

Plan- och byggnadsnämnden  
Granskningsutlåtande

Datum:  
2026-05-25

Diarienummer:  
PBN 2021-002518

Handläggare  
Sebastian Nordman

# Granskningsutlåtande

## Detaljplan för Storvreta centrum

Standardförfarande



Figur 1: Orienteringskarta med planområdets ungefärliga läge markerat med en röd streckad linje.

## Detaljplanens syfte

Detaljplanens syfte är att göra det möjligt att omvandla Storvreta centrum med fler bostäder och centrumverksamheter, ett allmänt torg och upprustade gator inklusive gång- och cykelbanor. Detaljplanen styr bebyggelsens utformning i fråga om höjder och placering. Syftet med det är att tillåta bebyggelse i upp till fem våningar, samtidigt som det ska vara möjligt att uppföra de nya husen med trästomme och ha lokaler i dess bottenvåningar som har tillräcklig takhöjd.

## Sammanställning

### Samrådsyttranden

Totalt antal inkomna 183

### Granskningsyttranden

Totalt antal inkomna 76

### Beslutsdatum

Beslut om planuppdrag 23 juni 2021

Beslut om samråd 24 oktober 2024

Beslut om granskning 11 december 2025

Samråd 15 november 2024 - 3 januari 2025

Granskning 13 februari 2026 - 6 mars 2026

## Innehåll

Detaljplanens syfte .....	2
Sammanställning.....	2
Sammanfattning av samrådet och granskningen.....	4
Sammanfattning av ändringar i förslaget.....	4
Översikt över inkomna yttranden.....	5
Sammanfattning av inkomna synpunkter från granskningen och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning.....	11

## Sammanfattning av samrådet och granskningen

Detaljplanen har varit på samråd mellan 15 november 2024 och 3 januari 2025. Ett informationsmöte hölls i programrummet på Storvretabiblioteket den 26 november 2024. På mötet deltog cirka 70 personer inklusive tjänstepersoner, politiker och byggaktörer/fastighetsägare. Underrättelse om samråd gjordes på kommunens digitala anslagstavla.

Under samrådstiden har 183 skriftliga synpunkter inkommit. Synpunkterna behandlar i huvudsak bebyggelsens utformning och höjd, parkeringsplatser, trafikfrågor, Storvretagården, grönytor, service, grundvatten, dagvattenhantering och markföroreningar. Länsstyrelsens synpunkter berör huvudsakligen vibrationer, förorenad mark och miljö kvalitetsnormer för grundvatten.

Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitlet miljöbalken, enligt sitt yttrande daterat 6 mars 2026.

Detaljplanen har varit på granskning mellan 13 februari och 6 mars 2026. Under granskningstiden har 76 antal skriftliga synpunkter inkommit. Synpunkterna behandlar i huvudsak parkeringsplatser, hushöjder och antalet våningar, förtätning, insyn, trafikfrågor och trygghet. Länsstyrelsens synpunkter berör trafikbuller.

Länsstyrelsens yttrande bifogas även i sin helhet.

## Sammanfattning av ändringar i förslaget

### Revideringar från granskningen:

#### Utredningar

- Dagvattenutredningen har kompletterats.

#### Plankarta

- Bestämmelser om skyddsåtgärder och byggnaders utformning med hänsyn till buller och vibrationer har lagts till i plankartan ( $m_1$ ,  $b_2$  och  $b_3$ ).
- Mindre korrigeringar har gjorts gällande mark som inte får förses med byggnader.
- Justering av egenskapsgränser vid Storvretagården.

#### Planbeskrivning

- Mindre korrigeringar av illustration i planbeskrivningen.
- Motiven till användningsbestämmelsen *Parkering* och egenskapsbestämmelsen *g<sub>1</sub> – Mark reserat för gemensamhetsanläggning* har förtydligats.
- Avsnittet *Kulturmiljö* har kompletterats avseende beskrivning av det gamla kommundelskontoret och Storvretabiblioteket.
- Avsnittet *Trafik och tillgänglighet* har reviderats avseende parkering för personer med rörelsehinder.

- Avsnittet *Vattenmiljö* har kompletterats och reviderats avseende föreslagen hantering av dagvatten och skyfall.
- Avsnittet *Hälsa och säkerhet* har kompletterats avseende vibrationer och stomljud.
- Avsnittet *Genomförandefrågor* har kompletterats avseende allmän kvartersmark, kulturmiljö kostnadsfördelning, exploateringsavtal och brandposter.
- Avsnittet *Planens konsekvenser* har kompletterats avseende vibrationer och sociala konsekvenser.
- Därutöver har ändringar av redaktionell karaktär utförts.

## Översikt över inkomna yttranden

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
<b>Myndigheter</b>		
Länsstyrelsen	X	X
Kommunala lantmäterimyndigheten	X	X
Trafikverket	X	X
Polismyndigheten, lokalpolisområde Uppsala-Knivsta	X	X
Region Uppsala, Trafik och samhälle	X	X
<b>Kommunala nämnder och bolag</b>		
Arbetsmarknadsnämnden	X	
Idrotts- och fritidsnämnden	X	
Omsorgsnämnden	X	
Räddningsnämnden	X	
Äldrenämnden	X	
Utbildningsnämnden	X	X
Kulturnämnden	X	X
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	X	X
<b>Intresseföreningar och sammanslutningar</b>		
Föreningen Vårda Uppsala	X	
Hyresgästföreningen, Uppsala-Knivsta	X	
Storvreta Ärentuna Kultur och Hembygdsförening	X	
Funktionsrätt	X	X
Synskadades riksförbund		X
Storvretabygden i samverkan		X
Storvreta Fastighetsägares Ekonomiska förening		X
SPF Seniorerna Norunda		X
<b>Ledningsägare</b>		
Uppsala Vatten och Avfall AB	X	X
Telia Skanova	X	
Globalconnect	X	
Svenska kraftnät	X	X

<b>Inkomna yttranden</b>	<b>Samråd</b>	<b>Granskning</b>
Vattenfall Värme	X	
Vattenfall Eldistribution	X	X
<b>Privatpersoner</b>		
Privatperson 1	X	
Privatperson 2	X	
Privatperson 3	X	
Privatperson 4	X	
Privatperson 5	X	
Privatperson 6	X	X
Privatperson 7	X	
Privatperson 8	X	
Privatperson 9	X	
Privatperson 10	X	
Privatperson 11	X	
Privatperson 12	X	
Privatperson 13	X	
Privatperson 14	X	
Privatperson 15	X	
Privatperson 16	X	
Privatperson 17	X	X
Privatperson 18	X	
Privatperson 19	X	
Privatperson 20	X	
Privatperson 21	X	
Privatperson 22	X	
Privatperson 23	X	
Privatperson 24	X	
Privatperson 25	X	
Privatperson 26	X	
Privatperson 27	X	X
Privatperson 28	X	
Privatperson 29	X	X
Privatperson 30	X	
Privatperson 31	X	
Privatperson 32	X	
Privatperson 33	X	
Privatperson 34	X	
Privatperson 35	X	X
Privatperson 36	X	
Privatperson 37	X	X
Privatperson 38	X	
Privatperson 39	X	X

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
Privatperson 40	X	
Privatperson 41	X	
Privatperson 42	X	
Privatperson 43	X	
Privatperson 44	X	
Privatperson 45	X	
Privatperson 46	X	
Privatperson 47	X	X
Privatperson 48	X	
Privatperson 49	X	X
Privatperson 50	X	
Privatperson 51	X	
Privatperson 52	X	
Privatperson 53	X	
Privatperson 54	X	
Privatperson 55	X	
Privatperson 56	X	
Privatperson 57	X	
Privatperson 58	X	
Privatperson 59	X	
Privatperson 60	X	X
Privatperson 61	X	
Privatperson 62	X	
Privatperson 63	X	
Privatperson 64	X	
Privatperson 65	X	
Privatperson 66	X	
Privatperson 67	X	
Privatperson 68	X	
Privatperson 69	X	
Privatperson 70	X	
Privatperson 71	X	
Privatperson 72	X	X
Privatperson 73	X	
Privatperson 74	X	
Privatperson 75	X	
Privatperson 76	X	
Privatperson 77	X	
Privatperson 78	X	
Privatperson 79	X	
Privatperson 80	X	
Privatperson 81	X	

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
Privatperson 82	X	
Privatperson 83	X	
Privatperson 84	X	
Privatperson 85	X	X
Privatperson 86	X	
Privatperson 87	X	
Privatperson 88	X	
Privatperson 89	X	
Privatperson 90	X	
Privatperson 91	X	
Privatperson 92	X	X
Privatperson 93	X	
Privatperson 94	X	
Privatperson 95	X	
Privatperson 96	X	
Privatperson 97	X	X
Privatperson 98	X	
Privatperson 99	X	
Privatperson 100	X	
Privatperson 101	X	
Privatperson 102	X	
Privatperson 103	X	
Privatperson 104	X	
Privatperson 105	X	
Privatperson 106	X	
Privatperson 107	X	
Privatperson 108	X	
Privatperson 109	X	
Privatperson 110	X	
Privatperson 111	X	
Privatperson 112	X	
Privatperson 113	X	
Privatperson 114	X	
Privatperson 115	X	X
Privatperson 116	X	
Privatperson 117	X	
Privatperson 118	X	
Privatperson 119	X	
Privatperson 120	X	
Privatperson 121	X	
Privatperson 122	X	X
Privatperson 123	X	

