtrafikpunkterna, både avseende tågstation och busshållplatser samt att åstadkomma största möjliga antal bostäder nära det nya centrum. En dialog med Uppsala Länstrafik för att åstadkomma god turtäthet är viktig. För verksamhetsområdet är ett stickspår en betydelsefull åtgärd. Också här är vidare utredning önskvärd.

3.7 Konsekvenser för hälsa och säkerhet

Buller

Förutsättningar

Mänsklig exponering för buller bör undvikas då den bland annat kan öka stressnivån och risken för hjärt- och kärlsjukdomar. Momentana ljud (maximala) kan störa nattsömnen och påverka koncentrationsförmågan.

För beskrivning av buller vars styrka är konstant i tiden används ljudnivå i dB(A) (decibel). Det är ett enkelt störningsmått att arbeta med och kan direkt mätas med ljudnivåmätare.

Upplevelsen av skillnader i bullernivå kan sammanfattas som att:

- 3 dB(A) kan förnimmas som en knappt hörbar förändring.
- 8-10 dB(A) upplevs som en fördubbling/halvering av ljudstyrkan.
- En fördubbling eller halvering av trafikmängden ändrar den ekvivalenta ljudnivån med 3 dB(A).

Stora vägtrafikleder som ligger i och omkring bostäder orsakar störande buller. Karaktären på ljudet från vägtrafik varierar med avståndet till bostaden, trafikmängden, hastigheten, väderförhållanden och sammansättningen av trafiken. På längre avstånd från stora leder med stor trafikmängd blir ljudet kontinuerligt och upplevs som ett jämnt brus. Den typen av buller kan på ett bra sätt beskrivas i *ekvivalent ljudnivå* i dB(A). Däremot blir bullret mer oregelbundet om det handlar om trafik från närliggande vägar och risken för störningar ökar med gles trafik eller med en stor andel tung trafik. Den här typen av buller bör därför även beskrivas med *maximal ljudnivå* och antalet ljudhändelser.

Ekvivalent ljudnivå avser en medelljudnivå under en given tidsperiod, för trafikbuller oftast ett dygn. *Maximal ljudnivå* avser den högsta ljudnivån under en viss period, exempelvis för en serie fordonspassager. Det maximala bullret har normalt endast betydelse inomhus nattetid, kl. 22-06 samt på uteplats dagtid.

<u>Miljökvalitetsnormer för buller</u>
Miljökvalitetsnormer för buller bygger på ett EG-direktiv för buller som infördes i svensk lagstiftning med förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Enligt förordningen finns en skyldighet att genom kartläggning av buller och upprättande av åtgärdsprogram, sträva efter att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Inga specifika gränsvärden anges i normerna. Av nationella riktlinjer för buller finns flera, t.ex. Infrastrukturpropositionen 1996/97:53 samt Boverkets Allmänna Råd 2008:1 *Buller i planeringen.* Riktvärden för högsta ljudnivå från trafik som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad är för bostäder inomhus 30 dB(A) i ekvivalentnivå samt 45 dB(A) i maximalnivå. Motsvarande nivå för fasad och uteplats är 55 dB(A) i ekvivalentnivå samt 70 dB(A) i maximalnivå.

Regeringen anger riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Boverket har tagit fram riktlinjer som i allt väsentligt överensstämmer med ovan redovisade förutsättningar. I större samhällen eller vid kraftigt bullrande anläggningar kan avstegsfall accepteras. Detta bedöms dock inte vara aktuellt i detta fall. Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids. Vid åtgärder i järnväg eller annan spåranläggning avser riktvärdet för buller utomhus 55 dB(A) i ekvivalentnivå vid uteplats, och 60 dB(A) i ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt. För befintliga bostäder finns en ambition att åtgärda bostäder som har en bullersituation som överskrider 65 dB(A). I undantagsfall kan det vara motiverat att i planeringen acceptera avsteg från riktvärdet. Om riktvärdena för buller utomhus inte kan uppfyllas, bör strävan vara att riktvärdena för inomhusnivåerna uppfylls.

Även för hotell (som planeras i Fullerö) gäller motsvarande bullerriktlinjer. För kontor/arbetsplatser ställs något lägre krav. Tillämpbart enligt trafikverket är ett ekvivalentbuller motsvarande 65 dB(A) utomhus.
Buller inom planområdet kan främst tänkas uppkomma från vägtrafik på E4 och väg 290 samt från tågtrafiken. Även trafik på lokalgator liksom bullrande verksamhet och vibrationer från verksamhet kan bidra.

Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande påpekat vikten av att bedöma om de olika bullerkällorna, som var för sig inte överstiger riktvärden, kan komma att göra det tillsammans. Sedan samrådet har ett flertal bullerutredningar tagits fram som har gett en bättre bild av bullersituationen vid ett fullt utbyggt område enligt planalternativet. Bullerutredningar har utförts för såväl Fullerö park (Ingemanssons, 2008) samt för FÖP Storvreta (Ramböll, 2011). Den senare utredningen tar hänsyn till alla viktiga bullerkällor, med undantag för flygbuller, där det idag råder osäkerhet om framtiden (se vidare nedan). Försvaret har ansökt om tillstånd för fortsatt och eventuellt utökad verksamhet på Ärna flygplats. Skulle detta bli verklighet kan de västra delarna av Storvreta eventuellt utsättas för höga maximalbullernivåer från flygning med stridsflygplan. Då det råder stor osäkerhet om detta resoneras dock endast översiktligt om detta, men det anses vara en viktig fråga att bevaka i kommande planskeden.

Avseende de olika alternativa scenarierna finns dock inga exakta siffror, utan bedömningen får baseras på uppskattningar (se vidare nedan).

Konsekvenser

Vid det planerade bostadsområdet söder om Storvreta finns närmast de större bilvägarna områden som har ekvivalentbuller högre än 55 dB(A). Även järnvägen ger upphov till ekvivalentbuller högre än 55 dB(A). Maximalnivåerna från väg följer ungefär samma mönster. Dock har maximalnivåerna för tåg större utbredning. Vid planering av området måste därför åtgärder vidtas för att uppnå acceptabla uteplatser och inomhusmiljöer. Exempel på detta kan vara bullerskydd längs järnvägsspåret.

Även det planerade området i Adolfsberg, norr om Storvreta, har höga bullernivåer från järnväg. Utredningsområdet öster om järnvägen har stora delar som har ekvivalenta och maximala nivåer över riktvärdena.

I handelsområdet klaras riktvärdet 65 dB(A) utom allra närmast vägarna.

I bullerutredningen undersöks även kumulativa effekter av de olika bullerkällorna från vägtrafik, tågtrafik och flyg samt eventuella störningar från framtida verksamheter i de planerade områdena. Utredningen visar att vad gäller väg och tågtrafik är de olika störningskällorna normalt relativt ”separerade” från varandra, dvs. där det finns störningsrisk från tåg är inte risken för störningar från biltrafik så stor. Ett undantag är vid södra infarten till Storvreta där det utöver buller från järnväg också kan finnas inslag av vägtrafikbuller. Det gäller speciellt där den nya infartsvägen går parallellt med järnvägen. Vad gäller buller från flygverksamheten vid Ärna är bilden mer komplex. I nuläget är det svårt att göra en bedömning av störningar eftersom omfattningen och arten av verksamheten fortfarande är oklar. Klart är att det särskilt i det planerade bostadsområdet söder om Storvreta kan bli en kombination av störningar från, framförallt, biltrafik och flygtrafik men eventuellt också en kombination av störningar av flyg och järnväg. Som ovan nämnts är dock antalet bullerhändelser från flyget starkt begränsat och avser endast stridsflyg.

Det kan vara viktigt att ha i åtanke att om de olika trafikslagen jämförs så är den subjektiva störningsupplevelsen olika. Buller från järnväg upplevs i allmänhet som minst besvärande medan buller från vägtrafik upplevs som mer störande och buller från flyg upplevs som mest störande.

Förslag till kompensationer eller åtgärder

Bullervallar eller plank kring järnvägen i stora delar av Storvreta bör övervägas. Särskilt höga krav måste sättas kring Storvretas södra infart. Hus och uteplatser kan utformas och placeras för att ge tysta miljöer bort från bullerkällorna. Mindre känslig bebyggelse kan uppföras som bullerskärm närmast järnvägen. Avseende vägtrafiken bör hastigheten i bostadsområdena sänkas samt gatorna utformas så att detta sker. Genomfartsgatorna bör högst utformas för 40 km/h. Fartgupp, tyst beläggning och dubbdäcksförbud är andra möjliga åtgärder. Bullerutredningar bör utföras i samband med detaljplanering.

Luftkvalitet

Förutsättningar

I luftkvalitetsförordning (2010:477) ingår miljökvalitetsnormer för partiklar (PM10 och PM2,5). Normerna bidrar till att skydda människors hälsa samt att uppfylla krav i EU-direktivet 2008/50/EG. Enligt plan- och bygglagen får inte planläggning medverka till att MKN överträds. Normerna skall uppfyllas utomhus där människor vistas. Halterna av luftföroreningar kan öka på grund av att föroreningskällor tillkommer, men även på grund av att bebyggelse sluter ett luftrum och utvädringen av föroreningar minskar.

De miljökvalitetsnormer som bedömts som mest betydande för planförslaget gäller kvävedioxider (NO_2) och partiklar (PM 10 och PM 2,5). År 2010 tillfördes miljökvalitetsnormen för PM 2,5. Fram till 31:a december 2014 skall det eftersträvas att PM 2,5 inte förekommer i utomhusluften med mer än 25 mikrogram per kubikmeter (µg/m³) luft och från den 1 januari 2015 får PM 2,5-halten inte överstiga 25 µg/m³, Som regel medför inte luftföroreningar hälsoproblem utanför tätorterna men tas ändå upp på grund av den kraftiga trafikökningen i detta fall. Kväveoxider och partiklar fungerar även som indikatorer för övriga ämnen i bilavgaser. Det finns även normer för andra föroreningar, t.ex. bensen och svaveldioxid, men de bedöms förekomma i så låga halter i kommunen att risken för överskridande är mycket liten.

Tabell 10: Miljökvalitetsnormer för luft.

Halt, µg/m^3	Halt PM 10	Halt PM 2,5	Kvävedioxid
Miljökvalitetsnorm	50 * (dygnsmedelvärde)	25** (årsmedelvärde)	60*** (dygnsmedelvärde)

Källa: Naturvårdsverket 2006-06-08
* 90-percentil
** Gäller från 1 januari 2015
*** 98-percentil

Höga halter föroreningar kan ge försämrad hälsa, framför allt för allergiker och astmatiker. De kan också ha betydelse för uppkomst av lungcancer. Kväveoxider bidrar även till försurning av sjöar, hav och mark samt ger i några fall klimatpåverkan (lustgas, se nedan).

Konsekvenser

Enligt mätningar utförda av Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund är halterna av såväl kvävedioxid som partiklar (både PM 10 och PM 2,5) väl under gränsvärdena idag. Halterna kväveoxider ligger i dygnsmedelvärde inom spannet 12-24 µg/m^3 m för 98-percentilen, dvs. det sjunde värsta dygnet under året. Halterna partiklar ligger under 27 µg/m^3 m för 90-percentilen, dvs. det 36:e värsta dygnet under året. Kring mer trafikerade delar av E4, t.ex. söder om Uppsala, mäts högre halter upp, dock ej över gällande miljökvalitetsnormer, vilket däremot kan inträffa inne i centrala Uppsala.

Trafiken i området kommer att öka avsevärt, vilket kommer att få konsekvenser för halterna luftföroreningar. Det öppna läget gör dock att det blir en relativt snabb utspädningseffekt, vilket gör att halterna, annat än mycket lokalt, inte bedöms leda till någon olägenhet för hälsan. Halterna bedöms underskrida gränsvärdena med god marginal. Däremot bidrar tillskottet av kväve till en icke helt försumbar övergödningseffekt. Som helhet bedöms denna dock ej heller vara av större betydelse i det aktuella området, då luftföroreningar som regel sprider ut sig över stora ytor och trafikökningen procentuellt sett inte är betydande ur ett större perspektiv.

Förslag till kompensationer eller åtgärder

Den främsta åtgärden är att minska biltrafiken vilket kan göras med planering och god kollektivtrafik. Tänkbara åtgärder för att minska lokala luftföroreningar är information/förbud mot tomgångskörning. Lägre hastigheter ger också mindre utsläpp.

Övriga konsekvenser avseende hälsa och säkerhet

Förutsättningar

I Uppsala brandförsvars riskanalys 2004 tas ett antal riskområden upp, vilka refereras och diskuteras nedan. Ingen separat riskutredning har gjorts i denna MKB. Några riskklassade verksamheter enligt miljöbalken som planeras tillkomma är inte kända.

Konsekvenser

E4 och väg 290 är transportleder för farligt gods, vilket innebär en risk för allmänhet och individer i närområdet. Ingen separat riskutredning med hänsyn till detta för planen har gjorts. Risken bedöms dock som begränsad då det antal personer som bedöms befinna sig stadigvarande i direkt närhet till dessa vägar (t.ex. i bostäder) är låg.

Ett stort antal oskyddade trafikanter kommer att röra sig inom området, där även stor mängd trafik förekommer. Detta ställer stora krav på trafikplanering av gång- och cykelvägar i detaljplaneskedet. Detta gäller i särskild grad för trafikanter som rör sig ut mot och på väg 290. En stor mängd människor i kombination med en stor trafikbelastning kan också innebära försämrad framkomlighet vid eventuella olyckor. Detta kräver särskild planering, inte minst vid utformandet av trafikplats och korsningar kring Fullerö. Den täta trafiken i motet vid Fullerö ställer krav på bra utformning av motet vid t.ex. vänstersvängar och påfarter på E4. Allvarliga konsekvenser kan även uppkomma om ett haveri leder till förorening av Fyrisån som är mycket viktig vattentäkt för Uppsala. Den nya, säkrare E4 gör dock att denna risk bedöms som acceptabel och bedöms inte nämnvärt påverkas negativt av denna plan, förutsatt ett korrekt utformande av vägar.

Kraftig skyltning och belysning kan i sig innebära en viss trafikrisk. Bedömningen är dock att skyltningen blir ett mindre problem ur denna aspekt och i högre grad påverkar landskapsbilden (se ovan).

Förslag till kompensationer eller åtgärder

En riskutredning inklusive plan för framkomlighet vid haverier bör tas fram till detaljplanen för Östra Fullerö.

Separata gång- och cykelvägar bör anläggas. Korsningspunkt mellan gång/cykelbana och väg 290 i närheten av Fullerömotet bör utformas på ett sätt som minskar riskerna, allra helst i form av en GC-tunnel, vilket även minskar påverkan på trafikflödet. Det bör även gå att röra sig mellan Storvreta och Uppsala längs väg 290 utan att behöva passera över den.

3.8 Konsekvenser för naturmiljö

Förutsättningar

Storvreta-Fullerö ligger mellan Fyrisåns öppna kulturlandskap i väster och Storskogens skogslandskap i öster. Landskapet sluttar i sin västra del flackt ned mot Fyrisån med åkermark med insprängda trädbeväxta åkerholmar. I öster är landskapet något mer kuperat och höglänt med blockrik skogsmark. Väster om ån ligger Vattholmaåsen.

Vid Skarpan – Ekebylund vid den nuvarande infarten till Storvreta söderifrån finns ett speciellt skyddsvärt naturområde vars södra del delvis är bevuxet med ädellövträd som övergår i hassellund och en mindre betesäng. Vegetationen består av skogsalm, ask och hassel, sippor, lundgröe, majbräken m.m. Området är utsett som nyckelbiotopsområde, ängs- och betesmark enligt Länsstyrelsens inventering samt (speciellt värde) och del i särskilt ekologiskt känsligt område.

I landskapet väster och sydväst om Storvreta finns ett flertal åkerholmar som är skyddade genom s.k. generellt biotopskydd. Vissa biotoper anses särskilt skyddsvärda och har ett generellt skydd i hela landet. Det är förbjudet att vidta åtgärder eller bedriva verksamheter som kan skada naturmiljön i dessa miljöer, såsom grävning, schaktning, markbearbetning, avverkning etc. Andra miljöer med biotopskydd är småvatten, odlingsrösen mm. Planområdets nordvästra del innefattar delar Fyrisåsens dalgång (1), en ca 1 km bred dalgång med allmänt naturskyddsvärde kännetecknad av hag- och ängsmarksprägel. Den backrika odlingsbygden begränsas av större skogspartier. Fyrisån (2) har speciellt skyddsvärde och är viktig miljö för häckande andfåglar, vadare mm. Dalgångens nordligaste del fram till Kull-Gränby består av sankmarker med stor betydelse för bl.a. änder, speciellt som rastlokaler under våren. Sankmarksområdet är en av de få orörda åsträckorna i Uppland och består av mader, betade strandängar och sumpkärr.