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
Privatperson 124	X	
Privatperson 125	X	
Privatperson 126	X	
Privatperson 127	X	
Privatperson 128	X	X
Privatperson 129	X	
Privatperson 130	X	
Privatperson 131	X	
Privatperson 132	X	
Privatperson 133	X	
Privatperson 134	X	
Privatperson 135	X	
Privatperson 136	X	X
Privatperson 137	X	
Privatperson 138	X	
Privatperson 139	X	
Privatperson 140	X	
Privatperson 141	X	
Privatperson 142	X	X
Privatperson 143	X	
Privatperson 144	X	
Privatperson 145	X	
Privatperson 146	X	X
Privatperson 147	X	
Privatperson 148	X	
Privatperson 149	X	
Privatperson 150	X	
Privatperson 151	X	
Privatperson 152	X	
Privatperson 153	X	
Privatperson 154	X	
Privatperson 155	X	
Privatperson 156	X	
Privatperson 157		X
Privatperson 158		X
Privatperson 159		X
Privatperson 160		X
Privatperson 161		X
Privatperson 162		X
Privatperson 163		X
Privatperson 164		X
Privatperson 165		X

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
Privatperson 166		X
Privatperson 167		X
Privatperson 168		X
Privatperson 169		X
Privatperson 170		X
Privatperson 171		X
Privatperson 172		X
Privatperson 173		X
Privatperson 174		X
Privatperson 175		X
Privatperson 176		X
Privatperson 177		X
Privatperson 178		X
Privatperson 179		X
Privatperson 180		X
Privatperson 181		X
Privatperson 182		X
Privatperson 183		X
Privatperson 184		X
Privatperson 185		X
Privatperson 186		X
Privatperson 187		X
<b>Övrigt</b>		
PostNord	X	X
Swedavia	X	X
Krokshalls Fastighets AB	X	
Ansgarskolorna	X	X

#### Fastigheter som berörs av inlösen:

Fastighet
Storvreta s:1
Storvreta s:2
Storvreta s:4
Storvreta 1:103
Storvreta 3:80
Storvreta 3:87
Storvreta 44:28
Storvreta 46:21
Storvreta 4:47

**Fastigheter som berörs av ersättningsanspråk:**

<b>Fastighet</b>
Storvreta 46:21

## **Sammanfattning av inkomna synpunkter från granskningen och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning.

### **Att utveckla Storvreta och dess centrum**

#### *Yttranden från remissinstanser och medborgare*

Flera privatpersoner är skeptiska till att koncentrera ytterligare bostadsbebyggelse till Storvreta centrum. Två personer anser att det bör byggas någon annanstans, exempelvis i södra Storvreta. En person anser att det bör satsas på fler villor runt om Storvreta. En privatperson anser att en positiv och hållbar utveckling av Storvreta kräver mer än ökad bostadsbebyggelse i centrum, och att tillväxten bör förenas med en genomtänkt planering som värnar grönområden, offentliga mötesplatser, infrastruktur, parkering samt invånarnas säkerhet och välbefinnande.

#### *Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning*

Kommunens översiktsplan (ÖP 2016) anger inriktningen för mark- och vattenanvändningen i hela kommunen. Kommunen växer och befolkningmängden ökar. Bostadsförsörjning är ett kommunalt ansvar och fler bostäder behövs för att möta behovet. Storvreta är i översiktsplanen utpekad som en prioriterad tätort som bland annat ska erbjuda tillgång till basservice för orten och den omgivande landsbygden, ett varierat bostadsutbud och korta avstånd inom orten. Att omvandla delar av planområdet, som är relativt låg exploaterat, till bostadskvarter och plats för verksamheter ligger i linje med intentionerna i översiktsplanen.

Stadsbyggnadsförvaltningens samlade bedömning är därför att mer bebyggelse, för bostäder och verksamheter, inom planområdet skapar förutsättningar för ett levande centrum och möjliggör en möjlig utveckling av platsen.

I södra Storvreta pågår det flera planarbeten för att utreda möjligheten att utveckla området med bostäder, både i form av flerbostadshus och småhus.

### **Bebyggelse, gestaltning och stadsmiljö**

#### *Yttranden från remissinstanser och medborgare*

**Länsstyrelsen** delar kommunens bedömning att detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen.

**Storvreta Fastighetsägares Ekonomiska Förening** och **Storvreta i samverkan** ifrågasätter hur byggnader i fem våningar kan benämnas som "småstadskaraktär", och påtalar att boende i Storvreta, inklusive den egna föreningen, inte vill ha

femvåningshus i centrum. Föreningarna ställer även frågan om sadeltak inte gör att byggnaden upplevs som högre och undrar om det i stället vore möjligt att använda exempelvis mansardtak för att skapa en mer lågmäld bebyggelse. De framhåller att mansardtak kan bidra till en känsla av äldre småstadssidyll.

**37 privatpersoner**, varav 12 är anonyma, framför synpunkter på föreslagen bebyggelse. Synpunkterna uttrycker en tydlig vilja att bevara Storstretas småskaliga och byliknande karaktär. En mycket stor andel av de inkomna kommentarerna rör byggnadernas höjd och menar att höga hus inte är förenliga med ortens identitet och att bebyggelsen bör anpassas bättre till ortens nuvarande skala och historiska miljö. Önskemålen handlar framför allt om lägre hus i två till tre våningar, i några fall upp till fyra våningar. Flera framhåller att radhus, villor och mindre flerbostadshus skulle passa betydligt bättre tillsammans med befintlig bebyggelse än de större volymer som presenterats. En person anser att man borde hitta någon som kan designa snygga hus.

Två privatpersoner motsätter sig att planen medger högre bebyggelsen än villor, uttrycker en stark oro för ökad insyn mot och skuggning av sin fastighet och tar också upp risken för negativ påverkan på den egna fastighetens värde.

Även arkitekturen diskuteras, och flera privatpersoner vill se hus som harmonierar med Storstretas nuvarande uttryck. Bland annat nämns småskaliga, varierade byggnader med traditionell arkitektonisk stil, varma material och en mer "trädstadslig" känsla. Flera privatpersoner anser att moderna, storskaliga fasader och högre kvarter inte passar in i Storstreta centrum.

Sammantaget efterfrågas en utveckling av centrum som tar hänsyn till ortens identitet, med lägre och mer varierad bebyggelse som värnar om småstadskaraktären och undviker att skapa ett för tätt och urbant intryck.

#### *Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning*

Kommunens översiktsplan (ÖP 2016) anger inriktningen för mark- och vattenanvändningen i hela kommunen. Kommunen växer och befolkningmängden ökar. Bostadsförsörjning är ett kommunalt ansvar och fler bostäder behövs för att möta behovet. Storstreta är i översiktsplanen utpekad som en prioriterad tätort som bland annat ska erbjuda tillgång till basservice för orten och den omgivande landsbygden, ett varierat bostadsutbud och korta avstånd inom orten. Att omvandla delar av planområdet, som är relativt låg exploaterat, till bostadskvarter och plats för verksamheter ligger i linje med intentionerna i översiktsplanen.

Stadsbyggnadsförvaltningens samlade bedömning är därför att mer bebyggelse, för bostäder och verksamheter, inom planområdet skapar förutsättningar för ett levande centrum och möjliggör en lämplig utveckling av platsen med hänsyn till ortens karaktär. Under planprocessen har planförslaget reviderats med syftet att än mer anpassa den nya bebyggelsen till Storstretas karaktär. Illustrationerna i planbeskrivningen visar exempel på hur byggnaderna kan komma att utformas. Den slutgiltiga utformningen av byggnaderna, som till exempel typologi och färgsättning behandlas i kommande bygglovsskede.

Avstånden mellan de planerade bostadshusen och befintliga bostäder bedöms vara tillräckliga, och medför inte sådan insyn att det skulle utgöra en betydande olägenhet för enskilda boende.

Uppförande av ny bebyggelse i redan bebyggd miljö kan i många fall leda till skuggning av befintlig bebyggelse. Solstudien (DinellJohansson, 2025) visar dock att den nya

bebyggelsen endast innebär liten eller ingen förändring gällande direkt soltillgång och dagsljus för befintliga byggnader utanför planområdet. Utifrån resultatet av solstudien bedöms konsekvenserna för befintliga boende vara godtagbara och inte utgöra någon betydande olägenhet.

Vad gäller eventuell värdesänkning för en fastighetsägare eller bostadsrättsinnehavare på grund av exploatering på intilliggande mark så är ekonomiska konsekvenser svåra att förutse. Generellt sett leder stadsutvecklingsprojekt ofta till ökade fastighetsvärden.

## Kulturmiljö

### *Yttranden från remissinstanser och medborgare*

**Kultur-, idrotts- och fritidsförvaltningen** (på delegation av **Kulturnämnden**) noterar att Storvretagården försetts med ett rivningsförbud, vilket förstärker dess skydd. Vidare bedömer förvaltningen att det finns ett tydligt kulturhistoriskt och arkitekturhistoriskt värde i både det före detta kommundelskontoret och den intilliggande biblioteksbyggnaden. Kulturmiljön i denna del av Storvreta centrum utgår ett tydligt avläsbart uttryck för 1990-talets utbyggnad av offentlig service i mindre orter. Det kulturhistoriska värdet, som lyftes fram av kulturnämnden i samrådsskedet, borde ha utretts i planarbetet. Bristen på kunskapsunderlag är inte liktydigt med brist på befintliga värden, och sådana ska hanteras i detaljplaneprocesser. Förvaltningen anser att planen därför bör utgå ifrån att kommundelskontoret inte ska rivas och utforma plankartan därefter, med tillämpliga varsamhetsbestämmelser.

Förvaltningen vill också påminna om konstprogrammet för Storvreta. Stadsbyggnadsförvaltningen och fastighetsägare kan med fördel föra dialog med avdelningen Konst och kulturarv inom kultur-, idrotts- och fritidsförvaltningen för att undersöka möjligheterna till nya konstinsatser.

En **privatperson** anser att Storvretagården bör rivas och en annan att byggnaden i stället bör bevaras.

### *Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning*

Planbeskrivningen har kompletterats med en mer utförlig beskrivning av det gamla kommundelskontoret och Storvretabiblioteket. Byggnaderna är tidstypiska representanter för postmodernistisk arkitektur och har därigenom ett kulturhistoriskt värde.

Fastighetsägaren har studerat olika alternativ när det gäller utvecklingen av kvarter 1, och alternativen skiljer sig åt i fråga om kommundelskontoret. Det kan bli aktuellt att demontera huset, till exempel om en ny större vårdcentral ska rymmas i kvarteret men om kvarteret omvandlas till ett bostadskvarter finns förutsättningar att spara huset och inreda det med bostäder. Stadsbyggnadsförvaltningen ser positivt på fastighetsägarens ambition att om möjligt spara huset, men bedömer att de kulturhistoriska värdena inte är så höga att det motiverar ett rivningsförbud.

Kulturnämndens synpunkter angående bristande underlag för 1980- och 90-talens bebyggelse i Uppsala noteras och tas vidare inom förvaltningen.

Storvretagården har ett kulturhistoriskt värde och får inte rivas.

## Park och plats

### *Yttranden från remissinstanser och medborgare*

Två **privatpersoner** påtalar att det är viktigt med fina, öppna och genomtänkta parkytor, torg och platser på platsen. Som exempel lyfts att parken vid Stolvretagården kan rustas upp och bli fin.

En privatperson anser att införandet av nya lokaler för handel och service i bottenvåningarna inte kan kompensera för den betydande minskning av grönområden och gemensamma öppna ytor som detaljplanen medför.

### *Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning*

Ett genomförande av detaljplanen innebär att två parkområden i centrumområdet tas i anspråk för ny bebyggelse, däribland parken vid Stolvretagården. Några markområden vid Stolvretagården, biblioteket och en del av Jan Eriks väg planläggs som allmän plats i form av park. Därtill planläggs torget som allmän plats, och blir kommunalt, vilket ger kommunen rådighet över dessa platsers utformning och drift. Den sparade naturmarken som finns inom Stolvreta 44:28 är en del av utemiljön runt biblioteket och ligger på kvartersmark (privat mark), men avses ändå att så långt som möjligt bevaras.

## Trafikrörelser och vägnät

### *Yttranden från remissinstanser och medborgare*

**Swedavia** bedömer att planförslaget inte innebär någon negativ påverkan på Stockholm Arlanda Airport och har inga övriga synpunkter.

**Stolvreta Fastighetsägares Ekonomiska Förening** och **Stolvreta i samverkan** påtalar att kollektivtrafiken behöver utökas men att det också leder till mer trafik i centrum. De anser att det behöver göras en ny mätningen av trafiken i korsningen Ärentunavägen, Fullerövägen och Kilsgärdesvägen eftersom trafiken 2026 skiljer sig från den senaste mätningen som gjordes 2021. Det är en mätning av trafik som ska ligga till grund för hur bebyggelsen skall utformas i korsningen.

Föreningarna anser att uppförandet av ett femvåningshus vid korsningen Kilsgärdesvägen/Ärentunavägen är olämplig eftersom platsen är en mycket trafikerad knutpunkt för både fordon och gående, inklusive många barn och äldre. Byggnaden riskerar att försämra sikten i korsningen, och föreslagna åtgärder som att vinkla huset verkar inte ha genomförts.

Föreningarna påtalar även att en ny byggnad i fyra våningar längs Fullerövägen också riskerat att försämra ytterligare vid den redan trafikerade korsningen. För att säkerställa trafiksäkerheten krävs i stället tydliga åtgärder, såsom trafikljus, särskilt då trafiken väntas öka ytterligare.

Föreningarna betonar att samtliga gång- och cykelvägar, särskilt längs Kilsgärdesvägen, behöver ses över för att öka säkerheten i Stolvreta och angränsande områden, samt att all trafik norr om Ärentunavägen måste inkluderas i planeringen. De framhåller även att bristfällig planering riskerar att leda till att trafiken omfördelas till andra gator, vilket flyttar problemen med otrygg och intensiv trafik.

**SPF Norunda** och **Storvreta i samverkan** menar att de flesta lokalgator saknar gång- och cykelbanor, vilket medför att olika trafikslag måste dela begränsat utrymme. Detta innebär trafiksäkerhetsrisker för äldre personer med nedsatt rörlighet.

SPF Norunda och Storvreta i samverkan framför att kollektivtrafiken erbjuder goda förbindelser med Uppsala men inte för resor inom Storvreta. Föreningarna skriver vidare att ett ökat lokalt resande med kollektivtrafik förutsätter ett mer omfattande busslinjenät och högre turtäthet.

**Ansgarskolorna** har lämnat flera synpunkter gällande trafiksituationen, se rubriker nedan.

#### Cykelvägar

Ansgarskolorna påtalar att stora delar av cykelvägarna från söder upplevs trygga med planskilda korsningar som inte möter bilar. Ett problem är dock att detta bryts innan ankomsten till centrum, i höjd med Astrakanens förskola. De menar att cykelvägen behöver fortsätta in till centrum även på den östra sidan av Fullerövägen, inte bara på den västra. Varje korsande av vägen innebär en säkerhetsrisk.

Ansgarskolorna påpekar att resande söderifrån från Lyckebo-området riskerar i dag att behöva korsa vägen vid flera tillfällen för att nå centrumhandeln och Fridhemsskolan, vilket innebär ökade säkerhetsrisker. Ur ett cykelperspektiv finns även behov av en trygg och tydlig cykelväg vid Vattgårdsvägen, som utgör den naturliga huvudsträckningen mot centrum söderifrån. Den anser att även cykelvägarna norrifrån, särskilt från östra sidan av Kilsgårdesvägen, bör ses över då de i flera fall saknar sammanhang och upplevs som otydliga.

#### Jan Eriks väg

Ansgarskolorna framhåller att det är avgörande för en trygg skolväg att Jan Eriks väg är avstängd för biltrafik. Det är önskvärt att sträckan söderifrån, efter övergångsstället fram till Fridhemsskolans infart, tydligt markeras som gång- och cykelväg. Den planerade vändplatsen för avfallsfordon behöver utformas med särskild hänsyn till de många barn som passerar platsen, eftersom avfallsfordon kan innebära en säkerhetsrisk. De påpekar att vägen används flitigt även norrifrån av gående och cyklister, och även här finns behov av att ytterligare avsätta utrymme för gång- och cykeltrafik.

#### Korsningen Fullerövägen, Kilsgårdesvägen och Ärentungavägen

Ansgarskolorna påtalar att korsningen berör samtliga fyra skolor i Storvreta som ligger geografiskt när varandra. Redan i dag är det under morgonrusningen svårt för biltrafik att svänga ut från Ärentunavägen mot Fullerövägen, vilket leder till att trafiken i stället söker sig genom bostadsområden. Med ytterligare bebyggelse riskerar problemen att förvärras.

Stressade trafiksituationer skapar otrygga övergångar för barn och unga, och riskerna bedöms öka ytterligare om cykelvägen anläggs på den västra sidan av Fullerövägen, eftersom det innebär fler korsande cykelpassager. För att öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten förslås att en rondell anläggs i samband med planändringen, med tydligt utformade övergångar för cykeltrafik.

#### Ärentunavägen

Ansgarskolorna ser positivt på att busshållplatser anläggs på båda sidor av Ärentunavägen, vilket gynnar centrum, kopplingen till tåget och Fridhemsskolans

elever som kommer från ett brett upptagningsområde. Samtidigt finns det en risk för köbildning och stressade trafiksituationer om hållplatserna utformas som så kallade timglashållplatser, där bussar stoppar övrig trafik. Detta kan leda till trafiksäkerhetsproblem för gående och cyklister, särskilt barn och unga. I stället föreslås hållplatsfickor som möjliggör trygg på- och avstigning utan att påverka framkomligheten.