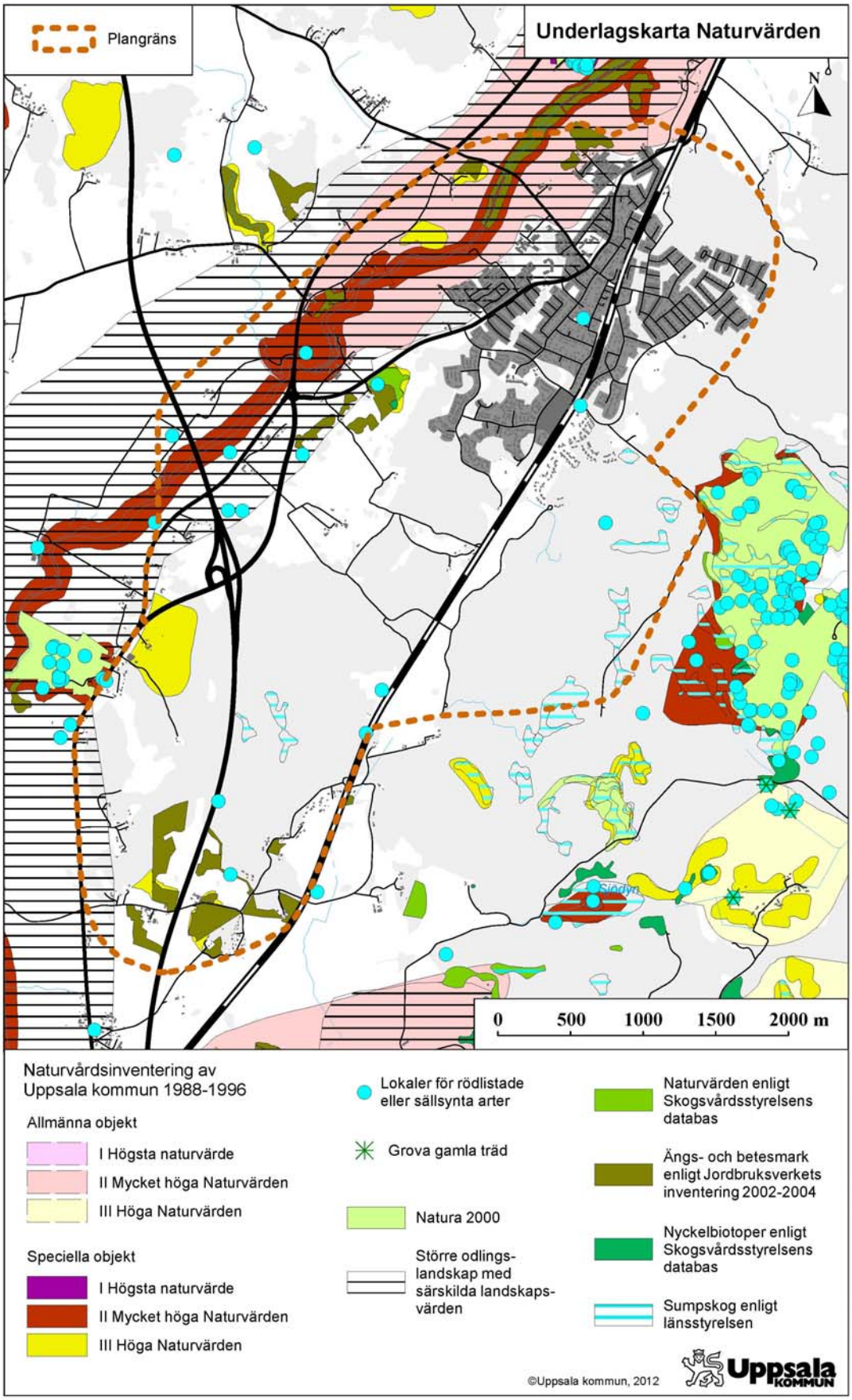


Bild 16: Plankarta med värdefulla naturområden markerade. Grönstreckade områden är skyddsvärda ur natur-synpunkt. Rödstreckade områden är rekreationsmarker.

I öster angränsar planområdet till ett större skogsområde, Storskogen, varav en stor del (7) är utmärkt som Natura 2000-område. Området består främst av småkuperad moränmark. Stora delar av skogen har naturskogskaraktär med åtskilliga torrträd och lågor med hög artrikedom. Skogstypen är främst grandominerad blåbärsskog, men i vissa delar dominerar tall. Andra typer av habitat är västlig taiga och lövsumpskog.

Området kring östra Fullerö är till allra största delen avverkad barrskog på moränmark med mycket låga naturvärden. Strax utanför planområdet, vid Västra Fullerö, ligger naturreservatet Fullerö backar. Detta bedöms inte påverkas av planen. Sydöstra Fullerö (Kilen) har inga kända större naturvärden, men längst i söder kring Hämringe finns värdefulla naturmiljöer som kräver hänsyn, särskilt vid utformandet av en trafikplats. Detta finns noterat i en förstudie från Trafikverket och bedöms därför tas hänsyn till.

Konsekvenser

Förutsatt att Skarpan - Ekebylund samt åkerholmar med biotopskydd inte påverkas bedöms planen ha begränsad påverkan på naturmiljön. Den ökade belastning på närnatur som en ökad befolkning innebär bedöms inte vara betydande negativ. Området öster om järnvägen ligger i planen som ett framtida utvecklingsområde. Om detta exploateras är det viktigt att utreda konsekvenserna för de stora naturvärden som finns i Storskogen öster om järnvägen.

Förslag till kompensationer eller åtgärder

Inga

3.9 Konsekvenser för rekreation och friluftsliv

Förutsättningar

Naturområdet vid Skarpan bedöms förutom naturvärdet utgöra del av närrekreationsmark för Uppsala kommuns tätorter samt ingå i skolornas närnatur. Detsamma gäller ett antal andra naturområden kring Storvreta (se bild 16).

Området kring idrottsplatsen på östra sidan av Storvreta samhälle samt skogsområdet öster om samhället som leder vidare ut i Storskogen är ett viktigt rekreationsområde för boende i och kring Storvreta, vilket har påtalats av ett flertal boende i olika sammanhang. Samhällets karaktär präglas till stor del av sport- och friluftsaktiviteter, framförallt innebandy. Med utgångspunkt från idrottsplatsen utgår ett flertal spår för promenader, löpning och skidåkning.

Konsekvenser

Planerad bebyggelse kan komma att ta viss mark i anspråk som utgör närrekreationsmark men påverkan bedöms inte vara betydande då tillgång på rekreationsmark på nära håll bedöms bli fortsatt god för samtliga boende i Storvreta. Åtgärder för att förbättra tillgängligheten till ån och kulturmiljöerna kring Ekeby liksom tillgängligheten till Storskogen kan höja värdena.

Området kring Storvreta hyser många fina naturmiljöer och stora möjligheter till rekreation som en större bostadsetablering skulle ge fler personer möjlighet att utnyttja vilket är en positiv konsekvens.

Exploateringen i Östra Fullerö eller i Sydöstra Fullerö (Kilen) tar inte heller någon värdefull naturmark i anspråk. En temapark kan även tillföra positiva rekreationsvärden till regionen. I Västra Fullerö krävs försiktig exploatering i linje med vad som beskrivits i aktuell detaljplan.

Förslag till kompensationer eller åtgärder

Om förtätning inom den befintliga tätorten medför att områden som har rekreationsvärde lokalt tas i anspråk bör dessa ersättas med andra områden med samma kvalitet och tillgänglighet. Anläggning av stigar, landskapsvårdande åtgärder samt utveckling av badet i Storvreta kan ge positiva tillskott för rekreationen i området.

4. Konsekvenser av övriga alternativ

4.1 Allmänt om alternativen

Utöver planalternativet har tre andra alternativ samt nollalternativet studerats. De tre alternativen ”betoning bostäder” respektive ”huvudsak handel” kan även ses som etapper på väg mot en full utbyggnad enligt planalternativet men med olika fokus – den förstnämnda med fokus på bostadsutbyggnad i Storvreta, den andra med fokus på handel i Fullerö (se ovan under punkt 2.5 och 2.6). Alternativet ”bara bostäder” representerar i viss mån en annan utvecklingsriktning som ligger mer i linje med den förra översiktsplanens intentioner där ingen handelsplats alls kommer till (med undantag av viss trafikantservice).

Konsekvenserna blir därmed huvudsakligen liktydiga med konsekvenser för de olika områdena Storvreta och Fullerö, dock i vissa fall något mindre då utbyggnaden inte är lika kraftfull. Nedan redovisas bedömda effekter och konsekvenser av de miljöaspekter som har bedömts som betydande för dessa alternativ. Dessutom redovisas nollalternativet för att göra jämförelsen enklare. Vid bedömningen vägs följande in: omfattning, betydelse och komplexitet, varaktighet, vanlighet och reversibilitet (unika värden som kan gå förlorade).

Generellt blir de lokala konsekvenserna för alternativen av självklarhet mindre än för planförslaget, eftersom exploateringsgraden i alternativen är lägre. I de fall det går att uttala sig om förväntade konsekvenser av motsvarande exploatering på annan plats görs detta. Mest intressant blir kanske därför att jämföra alternativen bostad resp. handel mot varandra snarare än mot planalternativet, vilket också är motivet till denna samlade uppställning.

Konsekvensbedömning för miljöaspekter som ej bedömts som betydande görs också, men dock ej lika grundligt. Även effekter/konsekvenser under exploatering kommenteras kortfattat.

4.2 Konsekvenser för landskapsbild

Alternativ ”betoning bostäder”

Konsekvenserna för landskapsbilden som helhet bedöms vara mindre än för planförslaget då en mindre del av den öppna jordbruksmarken söder om Storvreta bebyggs. De ånära lägen kring Lyckebo som eventuellt kommer till inom område med skydd för landskapsbilden, ska liksom för planalternativet prövas med särskild hänsyn till värdena. Den största orsaken till mindre påverkan är dock att handeln vid östra Fullerö endast byggs ut i måttlig skala och därför inte får lika stor påverkan som i planförslaget. Västra Fullerö beräknas komma till enligt plan, men den planerade platsanpassningen bedöms vara acceptabel för att inte påverka landskapsbilden påtagligt negativt. Verksamhetsområdet söder om Fullerö, beräknas komma till men ligger inom ett mindre känsligt område. Totalt sett bedöms konsekvenserna bli mindre och vara acceptabla jämfört med planförslaget.

Alternativ ”huvudsak handel”

De mindre antalet nya bostäder som kommer till bedöms ha ringa påverkan på landskapsbilden. Handelsområdet i Östra Fullerö är i samma storleksordning som i planförslaget (c:a 30 000 m^2 jämfört med 33 000 m^2) och kräver därför motsvarande landskapsanpassning t.ex. genom att hålla ned storleken, bevara skyddande vegetation samt även planera så att skyltning och belysning inte blir alltför markant och synlig. Konsekvenserna vid Västra Fullerö bedöms bli acceptabla förutsatt att intentionerna i detaljplanen fullföljs. Påverkan på landskapsbilden bedöms totalt sett bli påtaglig även för detta alternativ.

Alternativ ”bara bostäder”

Konsekvenserna för landskapsbilden som helhet bedöms vara mindre än för planalternativet då handelsområdet i princip inte alls kommer till. Dock ställer detta alternativ liksom planförslaget krav på hänsyn i de ånära lägen kring Lyckebo och söder därom som eventuellt kommer till inom område med skydd för landskapsbilden. Verksamhetsområdet söder om Fullerö beräknas komma till men ligger inom ett mindre känsligt område. Totalt sett bedöms konsekvenserna bli mindre och vara acceptabla jämfört med planförslaget.

4.3 Konsekvenser för kulturmiljö

Alternativ ”betoning bostäder”

Alternativet bedöms liksom planalternativet få relativt begränsad påverkan på kulturmiljövärden förutsatt att föreslagna kompensationer och åtgärder beaktas. De områden som ligger inom riksintressezonen kring Lyckebo strax söder om Storvretas badplats i Fyrisån, bör endast tillåtas efter särskild hänsyn. Området gränsar till befintlig bebyggelse och till åkerholmar nära ån. Bebyggelsen söder om Storvreta på jordbruksmark kommer ej till. Dock bedöms fortfarande särskilt noggrann planering behövas i vissa områden där förekomsten av fornlämningar är stor, inte minst i området väster om Norrbo. Hänsyn bör tas till befintliga lantgårdar. En arkeologisk utredning bör tas fram.

Den mindre utbyggnaden vid östra Fullerö bedöms göra det lättare att undvika befintliga fornlämningar. Detsamma gäller Västra Fullerö, som inte bedöms ha någon stor påverkan på kulturmiljön jämfört med den som E4 i sig innebär, sannolikt inte heller verksamhetsområdet i söder. Liksom för landskapsbilden är skyddande trädskärmar mot öppen mark bra för att minska konsekvenserna. Totalt sett bedöms konsekvenserna bli mindre än planförslaget och om föreslagen hänsyn tas acceptabla.

Alternativ ”huvudsak handel”

Avseende Östra Fullerö är det framför allt den norra/nordvästra delen som är känslig då den dels exponeras ut mot odlingslandskapet, dels ligger inom riksintresse för kulturmiljövården. I områdets norra del finns många fornlämningar som berörs. Också här är bebyggelseanpassning och varsamhet samt bevarande av befintliga trädskärmar viktiga sätt att minska påverkan. Påverkan från bostäder i Storvreta och verksamhet i söder bedöms som liten. Påverkan bedöms i stort sett bli likvärdig eller möjligen något mindre än för planförslaget, dock fortfarande betydande negativ.

Alternativ ”bara bostäder”

Alternativet bedöms liksom planförslaget få relativt begränsad påverkan på kulturmiljövärden förutsatt att föreslagna kompensationer och åtgärder beaktas. En kraftigare utbyggnad kan skapa ett högre tryck att bygga i känslig mark kring Lyckebo eller på jordbruksmarken söder om samhället, varför det är extra viktigt att de områden som ligger inom riksintressezonen endast bör tillåtas efter särskild hänsyn. Området gränsar till befintlig bebyggelse och till åkerholmar nära ån. Dock bedöms fortfarande särskilt noggrann planering behövas i vissa områden där förekomsten av fornlämningar är stor, inte minst i området väster om Norrbo. En arkeologisk utredning bör tas fram.

Den betydligt mindre utbyggnaden vid östra Fullerö bedöms ha liten påverkan. Detsamma gäller Västra Fullerö, som inte bedöms ha någon stor påverkan på kulturmiljön jämfört med den som E4 i sig innebär, sannolikt inte heller verksamhetsområdet i söder. Liksom för landskapsbilden är skyddande trädskärmar mot öppen mark bra för att minska konsekvenserna. Totalt sett bedöms konsekvenserna bli mindre än planförslaget.

4.4 Konsekvenser för mark och vatten

Alternativ ”betoning bostäder”

Småhusbebyggelse medför ganska låga exploateringstal, och omvandlingen från åkermark till villaområde bedöms inte ha någon nämnvärd negativ påverkan på dagvattnet. Att omvandla jordbruksmark till villaområden innebär även att föroreningen från jordbruksmarken upphör vilket tom kan vara positivt då snabb transport av näringsrikt vatten via täckdiken upphör.

Bostadsbebyggelsens påverkan på grundvattnet och på Fyrisån i de ostliga delarna belägna på skogsmark bedöms som små. Trafikdagvattnet förväntas inte heller utgöra någon större föroreningskälla totalt sett, men dagvattenfrågan bör tas upp i samtliga detaljplaner, särskilt de inom Fyrisåns avrinningsområde. Den största källan till förorenat dagvatten kommer därför att utgöras av den del av handelsområdet som tillkommer samt i viss mån i logistikområdet i söder, där det kan förväntas stora hårdgjorda ytor i form av parkeringsplatser och hustak, liksom eventuellt även miljöfarlig verksamhet. Då områdena inte detaljplanerats kan bedömningen endast bli generell, men problemen bedöms inte vara av storleksordning att de inte går att åtgärda lokalt. Genom att t.ex. grusa av ytor istället för att asfaltera dem samt att anlägga system för lokal infiltration av dagvattnet i mark kan effekterna hållas nere. Utjämningskapacitet behöver dock tillskapas i linje med Uppsala vattens utredning. I samband med detaljplanering av särskilt logistikområde bör en dagvattenutredning med konkreta åtgärdsförslag tas fram. Totalt bedöms påverkan vara något lägre än i planförslaget.

Alternativ ”huvudsak handel”

Tämligen stora hårdgjorda ytor i form av parkeringsplatser och hustak bedöms tillkomma i Östra Fullerö. I det området domineras marken av morän, vilket leder till snabbare transport till grundvattnet. I gengäld ligger området längre ifrån Fyrisån, varför risken för föroreningstransport till grundvattnet eller till Fyrisån bedöms som liten. Detta förutsätter dock att inga kemikalieintensiva verksamheter etablerar sig. För t.ex. bensinmackar och biltvättar som ev. etablerar sig bör särskilda krav ställas. Dessutom bör en beredskap vid haverier/kemikalieolyckor finnas för att t.ex. kunna koppla om dagvatten från området till sluten tank alternativt dagvattendammar för E4. Med goda skyddsåtgärder bedöms påverkan liksom för planförslaget som acceptabel.