Hastighetsbegränsningen genom centrum är i dag 40 kilometer i timmen, medan det kring de kommunala skolorna och på sidogatorna är 30 kilometer i timmen. Mot bakgrunden att många barn och unga går och cyklar utmed eller korsar Ärentunavägen föreslås att hela sträckan genom centrum, inklusive under viadukten, ges en hastighetsbegränsning på 30 kilometer i timmen.

#### Missionsvägen och tågstationen

Ansgarskolorna påtalar att gående och cyklister i dag hänvisas till bilvägen för att ta sig mellan tågstationen, centrum och Fridhemsskolan. Det finns därför behov av en tryggare och mer ändamålsenlig gång- och cykelväg, särskilt mot bakgrunden av att trafiken förväntas öka i takt med en växande befolkning i centrum.

#### Infart från Ärentunavägen

Ansgarskolorna framhåller att det är viktigt att servitutsvägen mellan Ärentunavägen och Fridhemsskolan kompletteras med en gång- och cykelväg, eftersom många barn, särskilt från östra Storstreta, sannolikt kommer att använda den vägen då den är kortare än att gå eller cykla ner till Jan Eriks väg. Samtidigt behöver skolans behov av hämning och lämning, avfallshantering och dagliga leveranser fungera, utan att äventyra säkerheten för barn eller boende. Avfallshanteringen sker i dag i direkt anslutning till skolgården och kan inte flyttas, vilket även fortsättningsvis måste beaktas när trafik och parkering ökar.

Skolan har många yngre barn, vilket innebär behov av korttidsstopp för vårdnadshavare utan att blockera kringliggande ytor eller grannars utfarter. Det behöver därför finnas utrymme för att bilar ska kunna lämnas en kort stund, utan att blockera för andra utanför skolgården. Skolan påtalar även att man inte tillåter att bilar stannar och blockerar utfarten för grannen på Ärentunavägen 18B. Det finns även risk för att parkeringssituationen blir trång i kombination med ökad trafik vid hämning och lämning. För att minska trafiken inom området kan en möjlig åtgärd vara att anlägga en kompletterande hämtnings- och lämningszon längs Ärentunavägen för äldre elever.

Den planerade flytten av infarten närmare backen mot viadukten bedöms innebära betydande trafiksäkerhetsrisker på grund av begränsad sikt och höga hastigheter. Vad kan göras för att minska riskerna? Det finns även en ökad risk för konflikter där bilar korsar den nya cykelvägen, risken finns redan idag men förvärras i takt med ökad trafik och försämrade sikt. Slutligen behöver det säkerställas en tydlig skyltning för att visa skolans läge när den delvis skärmas av ny bebyggelse.

**14 privatpersoner**, varav tre är anonyma, har synpunkter på trafiksituationen som är och som kommer uppstå i och med detaljplanen. Flertalet uttrycker oro för de trafikmässiga konsekvenserna av den planerade utbyggnaden i Storstreta centrum. Några privatpersoner anser att det behövs en cirkulationsplats i korsningen Kilsgårdsvägen–Fullerövägen–Ärentunavägen, då nuvarande utformning anses skapa otydliga trafikflöden och bristande trafiksäkerhet. Två privatpersoner vill inte se en ökad trafikbelastning på Jan Eriks väg.

En person påtalar behovet av bättre trafikplanering för att undvika köbildning i rusningstid, samt om att stärka kollektivtrafik och säkerställa tillräckliga och välfungerande parkerings- och trafiklösningar.

En privatperson ifrågasätter trafikutredningens slutsatser, särskilt avseende bedömningen av kapacitetsbrister och trafiktoppar och menar att det är morgontrafiken som ska simuleras. Fyra privatpersoner är kritiska mot förslaget om timglashållplatser, vilken anses riskera att medföra köbildning, försämrad framkomlighet, ökade olycksrisker och svårigheter för utryckningsfordon. Utöver detta framkommer tveksamhet till kollektivtrafikens förmåga att hantera framtida resandeströmmar, då kapaciteten i rusningstid uppges vara otillräcklig. Synpunkter framförs också som pekar behovet av mer omfattande analyser och förbättrade trafiklösningar som säkerställer god framkomlighet för både biltrafik och kollektivtrafik i takt med ytterligare förtätning av området.

#### *Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning*

Detaljplanens påverkan på trafikinätet har utretts i trafikutredningen (Trivector, 2025) och bedöms vara liten, dels eftersom det inte finns några identifierade kapacitetsbrister i dagens nät, dels eftersom den förhållandevis lilla trafikstringen är fördelad mellan flera olika in- och utfarter. Kommunens analyser visar annars på att det generellt är låga trafikflöden i Storvreta, bortsett från maxtimmen (den period på dygnet då trafiken är som tätast) då köer kan uppstå. Sett till förutsättningarna på platsen så är det inte möjligt att dimensionera gatunätet efter det flöde som uppstår under maxtimmen.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att trafikflödena inte har förändrats i sådan omfattning mellan 2021 och 2026 att underlaget är inaktuellt.

I detaljplanen regleras byggnadernas placering och utformning på ett sådant sätt att trafiksäkerheten inte eftersätts. För att säkerställa tillräckliga siktlinjer vid korsningen Ärentunavägen och Kilsgärdesvägen reglerar detaljplanen att en hörnavskärning ska finnas i bottenvåningen av ny byggnad i kvarter 2, med syftet att förbättra trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

Detaljplanen reglerar inte hastighetsbegränsningar. Synpunkter om hastigheter har tagits vidare inom förvaltningen.

Planen detaljreglerar inte hur de allmänna platserna ska utformas. Hur de allmänna platserna ska utformas beslutas i samband med efterföljande projektering och genomförande. Parallellt med planläggningen pågår ett anläggningsprojekt i vilket de allmänna platsernas utformning utreds. Synpunkter om de allmänna platsernas utformning har tagits vidare inom förvaltningen och hanteras i det arbetet.

I detaljplanen regleras inte hur korsningen Ärentunavägen, Fullerövägen och Kilsgärdesvägen ska utformas. Att utforma korsningen som en rondell kan innebära negativa konsekvenser för barn som rör sig i området eftersom barn generellt kan ha svårt att orientera sig i en rondell. Stadsbyggnadsförvaltningen arbetar med att förbättra korsningen men det är i dagsläget inte aktuellt med en rondell. Synpunkter om korsningen tas vidare inom förvaltningen.

I detaljplanen så breddas gatumarken vid Ärentunavägen, vilket innebär att det finns möjlighet att anlägga busshållplatser på båda sidor av gatan. I illustrationsplanen redovisas hållplatsen som en så kallad timglashållplats, vilket innebär att körbanan smalnas av vid hållplatsläget. Detaljplanen tar dock höjd för en kantstenshållplats.

Utformningen busshållplatsen regleras inte i detaljplanen, utan beslutas i följande projektering. Synpunkter om hållplatsen tas vidare inom förvaltningen. Frågor rörande kollektivtrafikens linjenät och turtäthet regleras inte i en detaljplan, utan hanteras av Region Uppsala. Gatumarken har dimensionerats med hänsyn till busstrafikens framkomlighet.

Jan Eriks väg kommer fortsättningsvis att vara stängd för genomfart för biltrafik. Den sista sträckan fram till Ärentunavägen regleras som park samt gång- och cykelväg för att minimera antal trafikrörelser på gatan, som är en skolväg för många barn.

In- och utfart från kvarter 2 och 4 tillåts inte mot Jan Eriks väg, vilket regleras med ett utfartsförbud. In- och utfart från kvarter 4 planeras mot Ärentunavägen. Sikten vid in- och utfarten har studerats och bedöms vara godtagbar sett till Uppsala kommuns tekniska handbok.

Detaljplanen för Storstora centrum reglerar endast de gator som ingår i planområdet. Den gör det möjligt att förbättra gång- och cykelstråken inom planområdet. Detaljplanen innebär att gatuområdet breddas i syfte att göra det möjligt att bygga en ny gång- och cykelväg längs med den västra sidan av Fullerövägen och förbättrade gång- och cykelvägar längs med Ärentunavägen och Kilsgärdesvägen. Fortsättningen av dessa stråk realiseras genom andra detaljplaner.

Detaljplanen reglerar däremot inte hur gång- och cykelvägarna ska utformas eller på vilken sida av vägarna de ska placeras. Möjligheten att komplettera den östra sidan av Fullerövägen med en breddad gång- och cykelväg försvåras dock av befintliga bostadsfastigheterna öster om gatan, varför en gång- och cykelväg planeras på den västra sidan. Stadsbyggnadsförvaltningen arbetar med att skapa säkra passager vid övergångsställen i området.

Vattgårdsvägen är utformad med en trottoar. Att avsätta delar av Jan Eriks väg eller Hasselvägen som gångväg eller gång- och cykelbana är inte möjligt eftersom gatumarken är för smal. Att göra om delar av vägarna till gång- och cykelväg (undantaget den sista delen av Jan Eriks väg som redan är endast för gång- och cykeltrafik) skulle påverka tillgängligheten till angränsande bostadsfastigheters infarter och avfallshantering negativt.