Alternativ ”bara bostäder”

Småhusbebyggelse medför ganska låga exploateringstal, och omvandlingen från åkermark till villaområde bedöms inte ha någon nämnvärd negativ påverkan på dagvattnet. Att omvandla jordbruksmark till villaområden innebär även att föroreningen från jordbruksmarken upphör vilket tom kan vara positivt då snabb transport av näringsrikt vatten via täckdiken upphör.

Bostadsbebyggelsens påverkan på grundvattnet och på Fyrisån i de ostliga delarna belägna på skogsmark bedöms som små. Trafikdagvattnet förväntas inte heller utgöra någon större föroreningskälla totalt sett, men dagvattenfrågan bör tas upp i samtliga detaljplaner, särskilt de inom Fyrisåns avrinningsområde. Den största källan till förorenat dagvatten kommer därför att utgöras av logistikområdet i söder, där det kan förväntas stora hårdgjorda ytor i form av parkeringsplatser och hustak, liksom eventuellt även miljöfarlig verksamhet. Då områdena inte detaljplanerats kan bedömningen endast bli generell, men problemen bedöms inte vara av storleksordning att de inte går att åtgärda lokalt. Genom att t.ex. grusa av ytor istället för att asfaltera dem samt att anlägga system för lokal infiltration av dagvattnet i mark kan effekterna hållas nere. I samband med detaljplanering av särskilt logistikområde bör en dagvattenutredning med konkreta åtgärdsförslag tas fram. Totalt bedöms påverkan vara lägre än i planförslaget.

4.5 Konsekvenser för/av transport och kommunikation

Såväl bostads- som handelsalternativen kräver stora infrastrukturella investeringar. Om än inte lika stora som för planförslaget, så bedöms samtliga alternativ utom nollalternativet kräva en sydlig trafikplats vid Hämringe. Detta innebär att konsekvenserna följer efter detta. Samtidigt är utbyggnaden nära max även i förhållande till den vägkapacitet som finns och därigenom känslig för förändringar eller ökad belastning, liksom för risk för begränsad framkomlighet vid haverier. Särskilt stora krav på infrastrukturen ställs av alternativet ”huvudsak handel”.

4.6 Konsekvenser för klimatet

Alternativ ”betoning bostäder”

Belastningen sker framför allt på trafikplatsen och väg 290 under rusningstid vilket medför utsläpp av växthusgaser. Detta ska ställas i konsekvens mot att bygga på annan ort för att tillfredsställa det ökade bostadsbehovet i regionen. Det goda kollektivtrafikläget som uppnås i Storvreta, framförallt när järnvägen blir dubbelspårig hela vägen till Uppsala och om en god turtäthet erhålls, gör dock att konsekvenserna inte bedöms vara värre än för nollalternativet. Om kollektivtrafiken byggs ut och om Storvretas mönster att ha en lägre andel bilresande än andra orter kan bestå kan rentav konsekvensen bli mindre än nollalternativet, där etablering skulle kunna ske på annan ort med ev. sämre kollektivtrafik.

Trots den mindre utbyggnaden av handelsområdet genereras ändå mycket trafik kring denna. Belastningen från verksamhetsområdet bedöms bli begränsad jämfört med nuläge. Klimateffekterna kan minskas om ett stickspår anläggs.

Alternativ ”huvudsak handel”

Belastningen sker framförallt på trafikplatsen och cirkulationsplatsen på väg 290 men bedöms inte vara lika koncentrerad till rusningstid utan spridd även under t.ex. helger. Den ökade trafiken innebär klimatkonsekvenser. Detta ska ställas i konsekvens mot att tillfredsställa den ökade efterfrågan på handel i regionen på annat håll. Efterfrågan kan dock enligt handelsutredning 2008 mötas av andra befintliga handelsplatser t.ex. Gränby och Boländerna. En förnyad handelsutredning 2010 kommer i princip fram till samma slutsats. Därför bedöms effekterna i förhållande till nollalternativet vara negativa ur klimatsynpunkt, dock inte lika negativa som vid en fullskalig utbyggnad enligt planförslaget. Ett stickspår till Östra Fulleröområdet bedöms minska konsekvenserna något, dock ej radikalt. Det är sannolikt svårt att nämnvärt minska bilresorna till handelsområdet, då kollektiva

färdmedel försvårar transporten av de varor som inhandlats. Dock bör god tåg- och bussförbindelse anordnas för att om möjligt minska bilresorna. Totalt sett blir påverkan sannolikt något lägre än planförslaget, men ändock betydande och i strid med översiktsplan samt nationella och lokala mål.

Alternativ ”bara bostäder”

Belastningen sker framförallt på trafikplatsen och väg 290 under rusningstid vilket medför utsläpp av växthusgaser. Detta ska ställas i konsekvens mot att bygga på annan ort för att tillfredsställa det ökade bostadsbehovet i regionen. Det goda kollektivtrafikläget som uppnås i Storvreta, framförallt när järnvägen blir dubbelspårig hela vägen till Uppsala och om en god turtäthet erhålls, gör dock att konsekvenserna inte bedöms vara värre än för nollalternativet. Om kollektivtrafiken byggs ut och om Storvretas mönster att ha en lägre andel bilresande än andra orter kan bestå kan rentav konsekvensen bli mindre än nollalternativet.

Alternativet bedöms efter nollalternativet generera minst mängd växthusgaser.

4.7 Konsekvenser för hälsa och säkerhet

Alternativ ”betoning bostäder”

Konsekvenserna av såväl buller och luftkvalitet från trafik kan bli betydande, inte minst från tågen. Detta kräver särskilda åtgärder enligt konsekvenskapitel ovan. Bullerfrågan bli minst lika aktuell som för planförslaget och särskild planering krävs för god detaljplanering.

Alternativ ”huvudsak handel”

Konsekvenserna av såväl buller och luftkvalitet från trafik bedöms, förutom i undantagsvis, bli mindre än i planförslaget, då nytillkomna bostäder är avsevärt färre.

Avseende trafiksäkerhet bedöms konsekvenserna som större jämfört med bostadsalternativet (dock ej så stora som för planförslaget) då fler oskyddade trafikanter kan förväntas röra sig i området kring Östra Fullerö. Planering för goda och säkra passager över/under väg 290 krävs därför.

Alternativ ”bara bostäder”

Konsekvenserna av såväl buller och luftkvalitet från trafik kan bli betydande, inte minst från tågen. Detta kräver särskilda åtgärder enligt konsekvenskapitel ovan. Bullerfrågan bli minst lika aktuell som för planförslaget och särskild planering krävs för god detaljplanering.

4.8 Övriga konsekvenser (naturmiljö, rekreation)

Konsekvenserna för såväl naturmiljö som för rekreation och friluftsliv bedöms i både bostads- och handelsalternativet bli små. För Storvretas del blir belastningen på respektive närheten till närrekreationsområden och värdefulla naturområden mindre än i planförslaget. Området kring Storvreta hyser många fina naturmiljöer och stora möjligheter till rekreation som en större bostadsetablering skulle ge fler personer möjlighet att utnyttja vilket är en positiv konsekvens.

Exploateringen i Östra Fullerö tar inte heller någon värdefull naturmark i anspråk. En temapark kan även tillföra positiva värden till regionen. Inte heller verksamhetsområdet i söder bedöms ha någon stor påverkan.

4.9 Konsekvenser för nollalternativet

Ett nollalternativ innebär ”business as usual”, det innebär inte ett avstannande. Det betyder att även ett nollalternativ kan få negativa miljökonsekvenser, dock oftast mindre än för olika exploateringsalternativ (åtminstone inom det aktuella området). Det går dock inte att bortse från alla konsekvenser, särskilt inte i en region som Uppsala, där det i såväl översiktsplan som andra dokument spås en betydande expansion av såväl bostäder som handel under de kommande åren.

I en bedömning av nollalternativet bör det därför diskuteras vilka konsekvenser som kan uppkomma för att skapa samma nyttigheter som en exploatering tillför någon annanstans. Det innebär t.ex. att samma antal bostäder eller handelsytor behövs skapas på annan ort. Konsekvenser av detta måste självklart diskuteras i allmänna ordalag då de kan ske var som helst. Här nedan diskuteras att de etableras på andra ställen inom Uppsala.

Avseende negativa konsekvenser för landskapsbild och kulturmiljö bedöms nollalternativet få mindre konsekvenser än här diskuterade alternativ. Det finns ett flertal tänkbara områden inom Uppsala med mindre känsliga kultur- och landskapsmiljöer.

De negativa konsekvenserna för mark och vatten bedöms även de bli mindre, då området kring Fyrisån måste ses som särskilt känsligt.

Negativa konsekvenser för transport och kommunikation bedöms bli mindre än för planförslaget och för handelsalternativet, då etablering av motsvarande handelsområden bedöms kunna ske i, för kommunikation och klimat, mer gynnsamma lägen. Däremot bedöms konsekvenserna vara lika med eller större för nollalternativet jämfört med bostadsalternativet då det inte är lätt att hitta bostadsetableringar av den skalan som medför mindre påverkan på klimat och kommunikation än i Storvreta.

Konsekvenserna för risk, säkerhet och hälsa är svår att bedöma för nollalternativet, men situationen idag bedöms som acceptabel och kan därför antas vara det även i en framtid.

De negativa konsekvenserna för naturmiljö och rekreation bedöms inte bli mindre för nollalternativet än för föreslagna alternativ som bedöms ha en låg och i några stycken till och med positiv konsekvensbild. Eventuellt kan konsekvenserna därför till och med bli högre beroende på var motsvarande etablering görs.

Referenser

Boverket, 2006: Boverkets Byggregler (BBR)

Boverket, 2006: Miljöbedömningar för planer enligt plan- och bygglagen

Handelns utredningsinstitut, 2008: Handelsutredning

Handelns utredningsinstitut, 2010: Konsekvens Storvreta

Hitta.se, hemsida 2008

Ingemanssons, 2008, Fullerö park, trafikbullerutredning.

Länsstyrelsen i Uppsala län, hemsida 2008

Länsstyrelsen i Uppsala län, 2010, samrådsyttrande

Naturvårdsverket, 1997, 2004 mm: allmänna råd om buller samt luftkvalitet

Naturvårdsverket, hemsida, 2012: information om miljökvalitetsnormer för luftkvalitet

Naturvårdsverket, hemsida, 2008: riktvärden för trafikbuller vid nybyggnation

Ramböll, 2008 mm trafikutredning

Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund, hemsida 2008

Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund, Kartläggning av PM 2,5-halter i Stockholms- och Uppsala län samt Gävle kommun och Sandviken tätort. LVF 2010:23b

Svensk författningssamling, 2008 mm: Miljöbalk samt plan- och bygglag

Tema arkitekter m.fl. 2007-2008: programhandlingar för Östra Fullerö

Trivector, 2008: Fullerö park - trafikens miljöeffekter

Uppsala brandförsvar, 2005: riskanalys

Uppsala kommun & Tema arkitekter m.fl. 2010: detaljplan samt MKB för Östra Fullerö, samrådshandlingar

Uppsala kommun & White, 2007: Fördjupad Översiktsplan för Storvreta

Uppsala kommun, hemsida 2008, 2012

Uppsala kommun, 2007: Klimatutmaningen

Uppsala kommun, 2006: Miljöprogram

Uppsala kommun, 2007-2008 planhandlingar för Västra Fullerö

Uppsala kommun, 2011, samrådsredogörelse Fördjupad Översiktsplan för Storvreta

Uppsala kommun, 2010. Hållbarhetsbokslut 2010.

Uppsala kommun, 2006: Strategisk miljöbedömning

Uppsala kommun, 2006, 2010: Översiktsplan 2006, 2010

Vägverket, 1996: Miljökonsekvensbeskrivning för E4 mellan Uppsala och Mehedeby

Vägverket, 2009, Förstudie Fullerö trafikplats

White, 2007-2010: planbeskrivning, skisser, ritningar och illustrationer mm

Handläggare:
Maija Tammela

Datum:
2012-01-30

Diarienummer:
2012/20028-1
Fd diarienummer: PLA 6/20053-1

Utlåtande

Fördjupad översiktsplan för Storvreta, Uppsala kommun.

Detaljplanens syfte

Området omkring Storvreta skall utredas i en fördjupad översiktsplan för att utgöra underlag för framtida detaljplaneläggning.

Yttranden i utställningen	
Totalt antal inkomna	**41 st**
Beslutsdatum och samrådstider	
Ansökan inkom:	2006-10-04
Beslut om miljöbedömning:	---- -- --
Beslut om uppdrag:	2006-10-19
Beslut om samråd:	2008-10-06
Samråd:	T om 2008-12-08
Beslut om utställning:	2010-04-14
Utställning:	2011-05-05 - 2011-07-05
Antagande / godkännande PBN:	
Antagande KF:	
Laga kraft:	

Innehållsförteckning

Fördjupad översiktsplan för Storvreta, Uppsala kommun. 1
1. SAMMANFATTNING AV UTSTÄLLNINGEN 3
2. SAMMANFATTNING AV ÄNDRINGAR I FÖRSLAGET 3
3. SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPUNKTER OCH PLAN- OCH BYGGNADSNÄMNDENS STÄLLNINGSTAGANDE 4
4. ÖVERSIKT ÖVER INKOMNA UTSTÄLLNINGSYTTRANDEN 9

1. Sammanfattning av utställningen

Förslaget till fördjupad översiktsplan ställdes ut under maj och juni 2011. Under utställningstiden fanns planförslaget i Stadshuset, på Storvretabiblioteket och tillgängligt på kommunens hemsida. Under utställningstiden inkom 41 yttranden.

2. Sammanfattning av ändringar i förslaget

Planförslaget är sammantaget justerat på följande punkter:

Riksintresse natur- och kulturmiljö

- Det tydliggörs att Länsstyrelsen inte har godtagit planen i alla delar utan gör en annan bedömning än kommunen kring påverkan på riskintresse för kulturmiljö.

Miljökonsekvenser

- Delområdesbeskrivningen redovisar att delområdet på den sydöstra sidan om Fullerömotet ska hantera klimatkompensatoriska åtgärder i den fortsatta planeringen och hur detta kan ske.
- Handlingen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning redovisar hur utbyggnaden förhåller sig till miljökvalitetsnormer avseende luft, yt- och grundvatten

Teknisk försörjning och skyddsavstånd

- Skyddsavstånd till kraftledningen justeras efter yttrande från Svenska kraftnät från 50 till 80 meter på vardera sida kraftledningen.
- I handlingen förtydligas strandskyddsregler för bebyggelse närmast Fyrisån i delområdesbeskrivningen.

Genomförande

- Delar av förslag till fortsatt arbete för kommunen flyttas från sektorsavsnitten till genomförandebeskrivningen.

Trafik

- Det förtydligas att gatusektionerna är principer som bör studeras vidare i kommande planering.
- Avvägningar och utredningar gällande stationsflytt och kollektivtrafik beskrivs för att tydliggöra att en stationsflytt bör föregås av en ekonomisk konsekvensanalys och för en eventuell stationsflytt samt för kollektivtrafik ger den fördjupade översiktplanen en grundstruktur.

Övrigt

- Hänvisningar görs till PBL 2010.
- Framsidan justeras för att överrensstämma med nyligen antagen Fördjupad översiktsplan för Funbo.
- Kartmaterialet i handlingen är förstorat för ökad tydlighet och läsbarhet
- Underlagskartor har uppdaterats avseende detekterade förorenade områden
- Det är förtydligat att civilflyg är ett riksintresse som är under översyn

3. Sammanfattning av inkomna synpunkter och plan- och byggnadsnämndens ställningstagande

Syfte med den fördjupade översiktsplanen, tidigare ställningstaganden och avvägningar

Översiktsplanen för Storvreta har som utgångspunkt att på en strategisk nivå redovisa förutsättningarna för fortsatt planering av ca 1600 nya bostäder i enhetlighet med det ursprungliga uppdrag som gavs baserat på Översiktsplanen 2006. Storvreta har med sitt strategiska läge intill järnväg och Europaväg ett utmärkt läge för att utvecklas med goda möjligheter infrastrukturkopplingar mot Uppsala och kringliggande orter på ett mer regionalt perspektiv. Storvreta har även stora kvaliteter att värna och bevara vid en utveckling; det öppna kulturlandskapet i med Fyrisån norr och närheten till en annan typ av naturmiljö i Storskogen med tillhörande anläggningar för rekreation och friluftsliv.

Dessa strukturella förutsättningar har tillsammans gjort att en utveckling i en helt koncentrisk form inte är ett alternativ för Storvreta. Bevarandevärden i öster och i norr och utvecklingens storlek gör att en helt koncentrisk utveckling inte är möjlig. Utvecklingsformen på tillkommande struktur ska, i enhetlighet med den inriktning som Översiktsplan 2010 för stadsväven, utvecklas till stor del inom befintlig struktur genom ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur och service genom förtätning inom befintliga Storvreta. Men planförslaget föreslår även en utveckling av nya områden, främst söder om befintlig struktur.