Detaljplanen omfattar endast en begränsad del av Missionsvägen, större delen av gatan ligger utanför planområdet. Parallellt med planläggningen pågår ett anläggningsprojekt inom vilket en gång- och cykelväg som leder till Missionsvägen har studerats. Hur Missionsvägen ska utformas regleras inte i detaljplanen men det är möjligt att anordna en gång- och cykelväg mellan Ärentunavägen och Missionsvägen, norr om parkeringsplatsen.

Detaljplanen utgör inget hinder för att en gång- och cykelkoppling mellan Ärentunavägen och Fridhemsskolan anläggs inom fastigheten Storstora 3:87. Hur en sådan koppling utformas regleras inte i detaljplanen. Angöring från Ärentunavägen via kvarter 4 ska fortsättningsvis vara möjlig för skolan och närliggande bostäder. Marken närmast bostäderna får inte bebyggas utan är avsedd för infart och angöring till bostäder inom och utanför planområdet samt till skolverksamheten. Angöringsvägen ska utformas så att transporter och avfallsfordon kan komma fram. Detaljplanen reglerar inte utformningen av en trafiklösning på kvartersmark. Det är fastighetsägarnas skyldighet att utforma anläggningen på ett trafiksäkert sätt.

## Angöring och parkeringsplatser

*Yttranden från remissinstanser och medborgare*

**Uppsala Vatten och Avfall AB** upplyser om att det övergripande inom planområdet gäller att avståndet mellan avfallsutrymme och uppställningsplats för avfallsfordon ska vara maximalt 10 meter. Uppställningsplatsen kan inte kombineras med parkering och behöver i förekommande fall skyltas som lastzon. Där vändzoner behövs ska dessa vara tillräckligt stora och utformade för avfallsfordon.

Bolaget påtalar att vändplatsen vid Jan Eriks väg behöver uppfylla de mått som krävs för ett avfallsfordon, samt att trafiksäkerheten behöver säkerställas genom att växtlighet längs med gatan inte begränsar sikten. Ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder behövs på platsen eftersom stråket används av gång- och cykeltrafikanter. De efterfrågar även körspårsanalyser för Jan Eriks väg och vid vändslangan mot Fridhemsskolan.

Bolaget upplyser även om att detaljplanen för Grandins backe kommer att påverka en mindre del av planen eftersom angöring till avfallshämning för Storvreta 47:79 görs vid Storvreta 44:28. De påtalar att en lösning för framtida vändning behöver säkerställas. Bolaget framhåller även att parkeringsytan söder om E-området behöver finnas kvar och kan behöva justeras för att möjliggöra vändning med avfallsfordon.

**Storvreta Fastighetsägares Ekonomiska Förening** och **Storvreta i samverkan** påtalar att parkeringsplatserna vid rivningstomten i kvarter 4 samt mellan biblioteket och Grandins backe används som pendlarparkering. Föreningarna menar att de kommunala pendlarparkeringarna vid Missionsvägen och stationsområdet inte kommer att räcka till.

Föreningarna framhåller att 90 – 120 nya bostäder kommer att öka behovet av parkeringsplatser, eftersom många hushåll har minst en bil. De framhåller att fler pendlarparkeringar och parkeringsplatser behövs för besökare, särskilt eftersom Storvreta fungerar som centralort för närliggande orter. De cirka 130 planerade parkeringsplatserna anses vara otillräckliga och det behövs även fler platser för rörelsehindrade.

**Funktionsrätt** anser att tillgänglig parkering och angöring måste säkras som funktion och inte lämnas otydlig till senare skede, så att tillgänglighet inte blir beroende av framtida tolkning i projektering.

**SPF Norunda** och **Storvreta i samverkan** lyfter fram att parkeringarna i centrum fyller en viktig funktion för boende, besökare och pendlare, inte minst de som bor utanför Storvreta där det saknas bussförbindelser. Om parkeringsytan tas bort utan motsvarande förstärkning kommer, menar de, möjligheten för många att nyttja servicen i Storvreta centrum minska drastiskt.

**Ansgarskolorna** bedömer att detaljplanen underskattar det framtida behovet av parkeringsplatser. I dagsläget är antalet parkeringsplatser i centrum begränsat, vilket försvårar tillgängligheten till exempelvis vårdcentral och bibliotek. Med fler boende och när den informella parkeringen vid Fridhemsskolan försvinner är det sannolikt att parkeringsbehovet ökar mer än vad planen medger, trots att antalet bostäder har minskats jämfört med samrådsförslaget.

Ett levande centrum med utökad handel förutsätter även god tillgång till parkering. Storvreta är ett utspritt samhälle med ett stort omland, där bilen för många är det mest

realistiska transportmedlet. Även Fulleröområdet har vuxit kraftigt, och många boende och pendlare därifrån kommer fortsatt vara beroende av parkeringsmöjligheter.

För skolan är behovet av parkeringsplatser särskilt angeläget. Många anställda bor utanför Storvreta och kollektivtrafiken är i huvudsak inriktad mot Uppsala centrum, vilket gör pendling från andra delar av kommunen tidskrävande. Skolan saknar möjlighet att ordna egen personalparkering och är därför helt beroende av allmänna parkeringsplatser. Samma behov bedöms även gälla för personal inom handel och andra verksamheter som etableras i centrum.

Sammantaget menar Ansgarskolorna att parkeringssituationen behöver ses över. För ett fungerande och levande centrum, för näringsverksamheten och för Fridhemsskolans långsiktiga förutsättningar är det nödvändigt att säkerställa ett tillräckligt antal parkeringsplatser, vilket det nuvarande förslaget inte fullt ut gör.

23 **privatpersoner**, varav 9 är anonyma, har synpunkter på parkeringslösningarna i planen. Samtliga anser att parkeringsfrågan inte är behandlad på ett tillfredsställande sätt i planen. Synpunkterna uttrycker en omfattande oro över att planförslaget innebär ett otillräckligt antal parkeringsplatser i och omkring Storvreta centrum. Många påpekar att parkering redan idag är bristfällig och att borttagna platser skulle försvåra för boende, besökare och pendlare, särskilt för dem som bor utanför Storvreta och är beroende av bil för att nå tågstationen, centrum, skolorna och vårdcentralen.

Några privatpersoner framför att minskad tillgång till parkering riskerar att leda till att de i stället kommer att åka till Gränby eller Uppsala för att uträtta ärenden. Det framförs även farhågor om att ökat parkeringsbehov kan leda till att villagator belastas och att trafiksäkerheten försämras. Det efterlyses fler parkeringsplatser och bättre lösningar som kompenserar för borttagna ytor samt inkluderar platser för pendlare och personer med särskilda behov.

#### *Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning*

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Uppsala Vatten och Avfall AB:s synpunkter. Planen detaljreglerar inte hur Jan Eriks väg ska utformas. Detaljplanen möjliggör dock en tillräckligt stor yta för att tillgodose bolagets behov. Hur de allmänna platserna ska utformas beslutas i samband med efterföljande projektering och genomförande. Parallellt med planläggningen pågår ett anläggningsprojekt i vilket de allmänna platsernas utformning utreds. Synpunkter om de allmänna platsernas utformning har tagits vidare inom förvaltningen och hanteras i det arbetet.

Angöring från Ärentunavägen till Fridhemsskolan i kvarter 4 ska fortsättningsvis vara möjlig för skolan och närliggande bostäder. Angöringsvägen ska utformas så att transporter och avfallsfordon kan komma fram. Detaljplanen reglerar inte utformningen av en trafiklösning på kvartersmark. Det är exploatören som ansvarar för dess utbyggnad. Körspårsanalyser har tagits fram för att säkerställa att angöringsvägen kan utformas på ett sådant sätt att ett avfallsfordon kan ta sig fram.

Storvreta centrum är enkelt att nå med kollektivtrafik men alla har inte möjlighet att använda kollektivtrafiken. Därför behöver de verksamheter som finns i centrum även kunna erbjuda parkeringsplatser. När en ny detaljplan för bostäder och verksamheter tas fram ska det säkerställas att det finns plats för de parkeringar som planen ger upphov till. Det görs i förhållande till kommunens parkeringsriktlinjer från 2018. Utgångspunkten för parkeringstalet i Uppsala kommun är åtta bilar per 1 000 kvadratmeter bostadsarea (BOA). I enlighet med riktlinjen kan antalet platser sänkas beroende på planområdets läge i staden och kommunen. Storvreta har god tillgång till

kollektivtrafik och därför kan det generella parkeringstalet sänkas från utgångspunkten åtta till ett lägesbaserat parkeringstal om 7,5 bilplatser per 1 000 kvadratmeter BOA.

För handelsverksamhet finns inget angivet parkeringstal, behovet utreds i varje enskilt fall. I trafik- och parkeringsutredningen (Trivector, 2025) beskrivs hur den planerade exploateringen påverkar den nuvarande parkeringssituationen inom planområdet och hur parkeringsbehovet kan lösas om detaljplanen genomförs. Utredningen har utgått från det förslag som redovisas i illustrationsplanen.