I utredningsarbetet med utvecklingen av Storvreta har framkommit att om mer än bara bostäder i den mängd som finns anvisat i ÖP utvecklas i anslutning till Storvreta så kommer trafikkapaciteten i den befintliga trafikplatsen mot E4:an att överstigas. Redan idag finns starkt tryck på att etablera och utveckla befintliga verksamheter vid Fullerömotet, vilket innebär att kommunen i sin planering bedömer att man i den fördjupade översiktsplanen bör ta höjd för en utveckling som innebär att mer än befintlig trafikplats behövs för att försörja framtida Storvreta med omnejd.

Då en ny avfart mot E4 närmast kan placeras 1,5 km från befintligt läge innebär detta att nya ytor längs E4:an mellan befintligt och nytt trafikmot blir attraktiva lägen för utveckling. Det finns i kommunen ett stort tryck efter att hitta nya placeringar för ytkrävande verksamheter och läget kring E4:an bedöms vara ett bra svar på detta behov. Detta innebär inte att de nya områden som utvecklas i och kring befintlig struktur i Storvreta inte ska innehålla små verksamheter och att även denna struktur kan innebäras en variation av service och bostäder, men den verksamhet som kräver skyddsavstånd eftersom att den är miljöstörande är lämplig att placera på ett för detta ändamål passande område som dessutom har goda kommunikationer.

Den fördjupade översiktsplanen behandlar inte detaljfrågor eller enskilda fastigheters detaljerade förutsättningar för utveckling utan visar de huvuddrag inom vilka fortsatta utredningar och avvägningar ska göras. Planen föreslår inte heller ändring av inriktningen på nyligen antagna planer där beslut redan tagits om inriktning, såsom etableringen på västra sidan Fullerömotet. Planen redovisar dock pågående detaljplaners inriktning.

Storvreta har en mycket stor andel kollektivtrafikresenärer. Kommunen strävar i stort efter ett stort nyttjande av kollektivtrafik och vill uppmuntra till fortsatt och utvecklat nyttjande av kollektivtrafik. Den strategiska fråga i Storvreta som starkt påverkar möjligheten till kollektivtrafikutnyttjande är tillänglighet till stationen som en bytespunkt för kollektivtrafik. Med den kunskap vi har i dag och avvägt mot det utvecklingsinriktning som planen har visat vara det läge där det är lämpligast att reservera mark för en framtida station.

Inkomna synpunkter sammanfattas inledande nedan och följs av stadsbyggnadskontorets ställningstagande.

Inkomna synpunkter från Länsstyrelsen berör i huvudsak följande frågor
Länsstyrelsen har en avvikande mening när det gäller påverkan på Riksintresse för kulturmiljö. I övrigt påpekar Länsstyrelsen att förtydliganden bör göras av riksintresse för civil luftfart samt miljökvalitetsnormerna för luft och yt- och grundvatten. Länsstyrelsen föreslår förtydliganden i kartmaterialet samt i beskrivningar gällande förorenade områden, vatten- och strandskydd och ny plan och bygglag. Länsstyrelsen anser också att kommunen bör ta fasta på beskrivningen i MKB avseende klimatpåverkan i handelsområdet i Östra Fullerö och hantera klimatkompensation med tydliga åtgärder.

Ställningstagande
Planförlaget justeras efter Länsstyrelsens synpunkter.

Inkomna synpunkter från myndigheter, andra kommuner och riksomfattande organisationer och företag berör i huvudsak följande frågor
Vattenfall poängterar att de nyligen utrett förutsättningen att göra en ny satsning på solvärme och dragit slutsatsen att det finns potential i bergrummet i Storvreta. En samarbetslösning för att klara ekonomin i detta välkomnas. I övrigt poängteras att sammanhållna strukturer underlättar effektiva ledningsdragningar. Svenska kraftnät rekommenderar att nya byggnader inte placeras närmare än 80 meter från 220 –kV-ledning. Upplands lokaltrafik poängterar en stationsflytt är positivt och att kollektivtrafiken idag och i framtiden bör utredas djupare. I övrigt framförs inga synpunkter som kräver ändringar eller bemötanden. Trafikverket trycker på behovet av en aktiv dialog i den fortsatta planeringen samt bland annat att ansvar för stationsflytt och åtgärder i Fullerö trafikplats bör tydliggöras.

Ställningstagande
Planförslaget justeras avseende skyddsavstånd till 220-kV-ledning. Strukturen i Storvreta utgör en grundstruktur som bedöms vara lämplig för vidare utredning och utveckling av kollektivtrafiken.
I samband med utbyggnad kring Fullerö trafikplats och i övrigt söder om Storvreta ska kommunen och Trafikverket ha en aktiv dialog kring genomförandefrågor och ekonomi. En pågående dialog kring utvecklingen av spårtrafiken i hela kommunen fortgår.

Inkomna synpunkter från nämnder inom Uppsala kommun och kommunala bolag berör i huvudsak följande frågor

De kommunala nämnderna har påpekat att den negativa klimatpåverkan bör begränsas, gatubredder bör justeras och att kartering av bevarande och utveckling av historisk värdefull bebyggelse och kulturmiljö bör göras. Fastighetsnämnden framför att genomförandet av planen kräver analys och beslut kring förhållning till kraftledningsstråk, stationsflytt och riktade uppdrag till respektive nämnd. Redovisning av servicebehov och avtal bör finnas mellan kommun och Trafikverk innan detaljplaner antas i området. Miljö och hälsoskyddsnämnden påpekar att trafikbullret bör begränsas, planområdet bör kopplas till kommunens va-nät och att bergrummets kapacitet för värmelagring bör nyttjas.

Ställningstagande
Gatusektioner studeras i kommande skeden och eventuella bullerdämpande åtgärder får studeras i den kommande utbyggnaden av Storvreta. Servicebehovet i respektive delområde förtyd-

ligas i delområdesbeskrivningarna. I det fortsatta utvecklingen av Storvreta, där kommunen som markägare också har en del, bör fortsatta studier och kontinuerlig kontakt säkerställas

Kommunen har i sin kontinuerliga dialog med Trafikverket i den långsiktiga infrastrukturplaneringen med en stationsflytt i Storvreta som en möjlig åtgärd i kommunen. Ett slutgiltigt beslut kring flytt av stationen kräver fördjupade konsekvensanalyser, med fördel gjorda i nära samarbete mellan Trafikverket och Uppsala kommun. Den fördjupade översiktsplanen garanterar ett markreservat som lämpligt för stationsflytt. Den fördjupade översiktsplanen blir ett underlag för utvecklingen och ger underlag för att de insatser som krävs vid ett genomförande kan innebära formaliserade uppdrag till respektive nämnd i samband med antagande av planen.

I planhandlingen framgår grundprincipen i ortens utveckling och det bebyggelsemönster som är av betydelse för förståelse av ortens historia. Bedömning av det kulturhistoriska värdet i bebyggelsen på en mer detaljerad nivå görs i samband med eventuell lovprövning eller planläggning i området.

Inkomna synpunkter från politiska partier och kommunomfattande föreningar och organisationer berör i huvudsak följande frågor
Flertalet organisationer som yttrat sig redovisar kritik mot den grundläggande utvecklingsprincipen i Storvreta med ett utbrett samhälle och med en utveckling vid Fullerömotet som riskerar att påverka kulturlandskapet och konkurrera med handel och service i Storvreta. Yttranden kritisera att utvecklingen av Storvreta har fått anpassa sig till den kraftiga utvecklingen kring trafikmotet. Oro uttrycks för ett tvådelat, separerat samhälle med stor klimatpåverkan. Stationen föreslås i yttranden flyttas norrut, kompletteras med ytterligare en station och ekonomin i åtgärderna klarläggas. Positiva effekter av utvecklingen kring Fullerömotet påpekas också under förutsättning att samordning sker mellan detaljplanearbete och de större strukturfrågorna i den fördjupade översiktsplanen. Fyrisåns vattenförbund meddelar också att miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras med vattenkvalitetsfrågor kopplade till miljökvalitetsnormerna.

Ställningstagande
Avvägningarna för grundstrukturen för Storvretas utveckling redovisas i inledningen av avsnitt 3. Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med avsnitt kring miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten.

Inkomna synpunkter från lokala föreningar, företag och privatpersoner berör i huvudsak följande frågor

Strukturfrågor
- Vill inte bygga ihop Storvreta mot motet
- Förordar en koncentrisk utveckling
- Ifrågasätter uppdraget till kommunens tjänstemän
- Sammanhållen grönstruktur förordas
- Cykelperspektiv saknas i planförslaget

Genomförande
- Bristfällig medborgardialog
- Dialog med församlingar i Stovreta i fortsatta utvecklingen
- Kontinuerlig utredning av servicebehov
- Värna den historiska miljön
- Respekt för Storvretas karaktär
- Inte expropriering av mark
- Ersättningsmark för industri på nytt föreslaget stationsområde

Utformning
- Skolors placering i förhållande till gatunätet
- Avlastning av trafik på ny infartsväg till Storvreta för redan etablerade bostäder

Förutsättningar för utveckling i delområden
- Utveckla Ekhagen-Adolfsberg
- Likvärdiga villkor för utveckling av båda sidor trafikmotet
- Bygg idrottsanläggningar
- Markera plats för framtida kyrkobygge
- Fullerömotets båda sidor
- Utveckling av Fyrisån och årummet
- Tidigare avslag på tillståndsansökan för sprängningsarbeten i det område som nu föreslås som verksamhet
- Inköp av mark eller försäljning av mark till kommunen, detaljplaneläggning på egen mark

Planens konsekvenser
- Trafikbuller av ökad trafik
- Storvreta drabbas av effekterna av stationsflytt
- Regionala konsekvenser
- Urholkning av centrum
- Helhetsanalys av vad som krävs för att de mindre orterna ska vara självbärande

Ställningstagande
Avvägningarna för grundstrukturen i utvecklingen redovisas under rubriken syfte med den fördjupade översiktsplanen, tidigare ställningstaganden och avvägningar.

Placering och utformning och åtgärder i befintlig struktur studeras i detaljplanearbete. Utveckling och initiativ till att utveckla mark för kyrka, idrottslokaler eller bostäder ligger på respektive markägare och prövning görs av kommunen av lämpligheten. Kommunen har idag ingen avsikt att tvångsinlösa mark i Storvretaområdet.

I den kommande utvecklingen av Storvreta bör kulturhistoria, grönstruktur, service och andra aspekter vara givna delar i avvägningarna.

Planförslaget är justerat på följande punkter:

Riksintresse natur- och kulturmiljö
- Det tydliggörs att Länsstyrelsen inte har godtagit planen i alla delar utan gör en annan bedömning än kommunen kring påverkan på riskintresse för kulturmiljö.
- Det är förtydligat att civilflyg är ett riksintresse som är under översyn

Miljökonsekvenser
- Delområdesbeskrivningen redovisar att exploatören på den sydöstra sidan om Fullerömotet ska hantera klimatkompensatoriska åtgärder i den fortsatta planeringen tillsammans med kommunen och hur detta kan ske i samband med detaljplaneprocessen.
- Handlingen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning redovisar hur utbyggnaden förhåller sig till miljökvalitetsnormer avseende luft, yt- och grundvatten

Teknisk försörjning och skyddsavstånd
- Skyddsavstånd till kraftledningen justeras efter yttrande från Svenska kraftnät från 50 till 80 meter på vardera sida kraftledningen.

- I handlingen förtydligas strandskyddsregler för bebyggelse närmast Fyrisån i delområdesbeskrivningen.

Trafik

- Det förtydligas att gatusektionerna är principer som bör studeras vidare i kommande planering.
- För en eventuell stationsflytt samt för kollektivtrafik ger den fördjupade översiktplanen en grundstruktur. Avvägningar och utredningar gällande stationsflytt och kollektivtrafik beskrivs för att tydliggöra att en stationsflytt bör föregås av en ekonomisk konsekvensanalys.

Övrigt

- Underlagskartor har uppdaterats avseende detekterade förorenade områden.

Plan- och byggnadsnämnden

Då samrådsredogörelsen ofta innehåller personuppgifter kan vi inte publicera den direkt här via Internet.
Detta beror på Personuppgiftslagen(PUL).

Då samrådsredogörelsen ofta innehåller personuppgifter kan vi inte publicera den direkt här via Internet.
Detta beror på Personuppgiftslagen(PUL).

Då samrådsredogörelsen ofta innehåller personuppgifter kan vi inte publicera den direkt här via Internet.
Detta beror på Personuppgiftslagen(PUL).

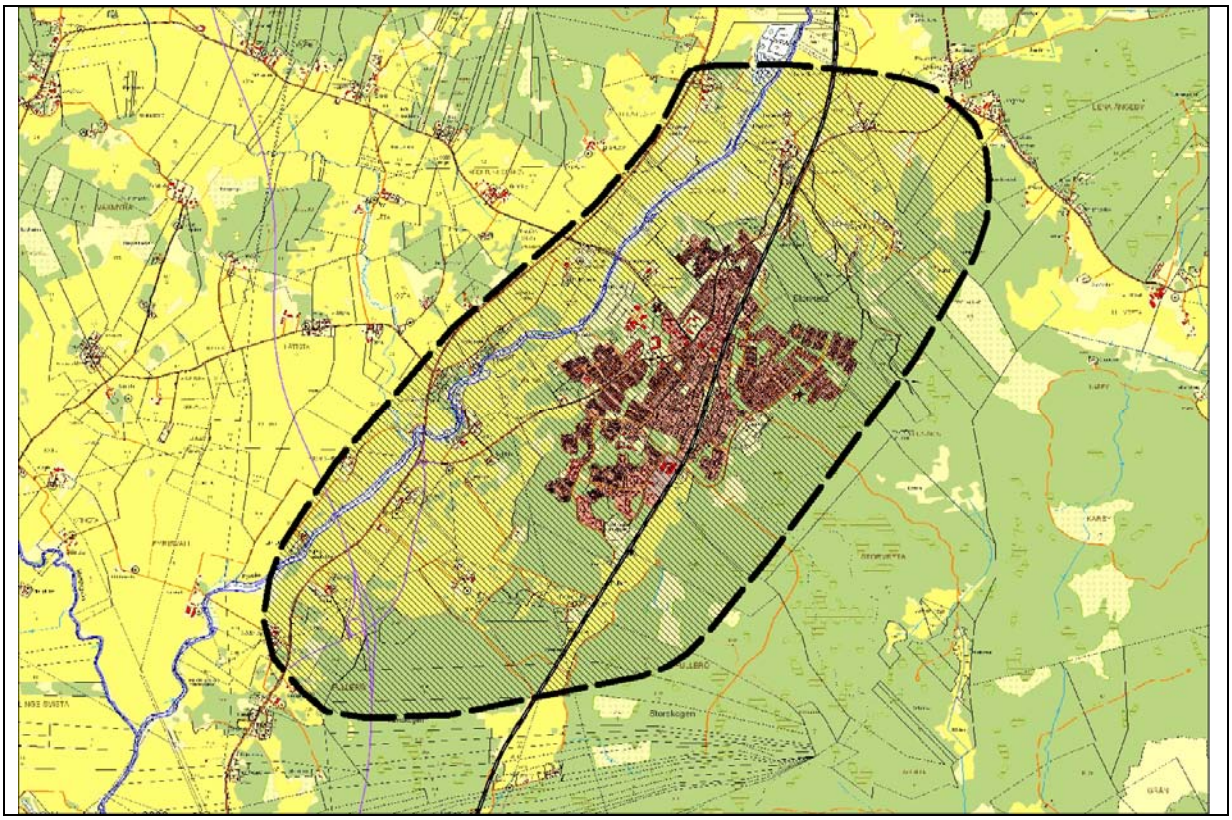
Handläggare:
Maija Tammela
727 46 25
maija.tammela@uppsala.se

Datum:
2011-04-14

Diarienummer:
2006/20053-1

Samrådsredogörelse

Fördjupad översiktsplan för Storvreta, Uppsala kommun



Detaljplanens syfte

Området omkring Storvreta skall utredas i en fördjupad översiktsplan för att utgöra underlag för framtida detaljplaneläggning.

Samrådsyttranden	
Totalt antal inkomna	**66 st**
Beslutsdatum och samrådstider	
Ansökan inkom:	2006-10-04
Beslut om miljöbedömning:	---- -- --
Beslut om uppdrag:	2006-10-19
Beslut om samråd:	2008-10-06
Samråd:	T om 2008-12-08
Beslut om utställning:	
Utställning:	
Antagande / godkännande BN:	
Antagande KF:	
Laga kraft:	

Innehållsförteckning

1. SAMMANFATTNING AV SAMRÅDET 3
2. SAMMANFATTNING AV ÄNDRINGAR I FÖRSLAGET 3
3. SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPUNKTER OCH STADSBYGGNADSKONTORET STÄLLNINGSTAGANDE 5
Planeringsprocessen *5*
Markägarkontakter 5
Övergripande utvecklingsinriktning av Storvreta *6*
Bebyggelsestruktur 6
Målpunkter 7
Service, handel och näringsliv *7*
Offentlig service i centrum 7
Skola 7
Handel Östra Fullerö 7
Verksamhetsområde 8
Bostäder *9*
Bostäder mellan Fullerö och nuvarande Storvreta 9
Kompletteringar i befintliga Storvreta 9
Ekhagen Adolfsberg 10
Bostäder vid Fyrisån/komplettering utanför detaljplanelagt område 10
Storskogen 10
Övrigt 11
Transport, infrastruktur *12*
Ny trafikplats på E4 söder om Storvreta 12
Nytt resecentrum 12
Ny huvudväg in till resecentrum 13
Gång- och cykelvägar 13
Övrigt 13
Fritid (rekreation, idrott, kultur) *14*
Närrekreation och tillgänglighet 14
Idrottsplatsen 14
Ny idrottshall 15
Temapark och hotell i Östra Fullerö 15
Övrigt 15
Landskap, kulturmiljö *16*
Bebyggelseinventering 16
Grönstråk 16
Fornlämningar 16
Teknisk försörjning *16*
VA-nätet 16
Elnätet 16
Genomförande *17*
Realiserande 17
Etappindelning 17
Konsekvenser av förslaget *18*
Miljökonsekvenser 18
Sociala konsekvenser 18
Kommunalekonomiska konsekvenser 19
4. ÖVERSIKT ÖVER INKOMNA SAMRÅDSYTTRANDEN 20

1. Sammanfattning av samrådet

Samråds hölls under åtta veckor fram till och med 8 december 2008. Ett samrådsmöte hölls i Storvretaskolan i Storvreta 2008-11-10. På samrådsmötet deltog ca 90 personer. Representanter fanns med från Uppsala kommun, White arkitekter (plankonsult), samt fastighetsägare och representanter för olika föreningar. Liv Hahne från byggnadsnämnden, Uppsala kommun redogjorde för planprocessen och syftet med mötet och White presenterade samrådshandlingen.

2. Sammanfattning av ändringar i förslaget

Sedan samrådet av den Fördjupade översiktsplanen har en ny Översiktsplan för kommunen antagits. Den fördjupade översiktsplanens övergripanden mål och riktlinjer har uppdaterats i förhållande till förändringar till den nya ÖP:n.

Markanvändningskartan och FÖP:en som helhet justeras mot en principiell redovisning av markanvändning för att hålla en större flexibilitet för utvecklingen över en längre tid. Detta innebär att FÖP:en beskriver de principer som ska bevakas i respektive delområde.

Planområdet har även efter samrådet utökats med ytterligare ett utredningsområde på västra sidan om E4:an i ett område som bedöms bli intressant för utveckling vid tillägg av ytterligare ett trafikmot.

Med hänsyn till trafikkapaciteten i befintlig trafikplats samt en minskad yta för tät bostadsutveckling ut mot årummet är det totala föreslagna bostadsantalet i Storvreta minskat såväl i ÖP 2010 som i utställningshandlingen av den fördjupade översiktsplanen till ca nya 1600 bostäder.

Tillkommande utredningar sedan samrådet:

- En förstudie har tagits fram för befintligt och tillkommande trafikmot.
- En bullerutredning biläggs som underlag till kommande detaljplaneläggning.

Övriga justeringar i planförslaget med anledning av yttranden

- Genomförandefrågor har utvecklats i utställningshandlingen. Tabellen med övergripande investeringskostnader för respektive etapputbyggnad utvecklas till utställningshandlingen och driftkostnaderna poängteras. Planen beskriver även utveckling utan stationsflytt.
- Gräns för ny bebyggelse justeras i utställningshandlingen bland annat med hänsyn till riksintresse för kulturmiljö; landskapsbild mot Fyrisålandskapet i norr. I området ut mot landskapet föreslås ett varsamt bebyggelsetillägg.
- Infartsvägen mot Storvreta justeras bland annat med hänsyn till pågående planarbete vid Fullerömotet, sydöstra. Etablering av vägen flyttas till etapp 1 i utställningshandlingen.
- Formulering i FÖP:ens text angående förankringen hos markägarna ska ändras till utställningshandlingen för att inte antyda att planen är förankrad hos samtliga markägare i Storvreta innan samrådet.
- Innebörden av nya/stärkta målpunkter förtydligas i utställningshandlingen.
- Det bedömda tillskottet på skolor och förskolor i förhållande till utbyggnadstakten redovisas tydligare i utställningshandlingen.
- Förtydliganden görs av åtgärder för lokal klimatkompensering som ska utredas i samband med den fortsatta planeringen.

- Exploateringen av området Adolfsberg flyttas fram till en tänkt etapp 4 i utställningshandlingen.
- Synpunkter på markanvändning av enskilda tomter är noterade. Med ett mer principiellt förhållningssätt till utvecklingen inom befintliga Storvreta och inom bostadsområdena är gränsdragningar för förtätning på enskilda tomter en fråga för detaljplanering.
- Strukturscheman och gatusektioner revideras till utställningshandlingen och det tydliggörs att dessa är principer som detaljstuderas i detaljplaneläggning.
- Text som beskriver närheten mellan nytt stationsläge och idrottsanläggning justeras i utställningshandlingen.
- Kartmaterial som var underlag för MKB:n har uppdaterats.
- Grönstrukturredovisningen har justerats till samrådshandlingen till en med principiell redovisning.
- I utställningshandlingen redovisas fornlämningsmiljön tydligare samt beskrivning av kulturmiljön justeras.
- Förutsättningarna för dagvattenhantering i fortsatt planering redovisas tydligare i utställningshandlingen.
- Planen kompletteras även med resultat av en sociotopkartering som bland annat tillvaratar barn- och ungdomsperspektiv.

3. Sammanfattning av inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontoret ställningstagande

För att ge en god överblick av samrådsyttrandena och stadsbyggnadskontorets kommentarer är dessa sammanställda ämnesvis. Textavsnitt under varje rubrik är en sammanfattning av huvuddragen i yttranden och på detta följer ett stycke med kommentarer från Stadsbyggnadskontoret.

Planeringsprocessen

Markägarkontakter

Kritik höjs av flera markägare på grund av att de inte varit kontaktade före samrådsmötet. Enligt en markägare har inte samråd hållits enl PBL:s föreskrifter innan förslag till plan läggs fram.

Det lyfts även av markägare att det är av stor vikt att mark endast tas i anspråk efter frivilliga överenskommelser med berörda markägare. Det förutsätts att marken inte är eller blir föremål för tvångsinlösen (expropriering) av någon part med intresse av att exploatera, utan att överlåtelse av mark från dagens markägare sker enligt frivillig överenskommelse.

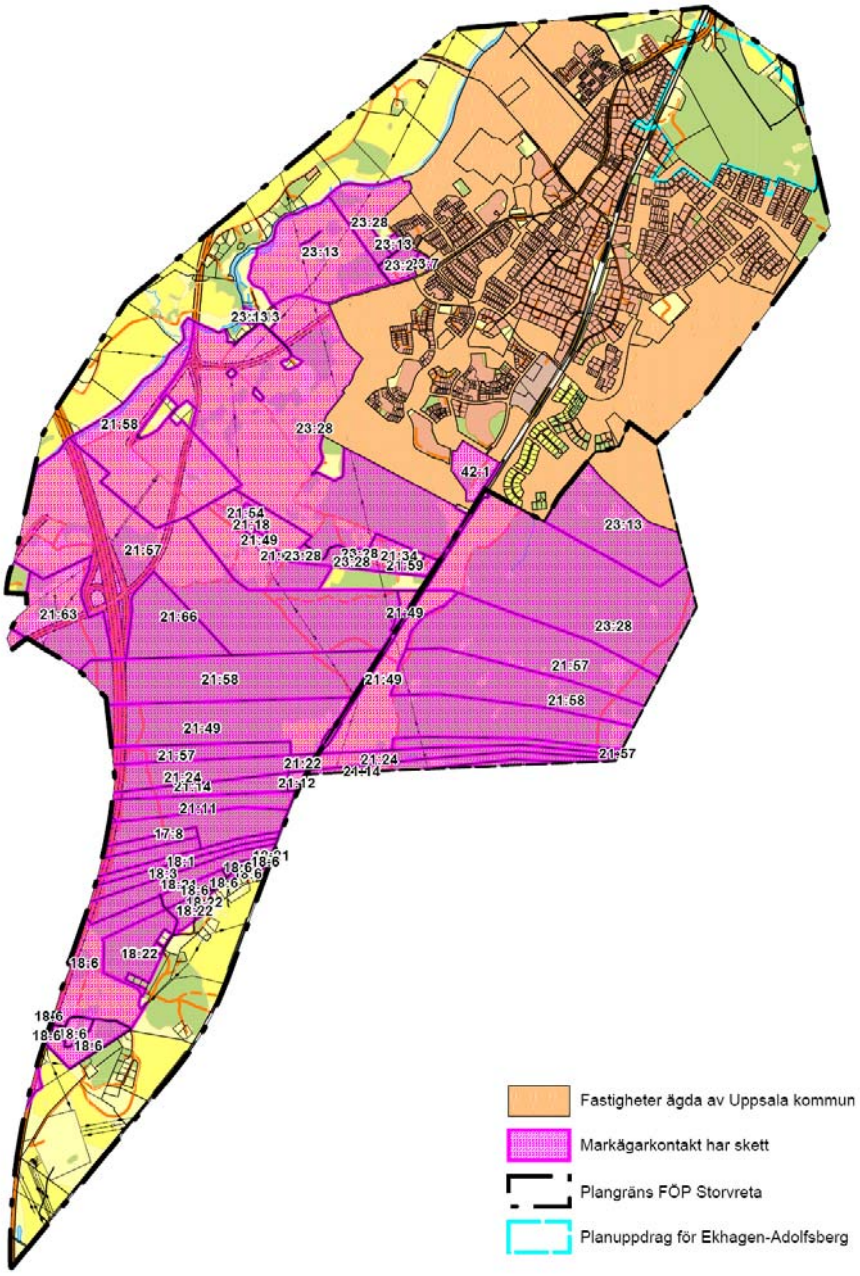
Medborgardialogen som ägde rum i Missionskyrkan i februari 2008 har ej dokumenterats och finns ej lätt tillgänglig.

<u>Stadsbyggnadskontorets kommentar</u>
I arbetet med FÖP:en har kommunen tidigt kontaktat flertalet av de större markägarna vars ägor direkt berörs av planändringar. Dessa redovisas i kartan nedan. Dock har vissa berörda av de större markägarna förbisetts. Samrådsmötet som hölls 10 november 2008 är ett led i det samråd som pågår under planarbetets gång, enligt PBL 4 kap 3§. Den plan som presenterades på mötet är under utveckling och det finns utrymme för förändringar i den.

Formulering i FÖP:ens text and förankringen hos markägarna ska ändras till utställningshandlingen.

Kommunen har för avsikt att arbeta för strategiska markinköp, vilka sker i dialog med och i överenskommelse med berörda markägare. Expropiering av mark sker endast i undantagsfall.

Mötet rörande planer på utveckling av Östra Fullerö organiserades på politiskt initiativ av Flogsta Ekeby Socialdemokratiska förening. Det var inte en del i SBK:s planeringsprocess utan en offentlig hearing.



Övergripande utvecklingsinriktning av Storvreta

Bebyggelsestruktur

Stark kritik höjs mot bl.a. den långsträckta planen och att Storvreta centrum förskjuts till nytt resecentrum. Yttrande från verksamma och boende i Storvreta påpekar de stora konsekvenser och utmaningar som detta innebär för att få en sammanhållen tätort.

Stadsbyggnadskontorets kommentar

Storvreta går från en koncentrisk utformning till en mer långsträckt. ÖP -06 pekar ut utveckling söderut för nybyggnation bl a med anledning av infrastrukturella fördelar i VA-nätets befintliga kapacitet och de fysiska förutsättningarna att anlägga nya huvudledningar. De södra områdenas närhet till E4 ger en trafikmässig fördel då man undviker ökande belastning på stora delar av befintligt centrum i Storvreta. Riksintressen i Fyrisålandskapet och Storskogen sätter gränser för ny bebyggelse österut och västerut. Norrut är VA-frågan komplicerad.

Föreslagen flytt av stationen medverkar till att samhället hålls ihop runt ett strategiskt geografiskt centrum. När Storvreta kommer att ha dubbelt så många invånare som idag finns det anledning att skapa en centrumstuktur i samhällets mitt. *En jämförelse mellan befintligt och en ny flyttad station utvecklas i samband med det fortsatta planerbetet genom att bedömd utveckling utan stationsflytt beskrivs.*

Målpunkter

Yttanden menar att FÖP:en har prioriterat ned vissa målpunkter, lagt till vissa målpunkter (dvs vilka områden som ska utvecklas) och stärkt vissa. Målpunkter som inte längre kommer att prioriteras är Storskogen, Vattentornet, Centrum, och ICA Solen. Nya målpunkter är Handel västra Fullerö och Handel, temapark och idrott Östra Fullerö.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
De i samrådshandlingen markerade befintliga målpunkterna kommer även fortsättningsvis att vara av betydelse för orten, med undantag av tågstationen om den läggs ned i en framtid. *Innebörden av Nya/stärkta målpunkter förtydligas i samband med fortsatt planarbete.*

Service, handel och näringsliv

Offentlig service i centrum

Tydliga riktlinjer om utveckling av Storvreta centrum och placering av nya funktioner efterfrågas. Flera yttranden påpekar risken för lokal service i form av apotek och dyligt placeras i lägen i Fullerö vid en stor handelsetablering. Detta skulle medföra sämre tillgänglighet till denna service för de boende i Storvreta.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
Handelsutredning gjord av HUI visar förutsättningar och konsekvenser av en handelsetablering i Fullerö. Lokalt bedöms en ny handelsplats ge stora effekter på den lokala handeln i Storvreta, framförallt på daligvaruhandel där man ifrågasätter om det på sikt kommer att finnas utrymme för alla aktörer.
I dagsläget har UL lämnat in ansökan till Banverket om utredning till omlokalisering av tågstationen. Storvretas bostadsbestånd kommer att utvecklas söderut och det finns underlag för etablering av centrumfunktioner i det utpekade centrumläget även om en stationsflytt blir av först i ett senare skede.
Det finns även stor potential för dagligvaruhandel och annan offentlig service i anslutning till tågstation för tåg- och busspendlare på väg hem från arbetet. Men även nuvarande centrum har närhet till skolor och där kommer det fortsättningsvis att finnas efterfrågan på service i olika former. Livsmedelsbutikernas överlevnad hänger på konsumenternas lojalitet.

Skola

Barn- och ungdomsnämnden ser behov att ha utrymme för skola redan i etapp ett. Nämnden bedömer att fler än ett område behöver reserveras för framtida skolutbyggnad men antal och exakt läge bör studeras vidare. Andra yttranden saknar planering för utbyggnad av skolverksamhet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
Markanvändningsplanen ger flexibilitet att rymma ett varierande men över tid ständigt ökande tryck på skolor och förskolor i Storvreta. *Det bedömda tillskottet på skolor och förskolor i förhållande till utbyggnadstakten redovisas tydligare i utställningshandlingen.*

Handel Östra Fullerö

Ett flertal yttranden har inkommit som starkt ifrågasätter storskalig handel i Fullerö. Många närboende, politiska föreningar mfl uttrycker oro över att en utbyggnad av handelsområdet

vid Fullerömotet skulle konkurrera ut befintligt centrum i Storvreta och därigenom allvarligt begränsa medborgarnas möjlighet till närservice.

Det påpekas att planer på storskalig handel vid Fullerömotet strider mot ÖP 06; Vid Fullerömotet har i ÖP föreslagits trafikantservice och handel ska koncentrera sig till de handelsområden som redan är etablerade.

Kritik framkommer över att planerna för Östra Fullerö går helt emot kommunens beslutade ambitioner inom klimatområdet och att satsningen blir bilberoende. Det beklagas att initiativet till handelsetablering i Östra Fullerö kommer från ekonomiska intressenter.

Somliga yttranden uttrycker sig positivt över att få ett nytt handelscentrum i sin närhet. Detta kan generera många nya jobb till bygden och ge en ökad service.

Tierps kommun uttrycker också en regional påverkan av en stor handelsdetablering i Storvreta.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
Stadsbyggnadskontorets motiv för att arbeta vidare med Östra Fullerö är kommunens starka önskan om att ytterligare stärka Uppsala som handels- och besökscentra i ett regionalt och även nationellt perspektiv samt ge möjligheter för nya arbetstillfällen. Handelsindex för kommunen är lågt vid jämförelse med exempelvis Västerås kommun. Kommunledningen anser att intressen för att öka handelsindex bör uppmuntras.

Tillåtande av handel i Västra Fullerö är i strid med nyss antagen detaljplan (laga kraft 2008-05-15).

I kommande detaljplanearbete i Östra Fullerö bör man fortsätta planera för goda gång- och cykelförbindelser samt få en god kollektivtrafikförsörjning med bussar och i en framtid kanske även spårbunden trafik. För den kundgrupp som köpcentra vänder sig till förväntas dock flertalet föredra resande med bil. Förslaget innebär att den bilburna trafiken i området ökar vilket inte medverkar till att uppnå målet begränsad klimatpåverkan. Koldioxidutsläppen uppskattas öka med ca 4,5 %, enligt MKB för Östra Fullerö, vilket kan jämföras med kommunens mål om att minska koldioxidutsläppen med 30 % innan år 2030. Miljökonsekvenserna av förslaget påverkar kommunens klimatplanering såtillvida att utökade satsningar inom andra områden måste genomdrivas.