Exakt placering av parkeringsplatser regleras inte i detaljplanen. Fastighetsägarna avser att lösa behovet av parkeringsplatser genom markparkering och den strukturplan som aktörerna tagit fram redovisar på totalen tolv platser färre än behovet på 130 platser. Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är att differensen går att lösa med någon form av samutnyttjande. Samutnyttjande mellan olika kvarter kan vara praktiskt svårt när det kommer till boendeparkering men mellan verksamheter är det enklare, och inom kvarteren kan visst samutnyttjande sannolikt prövas för att minska behovet av parkeringsplatser.

Ett genomförande av detaljplanen innebär att flera informella parkeringsplatser försvinner, exempelvis inom kvarter 4. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer dock, utifrån den trafik- och parkeringsutredning som tagits fram inom ramen för planarbetet (Trivector, 2025), att det är möjligt att ordna tillräckligt med parkeringsplatser för de bostäder och verksamheter som ingår i detaljplanen. Inom planområdet, intill Missionsvägen, finns en parkeringsyta som kan användas av centrubesökare och pendlare, och som kan utökas med några till parkeringsplatser.

Stadsbyggnadsförvaltningen arbetar löpande med att säkerställa att pendlarparkeringar utvecklas i takt med exploateringen. Beläggningen följs upp regelbundet för att ge en aktuell bild av behov och nyttjande.

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Ansgarskolornas yttrande. Huvudregeln vad gäller parkeringsplatser är att fastighetsägare ska tillgodose parkeringsplatser inom den egna fastigheten. En del av fastigheten Störvreta 3:87 regleras även, utöver *Bostäder*, som *Parkering*. Det innebär att det finns möjlighet att efter överenskommelse med fastighetsägare ordna parkeringsplatser och angöring för skolan.

I detaljplanen regleras inte huruvida en parkeringsplats utgör parkering för rörelsehindrade eller inte. Den strukturplan som byggaktörerna tagit fram redovisar ett antal parkeringsplatser för rörelsehindrade i varje kvarter. Ett slutgiltigt förslag redovisas vid bygglov och tas fram vid projektutveckling och projektering, då såväl boarea som entréernas placeringar är bestämda.

## Skolor och säkra skolvägar

*Yttranden från remissinstanser och medborgare*

**Utbildningsförvaltningen** (på delegation från **Utbildningsnämnden**) har inget att invända mot detaljplanen och informerar om att det tillkommande behovet av förskole- och skolplatser beräknas rymmas inom befintliga, samt tillkommande, skolor och förskolor i Södra Störvreta. Förvaltningen uppskattar att detaljplanen möjliggör en ny framtida öppen förskola inom Störvreta centrum.

Utbildningsförvaltningen betonar de risker och trafiksvårigheter som ett genomförande av detaljplanen innebär för barn och elever som rör sig inom centrum,

på väg till eller från skolan eller på sin fritid, samtidigt som renoveringar av befintliga grundskolor pågår. Det är därför viktigt att säkra skolvägar säkerställs för barn och elever över Ärentunavägen, Fullerövägen och Kilsgärdesvägen under byggtiden samt efter färdigställande behöver säkras i dialog med utbildningsförvaltningen och planeras tillsammans med skolpersonal, utbildningsförvaltningens ledning för grundskola samt berörda elever och vårdnadshavare.

13 **privatpersoner**, varav fyra är anonyma, har synpunkter som handlar om trafiksäkerhet för barn på väg till eller från skolan. Många efterfrågar därför mer omfattande och genomtänkta åtgärder för att säkerställa en trygg och säker skolvägmiljö.

Några av dem uttrycker en oro för att den planerade utbyggnaden kommer att försämra trafiksäkerheten i centrala Storvreta i och med ökade trafikmängder, särskilt för de många skolbarn som dagligen rör sig i området. Flera menar att byggnader bör placeras längre från gata för att förbättra sikten och minska risken för trafikolyckor. I det sammanhanget nämns bland annat korsningen Kilsgärdesvägen–Fullerövägen–Ärentunavägen.

Några synpunkter betonar behovet av förbättrade och breddade gång- och cykelvägar, tydligare övergångsställen samt fysiska skyddsåtgärder som staket längs skolvägarna. Det tas också upp att trafikutredningen i otillräcklig grad beaktar barnens skolvägar och att nuvarande kollektivtrafiklösningar inte erbjuder realistiska alternativ för lämning och hämtning.

#### *Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning*

Detaljplanens sammantagna påverkan på trafiknätet har utretts i trafikutredningen (Trivector, 2025) och bedöms vara liten. Detaljplanen skapar också förutsättningar för att i kommande projekteringsskede se över och införa hastighetssäkrade och tillgänglighetsanpassade passager över bilvägarna, vilket bidrar ytterligare till en mer trafiksäker miljö.

I detaljplanen regleras byggnadernas placering och utformning på ett sådant sätt att trafiksäkerheten inte eftersätts. För att säkerställa tillräckliga siktlinjer vid korsningen Ärentunavägen och Kilsgärdesvägen så reglerar detaljplanen att en hörnavskärning ska finnas i bottenvåningen av ny byggnad i kvarter 2, med syftet att förbättra trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

Uppsala kommun arbetar på olika sätt med att utforma säkra skolvägar och det är en viktig aspekt att ta hänsyn till när en detaljplan tas fram för ett område som inkluderar eller ligger i anslutning till en skola eller skolväg. I Storvreta finns ett relativt välutbyggt nät av gång- och cykelvägar, men det är inte helt komplett. Utöver detaljplanen för Storvreta Centrum pågår också ett investeringsprojekt för att förbättra utpekade skolstråk i Storvreta. Detaljplanen för Storvreta centrum kan inte lösa delar utanför planområdet, men den gör det möjligt att förbättra gång- och cykelstråken tillika skolvägarna inom området. Detaljplanen innebär att gatuområdet breddas i syfte att göra det möjligt att bygga en ny gång- och cykelväg längs med den västra sidan av Fullerövägen och förbättrade gång- och cykelvägar längs med Ärentunavägen och Kilsgärdesvägen. Fortsättningen av dessa stråk realiseras genom andra detaljplaner.

## Sociala frågor

### *Yttranden från remissinstanser och medborgare*

**Ansgarskolorna** skriver att Fridhemsskolan har utmaningar med ungdomshäng som stör grannar på kvällar och nätter. Vilket innefattar både förstörelse och nedskräpning av skolgård och byggnader. Att skolan ligger i en återvändsgränd gör att insynen är begränsad. Ansgarskolorna menar att ytterligare bebyggelse både kan förbättra och förvärra situationen. Idag är sikten in till skolgården relativt god, men beroende på hur bebyggelsen med fönster och ingångar planeras kan det antingen komma att skymma eller öka insynen. Ansgarskolorna förespråkar en planering som skapar ökad insyn och därmed en tryggare miljö under kvällar och helger.

En **privatperson** känner oro över att mängden bostäder ska leda till liknande återkommande problem med kriminalitet som fallet blivit med exempelvis utbyggnaden av Himmelsvägen och delar av Fullerö. En annan påtalar att det bör beslutas om att bostadsformen ska vara bostadsrätt.

Två personer påtalar att höga bostadshyror kan leda till tomma lägenheter, vilket riskerar att påverka både attraktiviteten och tryggheten i Storvreta centrum. En person påtalar att tomma lägenheter kan komma att nyttjas för andra syften.

### *Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning*

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att detaljplanen skapar goda förutsättningar för ett brottsförebyggande och trygghetsskapande arbete. Ett tillskott av bostäder och verksamheter bidrar till att fler människor vistas i området under dygnets alla timmar, vilket kan bidra till en högre grad av upplevd trygghet och fler ögon på platsen.

Vilken upplåtelseform eller boendeform som de planerade bostäderna ska ha regleras inte i detaljplaner. I en detaljplan är det inte heller möjligt att reglera hyresnivåer. Däremot kan detaljplanearbetet verka för att hålla kostnaderna nere i detaljplaneskedet, vilket i förlängningen kan skapa förutsättningar för lägre hyror.

## Tillgänglighet och universell utformning

### *Yttranden från remissinstanser och medborgare*

**Funktionsrätt** yrkar på en rad revideringar med bäring på trafiksäkerhet som till stora delar handlar om utformning av allmän plats, bland annat utformning av busshållplatser, gång- och cykelvägar samt övergångsställen.

Funktionsrätt påtalar även att kommunen, i linje med samrådsredogörelsens bedömning, ska genomföra en dialog med fastighetsägare om växtval och säkerställer att allgenperspektivet hanteras i genomförandet.

**Synskadades riksförbund Uppsala/Knivsta** anser att planförslaget inte säkerställer grundläggande tillgänglighet, orienterbarhet och trafiksäkerhet för synskadade och personer med funktionsnedsättning. Förbundet påtalar brister i de övergångsställen samt gång- och cykelvägar som redovisas och beskrivs i planbeskrivning. Förbundet anser inte heller att detaljplanen ger tillräckligt utrymme för tillgängliga och trafiksäkra busshållplatser utan att inkräkta på gång- och cykelytor. Förbundet anser generellt att andelen allmän plats är otillräcklig för att det ska vara möjligt att säkerställa

tillgängliga och säkra trafiklösningar. Vidare påtalar förbundet att informationen om det befintliga gång- och cykelnätet i planbeskrivningen inte är korrekt.