Åtgärder för lokal klimatkompensering ska utredas i samband med den fortsatta planeringen.

Verksamhetsområde

Ett nytt verksamhetsområde välkomnas då det kan ge många nya arbetstillfällen till bygden. Dock reses frågetecken kring områdets inriktning.
Många boende i närområdet uttrycker oro för ändrad karaktär av landskapsbilden och att verksamhetsetableringar kommer att tränga sig nära inpå de boende. Vid kommande detaljplanläggning behöver verksamhet i områdets södra del ta hänsyn till befintlig landskapsbild mot söder.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
Det har under planeringsarbetet identifierats unika lägesförutsättningar för logistikverksamheter. Området i fråga öppnar nya möjligheter att flytta ut verksamhet från Boländerna och Kungsängen. Inriktning av verksamheter i området bör vara av en art som tar hänsyn till om-

kringliggande bostäder i norr och söder, kulturmiljön och landskapsbilden. Trafikmatning genom området kommer att ske främst från den nya trafikplatsen i söder, alternativt trafikplats Östra Fullerö. Med ovan nämnda hänsyn är underlag till att inrymma miljöstörande-/miljöfarlig verksamhet mycket begränsade. Förutsättningar för verksamhetsområdet är att området nyttjas till logistik eller motsvarande.

Bostäder

Bostäder mellan Fullerö och nuvarande Storvreta

Det lyfts flera kritiska röster mot att exploatera på befintlig åkermark både av markägare och av boende i andra delar av kommunen. De som brukar marken är beroende av jorden för att klara sin verksamhet. Nya bostäder bör placeras i skogsområdet i östra delen av föreslaget utbyggnadsområde.
Kritik kommer mot förslaget att förtäta området nära Lyckebo. Boende i området har valt Lyckebo för att det är lantligt och nära till naturen.
Det ställs frågor kring vad som sker med utvecklingen av Storvreta om inte kraftledningen försvinner.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
Föreslagen bostadsutbyggnad har stöd i ÖP -06 i ortsfördjupningen samt i ÖP2010.
De tidiga etapperna av föreslagen bostadsbebyggelse ligger till allra största del i skogslandskapet. Senare etapper ligger ute på åkermark. Högvärdig jordbruksmark bör tas tillvara i största möjliga mån. Dock måste man ställa detta mot en stadsplanering där attraktiva lägen för ny bebyggelse kan formas i det framtida Storvreta. Det är viktigt att sträva efter och utnyttja en sammanhållen bostadsstruktur. Utbredning av bostadsbebyggelsen påverkas av gränsen för kulturmiljön och bör inte gå förbi åkerholmar som markerar årummets yttre gräns.
Gräns för ny bebyggelse kommer att justeras något i utställningshandlingen.

Området närmast öster om Lyckebo kommer att ges en central roll i det växande Storvreta. Boende i Lyckebo får nya kvalitéer i form av ökad service och närhet till nytt resecentrum. Naturmark framförallt rakt söder om Lyckebo bevaras. Genom nya bostadsområden i söder planeras ett nytt grönstråk som länkas ihop med befintligt grönstråk genom Lyckebo.

Nedgrävning av kraftledningen är inte aktuell. Det är kommunens tydliga vilja att ledningssträckningen flyttas. Det är till dess att detta är möjligt av största vikt att utformningen kring och invid kraftledningen minskar kraftledningens barriäreffekt.

Kompletteringar i befintliga Storvreta

Flera boende anser att komplettering i det befintliga Storvreta utarmar tätorten på grönstruktur och grönområden som är viktiga inte minst för barn. Ett par markägare har också uttryckt en vilja att delar av den egna fastigheten ska ingå i utbyggnadsområdet samt att vägar ska övergå till att vara kommunala. Centrumnära bebyggelse föreslås inte ha mer än tre våningar för att behålla en småskalig karaktär.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
Planen visar principer för komplettering av bebyggelse inom befintlig struktur men de slutgiltiga och detaljerade avvägningarna mellan grönstruktur och bebyggelsekompletteringar görs i detaljplanprocessen.
En viss förtätning av nuvarande centrum kan föreligga utan att grönstrukturens kvaliteter förstörs. I befintliga bostadsområden är infrastruktur etablerad och till rimlig investeringskostnad kan komplettering av bostäder genomföras. I varje detaljplan analyseras hur stor del av området som lämpligen bebyggs. Grönområden och parker är en viktig del av planeringen av ny bebyggelse.

Det är önskvärt att uppnå förtätning med bebyggelse i närhet till redan etablerad högre bebyggelse. På infilltomter invid låg bebyggelse förordas komplettering i samma låga skala. Ytterligare infilltomter för ny bebyggelse i centrala Storvreta kan tillkomma på kommunala tomter på utställningshandlingens illustrationskarta.

Ekhagen Adolfsberg

Sammanfattning
Nya bostäder i Ekhagen Adolfsberg har fått kritik. Uppsala vatten påpekar att VA-kostnader för exploatering av området blir omfattande. Boende i Storvreta påpekar att utbyggnad av Adolfsberg går stick i stäv med planer på att flytta centrum söderut, exploatering av området bidrar till en ökad trafikbelastning genom befintliga Storvreta centrum

Stadsbyggnadskontorets kommentar
Ekhagen Adolfsberg har sedan många år varit föreslaget som ett exploateringsområde.
I samrådshandlingen utpekas området som del av utbyggnaden i etapp 1. För att exploatera området krävs initialt stora ekonomiska investeringar. *Exploateringen av området flyttas fram till etapp 4 i utställningshandlingen. Det ska poängteras att etappindelningen dock bara är rådgivande.*

Bostäder vid Fyrisån/komplettering utanför detaljplanelagt område

Länsstyrelsen påpekar att planområdet ligger delvis inom riksintresset för kulturmiljövård Gamla Uppsala samt Fyrisåns och Björklingeåns dalgång. Området präglas av en storskalig öppen odlingsbygd och har en bebyggelse som mestadels består av väl sammanhållna byar. Området har lång kontinuitet som kulturbygd och är påtagligt fornlämningsrik. Området kring Fullerömotet är starkt stört sedan den nya E4:an och tillhörande trafikapparat byggts, men så storskaliga etableringar som handels- och verksamhetsområden anses inte lämpliga i området, bland annat med tanke på det exponerade läget mot årummet. "Fyrisålandskapet", bör inte ytterligare bebyggas. Även Fritid och naturvårdsnämnden hävdar att den bebyggelsegrupp som ligger inom Fyrisåns strandskyddsområde bör utgå ur planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
För Storvreta har kvalitén att samhället närmar sig årummet stora vinster framförallt i kulturvärde. Fyrisån bör bättre integreras i orten. Det är på grund av ån som Storvreta en gång uppstod, här stod by-samhällets vagga. Samhällets möte med årummet kan gestaltas på många sätt. Tillgänglighet via naturstigar och en upprustad badplats är några exempel. Ett annat exempel är ny bebyggelse integrerad i naturen, med tillgänglighet för allmänheten i dess vägstruktur.

Enstaka eller små grupper av bebyggelse kan tillåtas i samband med befintlig bebyggelse. Riksintressen för kulturmiljövården ska beaktas i varje enskilt fall.

Storskogen

Synpunkter yrkar på att nämnda "framtida utvecklingsområde" som ligger i anslutning till Storskogen stryks i nu presenterad plan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
Exploatering i stora delar av planområdet har stöd i ÖP. Stadsbyggandskontoret gör idag bedömningen att en utbyggnad av Storskogen blir aktuellt först efter 2030. Det är ett framtida utvecklingsområde. Området är emellertid mycket intressant ur exploateringssynpunkt då det ligger nära det framtida centrum av Storvreta och samhällets utbredning med detta tillägg åter blir mer koncentriskt. Ska en utbyggnad ske öster om järnvägen kommer det att krävas en

relativt stor exploateringsnivå för att bära initiala VA-kostnader som är förhållandevis höga. Vid planering av skala och utbredning av området bör hänsyn tas till platsens starka natur- och rekreationsvärde.

Övrigt

Det har inkommit negativ kritik mot de flesta föreslagna utbyggnadsområdena, i huvudsak kring var inom orten utvecklingsområden ska ligga. Även mycket positiv respons har inkommit. Det ses som positivt att satsningar föreslås för att utveckla Storvreta och ger fler möjlighet att bosätta sig på orten.

Det noteras även att antalet bostäder som ska rymmas i Storvreta har sjunkit från utpekade 2500 i ÖP 2006. Äldrenämnden påpekar att andelen äldre kommer att stadigt öka i Storvreta och att trygghets- och seniorboenden bör byggas i takt med efterfrågan samt att dessa med fördel placeras så att de har koppling till närservice och grönstråk.

Yttranden också att planerade bostäder bör få sådana lägen att riktvärdena avseende trafikbuller från väg och järnväg inte överskrids. För bostäder som planeras i närheten av verksamheter är det viktigt att avskärmning sker för att undvika störningar. Bostäder bör få en sådan utformning så att vibrationsnivåerna inte överskrider 0,4 mm/sek. Det aktuella planområdet är inte ett område där avsteg från bullervärden bör accepteras. Riktvärdena bör därför inte överskridas, det gäller även vid förtätning i befintliga Storvreta.
Fritid och naturvårdsnämnden påpekar att i strukturschemana har alla hus placerats på samma avstånd från gatan och kvarteren föreslås ha en strikt regelbunden form. De kraven försvårar naturligtvis terränganpassning och bör därför utgå ur förslaget till förmån för en större flexibilitet. Nybyggda områden vinner mycket i karaktär och identitet, om delar av befintlig terräng och vegetation kan bevaras.

<u>Stadsbyggnadskontorets kommentar</u>
Inom tidsramen fram till år 2030 som är satt för genomförandeperiod uppskattades i ÖP2006 till ca 2500 nya bostäder vilket anpassas efter planeringsförutsättningarna då dessa studeras mer i detalj. Det har skett en viss omfördelning av var nya bostäder ska ligga. Området öster om järnvägen har inte närmare belysts i strukturen och ligger som en framtida idéskiss.

Vårdboende är en av de inrättningar som självklart innefattas i det tillkommande bostadstillskottet som föreslås i befintliga Storvreta samt i de nya bostadsområdena.

Resultaten av en bullerutredning redovisas i utställningshandlingen.

Strukturscheman och gatusektioner revideras till utställningshandlingen och det tydliggörs att dessa är principer som detaljstuderas i detaljplaneläggning.

Storvreta fastighetsägares ekonomiska förening bedömer att behovet av småhus är överdrivet i planen och förordar en mycket långsam utbyggnad eftersom ett samhälles identitet och karaktär tar tid på sig att växa fram och förändras. Föreningen ställer sig även tveksam till en större utbyggnad av lägenheter i orten.

<u>Stadsbyggnadskontorets kommentar</u>
Det är viktigt att få variation i både utformning och upplåtelseform i ny bebyggelse. Attraktiviteten i en marknära bostad för den som bosätter sig i Storvreta är stor. Andel småhus respektive radhus och lägenheter avgörs i detaljplaneskedet men FÖP:en visar till områdeskaraktärer. Tidsramen för utbyggnad med ca 1600 bostäder fram till år 2030 är förankrad i ÖP.

Transport, infrastruktur

Ny trafikplats på E4 söder om Storvreta

Vägverket uppmanar kommunen att ansöka om upprättandet av en förstudie för en eventuell ny trafikplats innan arbetet med den fördjupade översiktsplanen går vidare.

Fastighetsägare i Fullerö påvisar att tillstånd om att bryta berg inom det område där ny trafikplats och verksamhetsområde kan bli aktuell har avvisats och att sprängning för nyanläggning av verksamhet inte kan vara lämplig.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
En förstudie är utförd till utställningen av den fördjupade översiktsplanen.
I detaljplaneläggning är bevarande av befintlig terräng högt prioriterat och hänsyn tas till de existerande förutsättningarna.

Nytt resecentrum

Flera yttranden från fastighetsägare och intresseorganisationer är mycket kritiska till ett nytt stationsläge med flera motiv. Att nuvarande centrum urholkas, att befintliga boende får längre till ett nytt stationsläge, avstånd till skolor, att nuvarande verksamhetsutövare inte blivit tillräckligt informerad är några av motiven. Andra lägen för en ny station längre söderut samt längre norrut nämns som alternativa lösningar.

Yttranden anser att den fördjupade översiktsplanen anger missvisande trafikalstringstal när det gäller de fördelar som en stationsflytt innebär i form av minskad andel biltrafikanter eftersom samma alstringstal anges för såväl "alternativ handel" som "alternativ bostäder".

Boende i Storvreta anser att planen innehåller en del felaktigheter som tyder på dålig orientering i samhället. Bland annat finns formuleringar kring att den nya placeringen av station skulle vara närmare de idrottsanläggningar som finns i Storvreta.

Synpunkter framkommer också på att ett flyttat stationsläge ger andra förutsättningar för de boende. Människor har valt bostad efter vilken närhet de vill ha till centrumbebyggelse och att investeringen i en ny station måste jämföras med investeringar i befintligt läge.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
ÖP -06 föreslår utveckling av befintligt centrum och en eventuell andra tågstation söderut för att förstärka möjlighet för tillkommande bebyggelse att nyttja kollektivtrafiken. Då skapas risker för ett tudelat samhälle och oönskad tidsförlängning för trafik norr om Storvreta.
I arbetet med FÖP:en har det framkommit att ett nytt sydligt stationsläge medför väsentliga fördelar genom att goda omstigningsmöjligheter mellan tåg och buss (inklusive ersättningsbussar) kan anordnas. Bättre cykelförbindelser med tätortens olika delar och fler parkeringsplatser (bil och cykel) i direkt anslutning till stationsbyggnaden kan anläggas.
Storvreta centrum har inte kontakt med stationen i önskad utsträckning. Ett nytt resecentrum ger möjligheter att stärka den lokala servicen på orten. Arealer finns, i direktkontakt med stationen, för tydlig centrumbildning med handel och offentlig service.
Antalet boende som har nära till stationen kommer att öka vid flytt till resecentrum. Redan idag har närmare till det utpekade nytt resecentrum än till befintlig tågstation med anledning av en tätare bebyggelse i Storvretas södra delar. Exploatering av Adolfsberg blir dock ett boendealternativ som har längre till stationen.

Ett nytt stationsläge ska planeras så att den gynnar befintlig men också tillkommande bebyggelse.

I MKB:n s alternativ och beskrivningen av dessa justeras till utställningen.

Text som beskriver närheten mellan nytt stationsläge och idrottsanläggning justeras i utställningshandlingen.

Ny huvudväg in till resecentrum

Kritik framkommer från boende som blir direkt berörda av vägen. Anledningarna är att befintlig boendemiljö försämras och att central jordbruksmark tas i anspråk.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
Cirkulationsplats på väg 290 för matning till södra Storvreta ska utredas av Trafikverket men bedöms kunna placeras 300 meter från E4:ans avfartsramp. Vägdragning in mot Storvreta skall vara gen och tydlig i sin sträckning och utgå från cirkulationsplatsen. *Vägen justeras något i utställningshandlingen med hänsyn till jordbruksfastighetens kärnområde samt pågående planarbete sydöst om Fullerömotet. Vägen ska flyttas till etapp 1 i utställningshandlingen.*

Bullerutredning genomförs inför utställningen.

Gång- och cykelvägar

Flera yttranden påpekar vikten av att oskyddande trafikanter ska kunna röra sig obehindrat i Stovreta och påpekar att gång- och cykeltrafiken, och även moped-, borde kunna prioriteras högre.

Gatu- och trafiknämnden samt Fritid och naturvårdsnämnden har synpunkter på gatusektioner som beskrivs i planen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
Goda gång- och cykelstråk skall utvecklas både i befintliga Storvreta och i nya bebyggelseområden.
På illustrationsplanen visas planerade huvudsträckningar för nya gång- och cykelvägar. Här finns även kompletteringar i befintligt vägnät i enlighet med ÖP, ex längs väg 290 och 696 Fullerövägen. Kommunens gatu- och trafikkontor rekommenderar att GC-väg längs Fullerövägen placeras på södra sidan på hela sträckan till skillnad från Vägverkets Förstudie från december 2003. Vägverket föreslår gång- och cykelstråk längs väg 699 Ärentunavägen. Den är enligt gatu- och trafikkontorets mening lägre prioriterad.
Nya GC-stråk bör etableras där det finns annan trafik för att öka tryggheten. Även stråk i grönområden är välkomna men väljs då mer i rekreationssyfte när det är ljust.

UL har lämnat in ansökan till Trafikverket om utredning av ny tågstation.

Övrigt

Gatu- och trafikkontoret framför att de på gatumark föreslagna bilparkeringsplatserna inom bostadsområdena mellan Fullerö och nuvarande Storvreta inte ska ses som komplement till boendeparkeringen. Med utgångspunkten att all boendeparkering anordnas på tomtmark bör gatorna endast upplåtas för besöksparkering. Nämnden påpekar också att konsekvenserna av en utbyggnad av området Adolfsberg i nordöstra Storvreta medför en ökad genomfartstrafik och därmed större trafikbelastning i tätortens centrala delar. Med anledning av detta bör effekten av utbyggnaden studeras mer ingående. Nämnden påpekar även att den föreslagna cykelbanestrukturen inom de illustrerade bostadsområdena i sydväst och nordost behöver ses över utifrån vägarnas förväntade trafikmängder samt skolornas lokalisering.

Fritids- och naturkontoret har synpunkter på att träd har för lite utrymme i de gatusektioner som redovisas i planen.

Banverket påpekar att det borde nämnas i texten att järnväg är ett riksintresse. NTF Uppsala län påpekar att dagens järnväg förbi Storvreta uppvisar brister när det gäller säkerhet och buller på grund av att det saknas bullerskydd och staket på vissa sträckor.

Luftfartsstyrelsen har aviserat att Uppsala-Ärna flygplats bör betraktas som riksintresse enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Luftfartsstyrelsen kommer att fatta beslut i frågan före årsskiftet 2008-09.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
I detaljplan ska parkering enligt kommunens parkeringsriktilinjer anordnas. Konsekvenser av trafikflödens effekt på Storvreta centrum bör belysas i detaljplaneskede.

Riksintresse för järnväg justeras i utställningshandlingens text. Banverket ansvarar för säkerhet i samband med spårområdet.

I Uppsala centrum finns exempel på nyplanterade alléer vid resecentrum där trädmitt är ca 1,3 m från gata. Lind är lämpligt val av trädsort då den är tålig. Träd föreslås stammas upp för att förhindra att fordon kör in i dess grenverk.

Gatusektioner visar möjliga principer eller exempel, som ska studeras vidare i detaljplan och projektering av gata.

Inför utställningshandling kontrolleras om riksintresse Ärna flygplats påverkar planen för Storvreta.

Utrymme för spåranläggningar finns inom verksamhetsområde och inom utredningsområde på östra sidan järnvägen.

Fritid (rekreation, idrott, kultur)

Närrekreation och tillgänglighet

Äldrenämnden och nämnden för vuxna med funktionshinder påpekar att barn., äldres och funktionshindrades behov tas tillvara i den fortsatta planeringen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
Utbyggnad av rekreationsstråk sker med utgångspunkt i dagens krav på tillgänglighet.
I varje detaljplan ska hänsyn tas till närrekreationsbehovet och grönytor. (Se även kommentar under rubriken ”Kompletteringar i befintliga Storvreta”)

Idrottsplatsen

Gamla Uppsla socialdemokratiska förening menar att visionen om en skidstadion och ett skidskyttecenter i Storvreta kan förefalla utopisk med tanke på klimatförutsättningarna. Med t ex skidtunnelkoncept kan detta vara möjligt och väl placerat i Storvreta.
Fritids och naturvårdsnämnden mfl yttranden ser det som positivt att befintliga idrottsområden kan utvecklas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
Idrottsområdet vid Storskogen har stor potential att utvecklas.

Ny idrottshall

Många yttranden påpekar det starka idrottsrörelse som finns i Storvreta och behovet av nya idrottsanläggningar, bland annat en innebandhall. Placeringen av innebandhall i Östra Fullerö kritiseras dock hårt och en idrottshall i centrala Storvreta efterfrågas.
Fritids- och naturvårdsnämnden anser att det är svårt att kommentera eftersom innehållet i den föreslagna idrottsanläggningen inte är utvecklat. Nämnden menar att generellt att idrottsanläggningar bör ligga inom cykelavstånd till bostäder och gärna nära skolor.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
Det finns i nuläget inga resurser att i kommunal regi uppföra en idrottsanläggning i Storvreta. Privata intressen som tar initiativ till arena tas emot positivt av kommunen.

Temapark och hotell i Östra Fullerö

Boende i området påpekar hur projektet i denna skala påverkar både Storvretas identitet för närboende och förbipasserande på E4:an och det närliggande riksintresset. En beskrivning av vad en temapark är efterfrågas av flera yttranden. Kritiska röster höjs också mot projektets placering. Uppsala kan bedömas ha behov av en temapark men lokaliseringen kan vara en annan. Extra noggrannhet eftersträvas i planläggning av eventuella verksamheter just i infarten till Storvreta.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
En planläggning i Östra Fullerö pågår där hänsyn till riksintressen behandlas i detalj. Temaparken i Östra Fullerö anses kunna bidra till en ny målpunkt och ökad turism inom Uppsala kommun. Temaparkens läge vid E4 och nära tågförbindelser bidrar till platsens attraktion.

Övrigt

Ett yttrande påpekar att både miljökonsekvensbeskrivningen och ÖP 2006 konstaterar att Fyrisån har mycket dålig vattenkvalitet och ej bör används till bad. Då grundförutsättningen bra vattenkvalitet ej finns idag bedömer yttranden den vision som målas upp i FÖP2008 som orealistisk, där man föreslår en upprustning av badplatsen med tillhörande hopptorn. Inomhusbad ses i samrådsskedet som enda lösningen för bad i Storvreta. Bad i Fyrisån förutsätter rening av okontrollerade utsläpp i ån samt större vattengenomströmning.
Mark för framtida reningsdammar för dagvatten från både nya och befintliga bostadsområden bör reserveras för att säkerställa möjligheten till framtida badplatser i Fyrisån.
Badplatsen är i behov av en standardhöjning och en utveckling enligt planförslaget välkomnas.
Kulturnämnden påpekar att folkbiblioteken ska spegla och anpassas till närsamhällets behov. Det betyder att biblioteksstrukturen bör förändras i takt med samhällets övriga utveckling.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
Om dagvattenhantering förbättras avsevärt via bl.a. reningsdammar kan Fyrisån i en framtid vara godkänd som badplats. Detta är dock i dagsläget inte ett uttalat miljömål.
Till utställningsskedet har vattenkvaliteten vid badplatsen höjts till en nivå som medför att den kan användas och utvecklas. Många ger uttryck för högt prioriterat önskemål om simhall i Storvreta men det finns inga planer på ett kommunal anläggning i orten.

Biblioteket har en utmärkt placering i dagens Storvreta, nära skolor och övriga centrumfunktioner. Om det i en framtid finns behov av ytterligare biblioteksverksamhet kan den lämpligen inrymmas i närheten av nytt centrum.

Landskap, kulturmiljö

Bebyggelseinventering

Översiktlig kulturhistorisk bebyggelseinventering efterfrågas av kulturnämnden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
I FÖP-handlingen görs redovisning av bebyggelsestrukturen och en beskrivning av ortens utveckling. Bedömning av bebyggelsen kulturhistoriska värde för eventuellt skydd kan utvecklas i detaljplanearbete.

Grönstråk

Fritids- och naturvårdsnämnden är tveksam till att den så kallade grönstråksgatan verkligen kommer att upplevas som ett grönstråk. Av ett 23 meter brett gaturum är 3x2 meter grönt, att jämföra med att 17 meter alltså är asfalt. "Grönstråksgatan" är även illustrerad som ett brett grönt streck och en viktig del i grönstrukturen på plankartan. Det är lite missvisande.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
Grönstrukturredovisningen har justerats till samrådshandlingen till en mer principiell redovisning och gatan utgör inte ett grönt stråk på markanvändningskartan. Gatusektionerna är principlösningar som detaljstuderas vid detaljplaneläggning.

Fornlämningar

Kulturnämnden påpekar och redovisar de värdefulla kulturmiljövärdena som finns i planområdet och påpekar att bebyggelse vid Fyrisån skall göras med stor hänsyn till landskapsbild.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
I utställningshandlingen redovisas fornlämningsmiljön tydligare samt beskrivning av kulturmiljön justeras. Arkeologiska utredningar görs i samband med detaljplanering. Förhållningssätt till bebyggelse i det känsliga landskapsrummet mot Fyrisån redovisas tydligare i utställningshandlingen.

Teknisk försörjning

VA-nätet

Dagvattenutredning efterfrågas av VA- och avfallskontoret. Bedömningen av dagvattenhantering i Östra Fullerö ifrågasätts och dagvattenutredning efterfrågas. Kritik framkommer bl.a. kring att området Adolfsberg ligger i etapp 1 då flera stora investeringskostnader ligger i detta tidiga skede.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
Förutsättningarna för dagvattenhantering i kommande detaljplanering redovisas i utställningshandlingen. Dagvattenhanteringen i detalj från respektive projekt skall hanteras i detaljplanen. *Förutsättningarna för dagvattenhantering i fortsatt planering redovisas tydligare i utställningshandlingen.* Utveckling av Adolfsberg är beroende av att investeringar i VA-nätet är klarlagda.

Elnätet

Elförsörjningen har en undanskymd del i den fördjupade översiktsplanen. Vattenfall yrkar därför på att man lägger till information under rubrik teknisk försörjning.
Generellt önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga tele-anläggningar i deras nuvarande lägen för att undvika sådana olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
Anpassning till ledningsdragningar görs i detaljplanearbete.

Genomförande

Realiserande

Kommunetstyrelsen påpekar att det är viktigt att kommunen arbetar aktivt med genomförandefrågor genom att bevaka utvecklingen, initiera aktiviteter och arbeta för frigörande av mark. Behovet av en genomförandeorganisation bör därför belysas i det fortsatta arbetet.
Fastighetsnämnden och Fritids och naturvårdsnämnden påpekar att den i planförslaget redovisade investeringstabellen bör kompletteras med en post för investeringsbehov i kommunal service, t ex lokaler för förskole- och skolverksamhet och parker. En medvetenhet om driftkostnaderna som investeringarna ger upphov till efterfrågas också.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
Genomförandefrågor belyses vidare i utställningshandlingen. Tabellen med övergripande investeringskostnader för respektive etapputbyggnad utvecklas till utställningshandlingen och driftkostnaderna poängteras.

Etappindelning

Yttranden efterfrågar att det ska klargöras huruvida befintlig skolkapacitet räcker för bedömt bostadstillskott i den första etappen. I förslaget har en skoltomt reserverats inom etapp 2, väster om befintligt kraftledningsstråk. Mark för skola bör även reserveras inom etapp 1 för att ge handlingsfrihet och god beredskap för framtiden.

Uppsala vatten påpekar att förslaget till etappindelning är bra ur VA-synpunkt frånsett att utbyggnaden av Adolfsberg- Ekhagen ingår i etapp 1. Under etapp 1 kommer det att krävas stora investeringar i infrastrukturen för vatten och avlopp både söder om Storvreta och i Adolfsberg-Ekhagen. Det är framför allt Adolfsbergsområdet som kräver en kostsam utbyggnad av ledningsnätet och som bör senareläggas som en egen utbyggnadsetapp. Däremot kan Ekhagenområdet byggas ut i en första etapp.
Flera yttranden poängterar risken för att med en utveckling av Fullerö i en tidig etapp finns stora risker att Storvreta under lång tid kommer att delas i två delar med en dryg kilometers avstånd och en kraftledningsgata som barriär.

Kommunstyrelsen påpekar att förslaget är väl avvägt men bör i det fortsatta arbetet analyseras mot bakgrund av olika scenarios. Frågor som bör fördjupas är hur och när den lokala kommersiella servicen kan flyttas till det nya centrumläget, vad som i så fall händer med nuvarande centrum, hur bostadsutbygganden ser ut om utbyggnadstakten går ner väsentligt. Hur avvecklingen av kraftledningsstråket kan hanteras i olika situationer.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
Principer för att flexibelt kunna förhålla sig till skol- och förskolebehovet utvecklas i utställninghandlingen och möjligheter att förlägga en ny skola i etapp 1.
Exploatering av Adolfsberg kommer att inarbetas i etapp 4 i utställningshandlingen.

Östra Fullerö blir till en början åtskilt från Storvreta. Bostadsbeståndet förväntas växa inifrån Storvreta och utåt och Storvreta samhälle blir inte tvådelat. Det är dock viktigt att vägkopplingen mellan Fullerö och Storvreta kommer tidigt för att bl a underlätta utbyggnad av kollektivtrafik.

Utställningshandlingen tydliggör vilka frågor som är avgörande för att nå önskad utveckling och hur dessa ska behandlas i genomförandet.

Konsekvenser av förslaget

Miljökonsekvenser

Kritik ges från markägare, politiska lokalföreningar, Miljö och hälsoskyddsnämnden, Miljövårdsrådet mfl mot planförslaget som har betydande miljöpåverkan. Förslag till klimatkompensation efterfrågas bland annat av Kommunstyrelsen.

Boende i planområdet påpekar att kartunderlaget i MKB har brister.

Banverket påpekar att Riksdagen har beslutat att riktvärden för trafikbuller normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder. Banverket anser att det aktuella planområdet inte är ett område där avsteg bör accepteras. Riktvärdena bör därför inte överskridas, det gäller även vid förtätning i befintliga Storvreta.

LRF saknar en beskrivning av konsekvenserna för jordbruket och markanvändningen i miljökonsekvensbeskrivningen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
FÖP Storvreta har fått politiska direktiv att väva in storskalig handel i planen. Detta medför troligen ökat bilåkande. Vid exploatering av Fullerömotet planeras lösningar av kollektivtrafiken in i form av busshållplatser från Storvreta centrum. Cykelbanor integreras i planen. Förslaget innebär att den bilburna trafiken i området ökar vilket inte medverkar till att uppnå målet begränsad klimatpåverkan. Koldioxidutsläppen beräknas öka med ca 4,5 % vilket kan jämföras med kommunens mål om att minska koldioxidutsläppen med 30 % innan år 2030.

Åtgärder för lokal klimatkompensering ska utredas i samband med den fortsatta planeringen inom detaljplaneområdet.

Kartor i utställningshandlingen uppdaterade.

Angående önskemålet om att konsekvenserna för markanvändning och jordbruket har avgränsningen av vad som MKB ska behandla gjorts enligt rutinen för upprättande av Miljökonsekvensbeskrivningar. MKB avgränsas i samråd med berörda kommuner samt länsstyrelsen. Avgränsningen görs i enhetlighet med 6 kap 13 §första stycket. 2008-01-31 hölls avgränsningssamråd med Lst. Då har planen bedömts medföra betydande miljöpåverkan på de aspekter som konsekvensbedömts i MKB.

Sociala konsekvenser

FÖP:en bör kompletteras med ett tydligt barn- och ungdomsperspektiv. Beskrivningar kan göras utifrån likvärdiga villkor, tillgänglighet, trygghet, god miljö och hälsa. Programmet ska även säkerställa ungdomars möjlighet till lek och rörelse och miljöer.

Flera yttranden påpekar effekterna av att Storvreta växer i en utdragen struktur. En flytt av stationsläget och medföljande centrumförskjutning tillsammans med en utveckling av verksamheter vid Fullerömotet tros ha negativa sociala effekter. Även att genomförandet tar sikte på år 2030 bedöms vara en för snabb utveckling för att skapa hållbarhet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar
Barnombudsmannen (BO) genomförde under hösten 2008 fyra klassbesök i Storvreta. Barnen/ungdomarna diskuterade vad som är bra idag, men även vad man saknar i Storvreta. BO:s konklusion från dessa möten är att sport, framförallt innebandy är väldigt stort. När Storvreta föreslås växa kommer idrottsverksamheter ha en viktig roll i möjligheter till en stimulerande fritid för barn och ungdom.

Barn- och ungdomsperspektiv på utvecklingen av Storvreta är viktigt att beakta. *Utställningshandlingen kompletteras med kort redovisning av framtagen sociotopkartering som tillvaratar barnperspektiv.*

Storvreta kommer att förändras i takt med att det växer. Det är en oundviklig process då samhället ökar från 6000 till 12000 invånare. Storvetas många kvalitéer måste tas tillvara på bästa sätt och i många fall finns det plats för vidare utveckling som bidrar till nya kvaliteter. Genom att skapa ett ortscentrum i mitten av samhället, i samband med resecentrum, blir centrum mer rustat för konkurrens och orten får en tydlig kärna.
Storvreta kommer att vara Uppsala kommuns näst största samhälle. Endast Uppsala stad är större. Storvreta behöver samla sig runt ett eget centrum för att behålla sin identitet.

Kommunalekonomiska konsekvenser

Uppsala kommuns fastighets AB och Uppsalahem vill att en ekonomisk konsekvensanalys tas fram för den totala utbyggnaden.
Flera kommunala nämnder vill att listan över uppskattade investeringskostnader kompletteras med kostnader för investeringar i skolor, parker mm. Man ska också vara medveten om de driftkostnader som genereras.

Folkpartiets lokalförening som genomfört en enkätundersökning där det framgår att ett starkt behov av dessa funktioner som ska ställas i relation till investeringskostnaderna i tex en stationsflytt.

<u>Stadsbyggnadskontorets kommentar</u>

Den i planförslaget redovisade investeringstabellen kompletteras till utställningshandlingen med detaljering av investeringsbehov i kommunal service och beskrivning av utveckling utan stationsflytt skall jämföras med alternativ utveckling med bibehållet stationsläge.