Förbundet har även lämnat synpunkter avseende trafikutredningen. De påtalar att det saknas en karta över befintliga gångbanor samt att utredningen bör kommentera att standarden gällande separering är låg. Förbundet anser att utfarten från kvarter 4 mot Ärentunavägen bör ges en sikt som motsvarar god standard. Vidare saknar man en redovisning av alternativet till en timglashållplats vid Ärentunavägen. De påtalar även behovet av att cykelparkeringar intill gångytor avgränsas, så att de kan passeras med vit köpp utan risk att fastna. Till sist påtalar förbundet att den redovisade gång- och cykelbanan söder om Ärentunavägen är för smal, och att cyklister i stället bör koncentreras till den norra sidan.

#### *Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning*

Bilderna i planbeskrivningen är illustrationer som är avsedda att visa exempel på hur området skulle kunna utformas. Planen detaljreglerar inte hur de allmänna platserna ska utformas, det beslutas i samband med efterföljande projektering och genomförande. Parallellt med planläggningen pågår ett anläggningsprojekt i vilket de allmänna platsernas utformning utreds. Synpunkter om de allmänna platsernas utformning har tagits vidare inom förvaltningen och hanteras i det arbetet.

Utformning av allmän plats ska följa Uppsala kommuns tekniska handbok. De mått som anges i den tekniska handboken är dock framtagna för nybyggnation. Vid en ombyggnation har kommunen alltid som ambition att leva upp till rekommendationerna, men befintliga omständigheter i form av markägande och fysiska förutsättningar på platsen kan göra att det inte alltid är möjligt.

Ett genomförande av detaljplanen innebär att gatuområdet generellt kan utökas jämfört med befintlig situation, med syftet att förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik. Detaljplanen möjliggör en breddning av gång- och cykelvägarna längs med de delar av Ärentunavägen och Fullerövägen som ingår i planområdet.

Detaljplanen möjliggör två olika utformningar av busshållplatsen vid Ärentunavägen, timglashållplats och kantstenshallplats. I båda fallen kan gång- och cykelbanan norr om Ärentunavägen utformas med samma bredd. Illustrationsplanen i planbeskrivningen har efter granskningen reviderats för att bättre överensstämma med plankartan och fördelningen mellan kvartersmark och allmän plats.

Trafikutredningen (Trivector, 2025) redovisas befintliga kombinerade gång- och cykelvägar i Storvreta. I utredningen konstateras det att de håller en låg standard och inte uppfyller rekommenderad bredd för kombinerade gång- och cykelbanor.

Sikten vid utfarten från kvarter 4 mot Ärentunavägen har studerats och bedöms vara godtagbar sett till Uppsala kommuns tekniska handbok.

Synpunkter gällande växtval har tagits vidare till exploitörerna. Kommunen har rådighet över växtval på allmän plats, i och med Gatu- och samhällsmiljönämndens ansvar för genomförandet av gator och parker.

## Mark och vatten

*Yttranden från remissinstanser och medborgare*

**Uppsala Vatten och Avfall AB** informerar om att planområdet ligger inom yttre vattenskyddsområde för kommunens vattentäkter i Uppsala- och Vattholmaåsarna och att gällande skyddsföreskrifter ska beaktas.

Bolaget informerar även om att planområdet till största del har måttlig känslighet med avseende på grundvattnets sårbarhet. Det förekommer även mindre områden med hög känslighet. Schaktningsarbetet för huskropparna kan medföra att det skyddande lerlagret schaktas bort och därmed riskerar känsligheten att ändras till hög. För områden med hög känslighet eller som riskerar att ändra klassificering till hög känslighet ska den högre känslighetsklassningen användas som utgångspunkt i släck- och dagvattenhantering. Pålning genom förorenad mark får inte ske eftersom det kan skada det skyddande jordlagret och leda till spridning av föroreningar till grundvattnet.

Bolaget påtalar att det i detaljplanen behöver framgå att planerad exploatering inte innebär en ökad risk för skada på upp- eller nedströms liggande fastigheter. Enligt skyfallskarteringen avrinner stora delar av skyfallsvattnet från omkringliggande områden längs Ärentunavägen och vidare mot en lågpunkt vid planerad parkeringsplats längs Jan Eriks väg. Även större delar av kvarter två, tre och fyra leds till samma lågpunkt. Enligt bolaget är det av stor vikt att markytan som är avsedd för plantering och dagvattenhantering är tillräckligt stor och kan höjdsättas så att omkringliggande fastigheter inte påverkas negativt.

Bolaget påtalar även att dagvattenutredningen endast nämner att en mindre del av vägdagvattnet planeras att omhändertas för rening på grund av den befintliga höjdsättningen. Bolaget ser gärna att det planeras för fördröjning och rening av vägdagvattnet inom allmän plats i samband med breddningen av Ärentunavägen, detta eftersom vägdagvatten generellt är det mest förorenade dagvattnet.

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** informerar att identifierade markföroreningar har anmälts till nämnden och noterar att en planbestämmelse som reglerar att startbesked inte får ges förrän markföroreningar inom kvarter två åtgärdats har tillkommit.

Nämnden påtalar att dagvattenutredningen inte har bedömt föroreningsbelastningen från planområdet avseende bromerade difenyletrar (PBDE), samtliga ämnen som förekommer i lägst statusklass för recipienten ska utredas och därmed även PBDE.

Nämnden framför att recipienten Fyrisån är känslig för tillskott av näringsämnen, framför allt fosfor. Även om en minskning av fosfor och kväve sker med föreslagna åtgärder så ligger halterna över de riktvärden som miljö- och hälsoskyddsnämnden anser är lämpliga att tillämpa. Förutom näringsämnena ligger även metallerna koppar och zink högt. Nämnden anser att det inom planarbetet ska utredas om det går, och är motiverat, att få ner halterna av näringsämnena och metallerna ytterligare än vad föreslagen dagvattenutredning visar.

I dagvattenutredningen redovisas föroreningsbelastningen för kvartersmark och allmän plats enskilt samt den samlade belastningen för hela planområdet (kvartersmark och allmän plats). Den redovisade föroreningsbelastningen för hela planområdet är lägre än föroreningsbelastningen som redovisas enbart för allmän plats, vilket nämnden anser behöver ses över.

*Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning*

Dagvattenutredningen (Tyréns, 2026) har kompletterats utifrån Uppsala Vatten och Avfall AB:s och Miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter.

I dagvattenutredningen redovisas förslag på åtgärder för att fördröja och rena en viss mängd vägdagvatten inom allmän plats. På grund av platsens fysiska förutsättningar samt behovet av busshållplatser, parkeringsplatser och angöring är möjligheterna att tillskapa ytterligare ytor för detta begränsade.

Beskrivningen av den planerade skyfallshantering har kompletterats i planbeskrivningen, och ett genomförande av detaljplanen bedöms inte öka risken för skador på upp- eller nedströms liggande fastigheter.

Detaljplanen reglerar inte hur de allmänna platserna ska utformas, det beslutas i ett senare skede. Uppsala Vatten och Avfall AB:s synpunkter har tagits vidare inom förvaltningen och det anläggningsprojekt som ansvarar för utformning av allmän plats.

I detaljplanen regleras att startbesked för ny markanvändning inom kvarter 2 inte får ges förrän markföroreningar har åtgärdats.

**Offentlig och kommersiell service***Yttranden från remissinstanser och medborgare*

**Storvreta Fastighetsägares Ekonomiska Förening** frågar var planen för nya byggnader för vårdcentral och bibliotek redovisas. De påpekar att om nuvarande lokaler ska användas för andra verksamheter så behöver nya lokaler uppföras i centrum.

Ett flertal **privatpersoner** har lämnat synpunkter gällande lokaler och service. En privatperson önskar att om en lokal ska användas till flera saker, så bör den kunna användas för gruppträning. En annan person efterfrågar lokaler för mötesplatser och mötesrum för föreningar. En person efterfrågar caféverksamhet och en annan någon form av hälsofrämjande lokal i centrum.

Två privatpersoner påtalar att det finns risk för höga lokalhyror, vilket kan göra det svårt att attrahera stabila verksamheter och leda till svårigheter för företag att överleva i nya byggnader.

En person har flera frågor och synpunkter gällande vårdcentralen och tandvård. Personen lyfter frågor om hur vårdcentralen och tandvården ska organiseras och lokaliseras, bland annat om nuvarande vårdcentral ska ersättas av tandvård eller om vårdcentralen ska finnas på två platser. Personen framhåller att en lokalisering av vårdcentralen i anslutning till vårdboende, alternativt i samma kvarter, skulle kunna underlätta verksamheten och minska behovet av personal som rör sig mellan byggnaderna.

*Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning*

Detaljplanen möjliggör fler verksamheter på platsen, exempelvis caféer, träningslokaler samt mötesplatser och mötesrum för föreningar, vilket gör det möjligt för fler näringsidkare att etablera sig i Storvreta.