STADSBYGGNADSKONTORET

Ulla-Britt Wickström	Maija Tammela
Planchef	Planarkitekt

Då samrådsredogörelsen ofta innehåller personuppgifter kan vi inte publicera den direkt här via Internet.
Detta beror på Personuppgiftslagen(PUL).

Då samrådsredogörelsen ofta innehåller personuppgifter kan vi inte publicera den direkt här via Internet.
Detta beror på Personuppgiftslagen(PUL).

Då samrådsredogörelsen ofta innehåller personuppgifter kan vi inte publicera den direkt här via Internet.
Detta beror på Personuppgiftslagen(PUL).

Då samrådsredogörelsen ofta innehåller personuppgifter kan vi inte publicera den direkt här via Internet.
Detta beror på Personuppgiftslagen(PUL).

Då samrådsredogörelsen ofta innehåller personuppgifter kan vi inte publicera den direkt här via Internet.
Detta beror på Personuppgiftslagen(PUL).

Då samrådsredogörelsen ofta innehåller personuppgifter kan vi inte publicera den direkt här via Internet.
Detta beror på Personuppgiftslagen(PUL).

Handläggare
Maija Tammela

Datum
2012-02-16
Fd diarenummer PLA 2006/20053-1

Diarienummer
2012/20028

Plan- och byggnadsnämnden

Fördjupad översiktsplan för Storvreta, Uppsala kommun

Särskild sammanställning

I enlighet med Miljöbalken 6 kap § 16 ska en särskild sammanställning tas fram när en miljöbedömning gjorts enligt Miljöbalken 6 kap §11 i detaljplaneprocessen.

Bakgrund

Byggnadsnämnden beslutade 19 oktober 2006 om att utreda området kring Storvreta i en fördjupad översiktsplan. Planen ska utgöra ett underlag för framtida detaljplaneläggning. Planen har varit på samråd under slutet av 2008 och utställning under sommaren 2010. Planen bereds för antagande under våren 2012.

Den fördjupade översiktsplanen möjliggör ca 1600 nya bostäder i och omkring tätorten Storvreta och ytor för storskalig verksamhet på en total yta av ca 150 ha. Den fördjupade översiktsplanen pekar också på behovet av att förstärka infrastrukturen med en ny trafikplats från E4:an. Den fördjupade översiktplanen reserverar yta för ett nytt centrum och stationsläge strax söder om nuvarande stationsläge.

En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram för den Fördjupade översiktsplanen avseende de aspekter där kommunen bedömt att risk för betydande miljöpåverkan finns.. Dessa aspekter är landskapsbild, kulturmiljö, mark och vatten, klimatpåverkan och teknisk försörjning, resurser, hälsa och säkerhet. Miljökonsekvensbeskrivningen har påverkat samråds- och utställningsförslagets utformning. För tre aspekter kvarstår risk för kvarstående betydande miljöpåverkan även efter revideringar av förslaget: arkeologi, landskapsbild och kulturmiljö samt transport; klimatpåverkan.

Inkomna synpunkter avseende miljöbedömningen under planskedet har i huvudsak behandlat:

- projektets negativa påverkan på kulturmiljö landskapsbild och arkeologi
- förslag till klimatkompensation

Plan- och byggnadsnämnden
Postadress: Uppsala kommun, kontoret för samhällsutveckling • 753 75 UPPSALA •
Besöksadress: Stadshuset, Vaksalagatan 15
Telefon: +46 18 - 727 00 00 • Fax: +46 18 - 727 46 61 • E-post: plan-byggnadsnamnden@uppsala.se
www.uppsala.se

- bullerhänsyn
- att miljökvalitetsnormen för luft, yt- och grundvatten tydligare ska redovisas
- avgränsning av MKB; avsaknad av påverkan på jordbruk i MKB, kartmaterial mm

För ytterligare beskrivning av inkomna yttranden, se samrådsredogörelse och utlåtande.

Sammanfattning av hur miljöbedömningen och yttrandena har påverkat förslaget
Gränsen för bebyggelse har dragits tillbaka i väster till befintlig vegetationsrand för att minimera störningar på det öppnare landskapsrummet. Planen tydliggör att tillskott med bebyggelse utanför den befintliga vegetationsranden bör ske mycket varsamt. Den negativa påverkan utifrån arkeologiska synpunkt har också minskats genom bebyggelserandens tillbakadragande.

Stora förändringarna har gjorts även i det pågående detaljplanearbetet inom planområdet med hänsyn till miljöbedömning och yttranden som är kopplade till den fördjupade översiktsplanen. Byggnadshöjder och volymer i pågående planering i sydöstra Fullerö har minskats för att begränsa den visuella påverkan på det öppna landskapsrummet.

Den ökade alstringen av trafik och påföljande klimatpåverkan har gett upphov till klimatkompensatoriska åtgärder har utretts för de delar av planområdet som alstrar mest trafik. Planen möjliggör också en kollektivtrafikresande inom och till och från planområdet med möjligheter att utveckla tågresandet ytterligare med ett nytt tågstationsläge.

Motivering till avfärdandet av alternativa utformningar av planen
I Översiktsplan för Uppsala kommun 2006 utpekades området kring trafikmotet som lämplig för trafikantservice parallellt med en utveckling av Storvreta med upp mot 2000 nya bostäder till år 2030. Efter hand har intresset av att utveckla verksamheter kring trafikmotet ökat, behovet av en ny avfart från E4 påvisats och därigenom skepat förutsättningar för utveckling av storskalig verksamhet mellan befintligt trafikmot och föreslagen ny avfart från E4:an. I samband med Uppsala tätorts utveckling ökar behovet av ytor för storskalig verksamhet som kan flytta ut från staden.

Flera alternativa utvecklingsinriktningar har utretts under planförslagets framväxt. Alternativ med bara bostadsutveckling eller bara handel kring Fullerömotet har utretts. Även ett nollalternativ med mycket begränsad eller helt avstannad utveckling av Storvreta har bedömts. Alternativet som ligger till grund för planförslaget är det som av kommunen bedöms vara det som bäst svarar mot utbyggnadstrycket i området. Förslaget tar till vara såväl Stovretas utvecklingspotential som boendeort som det unika läget för verksamhetsutveckling i anslutning till Europaväg och järnväg.

Uppföljning och övervakning
Som underlag för uppföljning över tid har riktlinjer för kommande detaljplanearbete formulerats:

- Bevaka behov av arkeologiska utredningar
- Bullerutredning krävs i planering av kommande bostadsområden
- Riskutredning ska göras i synnerhet i Fulleröområdet med avseende på trafik, utrymning och framkomlighet.
- Dagvattenutredningar för att skydda den känsliga vattenmiljön i området krävs.
- Landskapsbildsanalyser ska göras för att bevaka påverkan på det skyddade landskapsrummet i planens känsligaste delar.

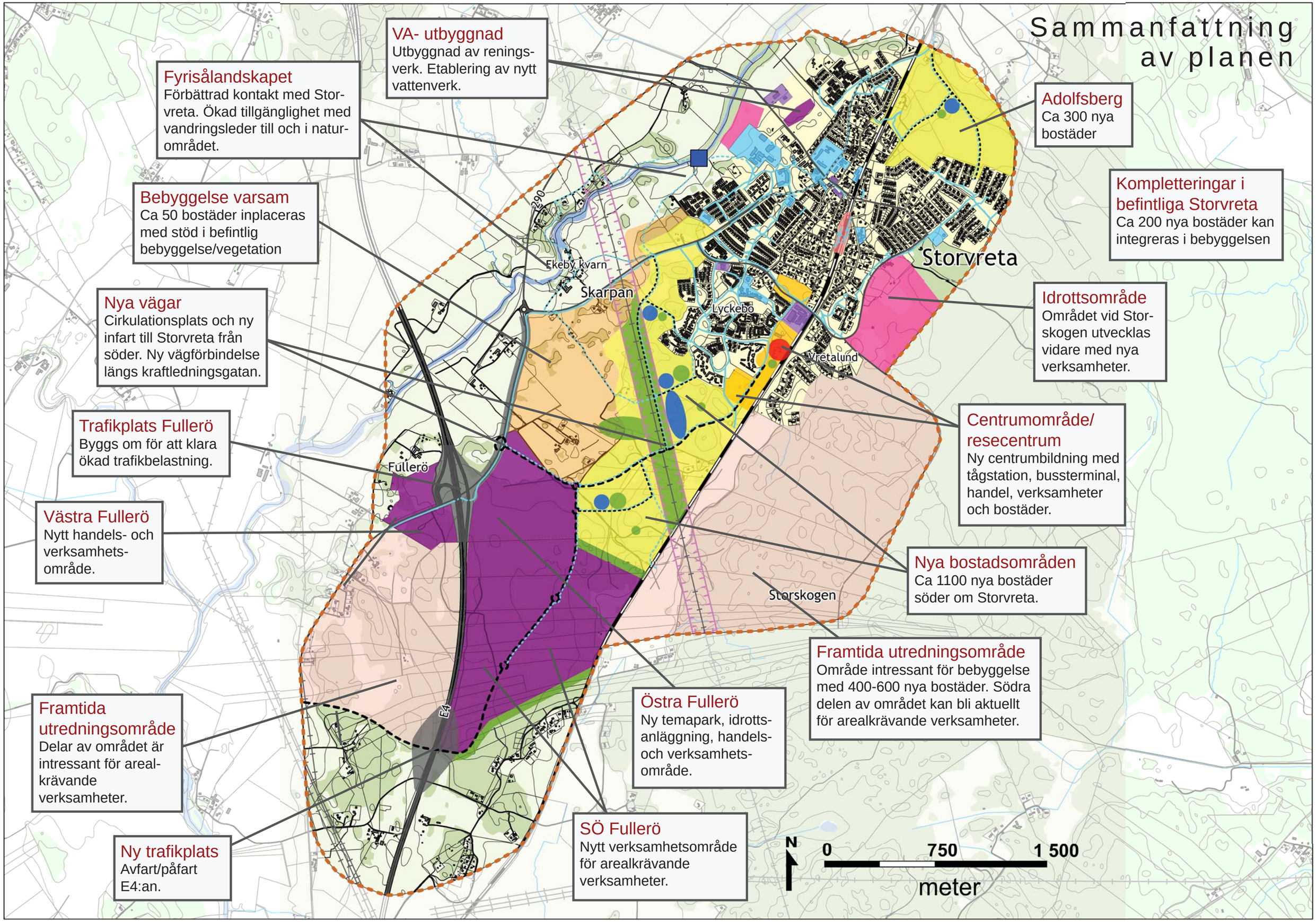
Kommunen kan också fortlöpande:

- ha fortsatt bevakning av resvanor
- göra recipientkontroller av vattenkvaliteten i Fyrisån
- mäta trafikmängder
- göra luftkvalitetsberäkningar

Maija Tammela

2012-02-16

Sammanfattning av planen



VA- utbyggnad
Utbyggnad av renings-verk. Etablering av nytt vattenverk.

Fyrisålandskapet
Förbättrad kontakt med Stor-vreta. Ökad tillgänglighet med vandringsleder till och i natur-området.

Bebyggelse varsam
Ca 50 bostäder inplaceras med stöd i befintlig bebyggelse/vegetation

Nya vägar
Cirkulationsplats och ny infart till Storvreta från söder. Ny vägförbindelse längs kraftledningsgatan.

Trafikplats Fullerö
Byggs om för att klara ökad trafikbelastning.

Västra Fullerö
Nytt handels- och verksamhets-område.

Framtida utredningsområde
Delar av området är intressant för areal-krävande verksamheter.

Ny trafikplats
Avfart/påfart E4:an.

Adolfsberg
Ca 300 nya bostäder

Kompletteringar i befintliga Storvreta
Ca 200 nya bostäder kan integreras i bebyggelsen

Idrottsområde
Området vid Stor-skogen utvecklas vidare med nya verksamheter.

Centrumområde/ resecentrum
Ny centrumbildning med tågstation, bussterminal, handel, verksamheter och bostäder.

Nya bostadsområden
Ca 1100 nya bostäder söder om Storvreta.

Framtida utredningsområde
Område intressant för bebyggelse med 400-600 nya bostäder. Södra delen av området kan bli aktuellt för arealkrävande verksamheter.

Östra Fullerö
Ny temapark, idrotts-anläggning, handels- och verksamhets-område.

SÖ Fullerö
Nytt verksamhetsområde för arealkrävande verksamheter.

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN
STORVRETA

Ny mark- och vattenanvändning

- Plangräns
- Gång- och cykelstråk
- Lokalgata
- Huvudväg
- Vägreservat
- Tågstation reservat
- Bebyggelse
- Bebyggelse - varsam
- Bebyggelse - centrum
- Idrottsområde (befintligt med tillägg)
- Skolor / Förskolor och viss annan offentlig service
- Framtida utredningsområde
- Handel och verksamhet
- Grönområde / -stråk
- Skyddsavstånd kraftledning 220 kV
- Badplats

Befintlig mark- och vattenanvändning

- Gång- och cykelstråk
- Huvudvägar
- Järnväg
- Kraftledning
- Tågstationsområde
- Bebyggelse
- Skolor / förskolor och viss annan offentlig service
- Handel / verksamheter
- Odlingsmark
- Grönstruktur

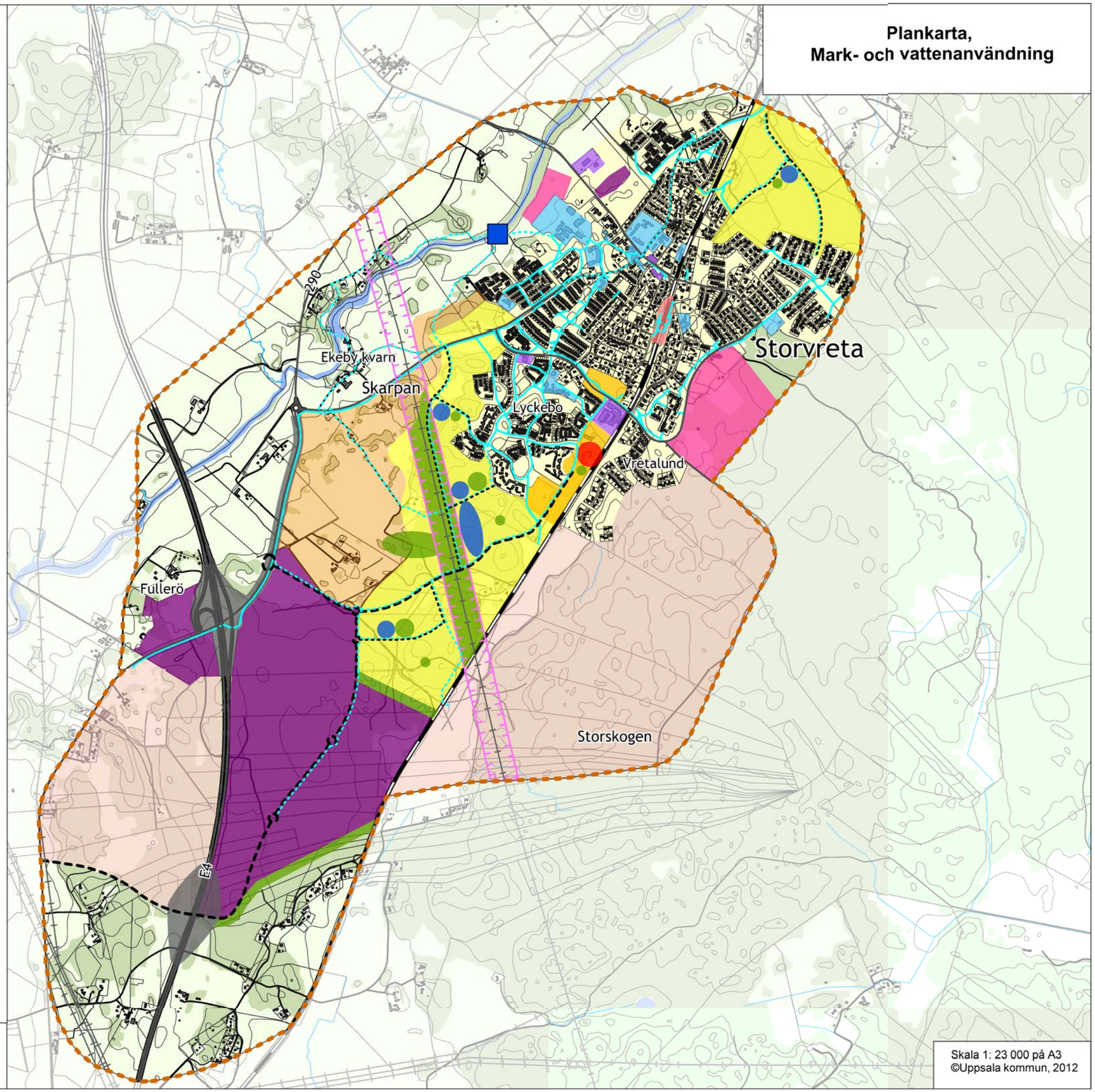
Mark- och vattenanvändning beskrivs vidare i FÖP Storvreta kapitel *Utveckling av delområden*

N

0 2 000

meter

Plankarta,
Mark- och vattenanvändning



Skala 1: 23 000 på A3
©Uppsala kommun, 2012