I planförslaget föreslås biblioteket att vara kvar i befintliga lokaler, men detta regleras inte i detaljplanen.

I en detaljplan är det inte möjligt att reglera hyresnivåer. Däremot kan detaljplanearbetet verka för att hålla kostnaderna nere i detaljplaneskedet, vilket i förlängningen kan skapa förutsättningar för lägre hyror.

Detaljplanen möjliggör uppförandet av en ny vårdcentral i kvarter 1. Detaljplanen reglerar inte i detalj hur vårdcentralen och tandvården ska organiseras eller var de ska placeras. I ett av planförslagen för kvarter 1 föreslås vårdcentralen att flyttas till en ny byggnad, den kan även finnas kvar i befintlig byggnad.

### **Teknisk försörjning**

#### *Yttranden från remissinstanser och medborgare*

**Uppsala Vatten och Avfall AB** noterar att delar av kvarter fyra gått från att innehålla flerbostadshus till radhus/parhus. Om radhusen avses styckas av till enskilda fastigheter behöver det finnas ett u-område om minst åtta meters bredd i fastigheternas omedelbara närhet. Plusmakerad mark behöver i så fall utgå och ersättas med ett u-område. Om radhusen ingår i samma bostadsrättsförening som övriga kvarter fyra kan anslutning till vatten- och avloppsnetet i stället ske från Ärentunavägen. Bolaget önskar att området kompletteras med en planbestämmelse om minsta fastighetsstorlek.

Bolaget informerar även om att det finns befintliga vatten- och avloppsledningar i Ärentunavägen som fastigheten Storvreta 47:1 ansluter till. Vatten- och avloppsledningarna inom kvarter ett behöver flyttas då marken planeras att bebyggas. Bolaget har även befintliga vatten- och avloppsledningar längs Vattgårdsvägen, dit Storvreta 46:2 kan anslutas.

Bolaget informerar även om att samtliga verksamheter som tillreder livsmedel behöver fettavskiljare. För tömning av fettavskiljare behöver uppställningsplats för slamsugningsfordon finnas i dess närhet.

**Brandförsvaret** (på delegation av **Räddningsnämnden**) förutsätter att brandposter anläggs inom planområdet.

**Svenska kraftnät** har inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och lämnar därför inga synpunkter.

**Vattenfall Eldistribution** noterar att deras synpunkter från samrådet har beaktats, och har därmed inget att tillägga.

En **privatperson** påtalar behovet av att ha tillräckligt många parkeringsplatser med laddning. En annan anser att det inte behövs några elbilsplatser eftersom dessa står tomma.

#### *Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning*

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Uppsala Vatten och Avfall AB:s synpunkter. Ett markreservat för allmännyttiga ledningar begränsar användningen av området och fastighetsägarens möjlighet att använda marken, även om en ledningsrätt inte bildas. Eftersom ett markreservat innebär en begränsning av markens användning behöver dess placering bedömas noggrant så att det innebär någon onödig inskränkning för fastighetsägaren. Exploatören planerar i dagsläget inte att stycka de föreslagna radhusen i kvarter 4 i separata enheter. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer således

att detaljplanen kan genomföras utan ytterligare markreservat för allmännyttiga ledningar eller en begränsning av minsta fastighetsstorlek.

Behovet av brandposter har noterats och frågan kommer att hanteras vidare under detaljplanens genomförande.

Detaljplanen reglerar inte parkeringsplatser för elbilar, synpunkterna tas vidare inom förvaltningen.

## Hälsa och säkerhet

*Yttranden från remissinstanser och medborgare*

**Länsstyrelsen** uppmärksammar att det efter samrådsskedet tagits fram en kompletterade bullerutredning för kvarter fyra. I utredningen framgår det att bullerskärmar behöver uppföras för att riktvärdet vid uteplatser ska uppfyllas för samtliga radhus. Skärmarna ska vara täta och minst två meter höga. Det framgår inte av slutsatserna om denna förutsättning inkluderats vid bedömningen av om uteplatser kan anläggas så att riktvärden i trafikbullerförordningen (2015:216) innehålls. Om uteplatserna för de östra husen kan anläggas så att riktvärden klaras utan bullerskärmar så bör det beskrivas närmare. Att bullerskärman uppförs behöver annars säkerställas med en planbestämmelse. Länsstyrelsen meddelar att kommunen behöver visa att riktlinjerna enligt trafikbullerförordningen innehålls, annars kan länsstyrelsen komma att överpröva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Länsstyrelsen påtalar även att det av planbeskrivning framgår att för kvarter tre inte finns möjlighet att anlägga en gemensam uteplats där riktvärdena enligt trafikbullerförordningen innehålls. För att en uteplats där riktvärden ska kunna anläggas behöver bullerskärm eller andra bullerdämpande åtgärder uppföras. För kommunen finns flera möjliga lösningar när det gäller att säkerställa att riktvärden följas. Det kan exempelvis vara att en bullerdämpande skyddsåtgärd regleras i plankartan. Eftersom det inte finns något krav i plan- och bygglagen på att en bostad ska ha en uteplats är en annan möjlighet att med planbestämmelser förbjuda uteplats i den aktuella delen av planområdet. Till antagandet behöver kommunen visa att riktlinjerna enligt trafikbullerförordningen innehålls, annars kan länsstyrelsen komma att överpröva kommunens beslut om att anta detaljplanen.

**Trafikverket** anser att mätningar av vibrationer gör genomföras under sju dygn, eftersom tågens sammansättning varierar över dygnet och mellan olika veckodagar. Om möjligt bör mätpunkterna placeras vid de planerade bostadsbyggnaderna som ligger närmast järnvägen. Trafikverket ifrågasätter om det verkligen föreligger risk för stomljud med tanke på att byggnaderna planeras inom ett område med lösare jordarter.

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** påtalar att planbeskrivningen redogör för att gällande bullerriktvärden kan uppfyllas för den planerade bebyggelsen, dock under förutsättning att vissa bullerskyddsåtgärder kommer tillstånd inom kvarter tre och fyra. Nämnden ser positivt på att planbestämmelser införs där det är motivet, för att säkerställa att gällande riktvärden efterlevs.

**Brandförsvaret** (på delegation av **Räddningsnämnden**) vill förtydliga att avståndet mellan uppställningsplats för räddningsfordon och en byggnadsangreppspunkt inte ska överstiga 50 meter enligt BFS 2024:13. För större byggnader krävs ofta att samtliga entréer kan nås inom 50 meter.

**Funktionsrätt** anser att bullerfrågan för uteplatser och vistelseytor behöver hanteras med faktiska åtgärder där riktvärden riskerar att överskridas, så att utemiljöerna blir användbara, även för bullerkänsliga grupper.

#### *Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning*

Plankartan har kompletterats med en planbestämmelse som säkerställer att bullerskyddade uteplatser tillgodoses i kvarter 3 och 4. Därmed uppfyller detaljplanen riktlinjerna i trafikbullerförordningen.

Vibrationsutredningen (ACAD, 2025) visar att det finns möjligheter att uppfylla Trafikverkets riktvärden gällande kännbara vibrationer och stömljud. Detta säkerställs med två planbestämmelser som reglerar byggnadernas utförande i kvarter 4.

Planbeskrivningen har reviderats utifrån brandförsvarets synpunkter.

### **Genomförandefrågor**

#### *Yttranden från remissinstanser och medborgare*

**Kommunala lantmäterimyndigheten** påtalar att det i planbeskrivningen anges att exploateringsavtal ska upprättas, men att inget ytterligare anges om innehållet. Kommunen ska, enligt 4 kapitlet 33 § tredje stycket andra meningen plan- och bygglagen, i planbeskrivningen redovisa avtalets huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal. Samtliga åtaganden ska redovisas på en översiktlig nivå, men där det ändå ska gå att bedöma vad åtagandena innebär. Lantmäterimyndigheten bedömer att handlingarna i nuvarande skick inte är tillräckligt tydliga och behöver kompletteras.

När redovisningen av innehållet i ett kommande exploateringsavtal saknas i planbeskrivningen innebär det att det inte finns någon möjlighet för lantmäterimyndigheten att utföra sin lagstadgade uppgift att lämna råd i de fall avtalsinnehållet strider mot reglerna i 6 kapitlet 40 – 42 §§ plan- och bygglagen. Det innebär också att de som är berörda av planen inte har någon möjlighet att överblicka de konsekvenser som det tänkta avtalsinnehållet kommer att få, bland annat vid genomförandet av detaljplanen.

Lantmäterimyndigheten påtalar även att användningen *Tekniska anläggningar (E)*, kan komma att anses vara kvartersmark för annat än enskilt bebyggenade (allmän kvartersmark). När det förekommer allmän kvartersmark i en plan bör kommunen i planbeskrivningen redovisa att det aktuella området bedöms vara allmän kvartersmark. Under konsekvenser bör en redovisning göras av att kommunen har rätt, respektive anmodan av fastighetens ägare är skyldig, att lösa in området enligt 6 kapitlet 13 § och 14 kapitlet 14 § plan- och bygglagen.

En privatperson påtalar att barnperspektivet bör beaktas under byggtiden. Om byggtrafik ska tillkomma och parkeringsplatser tas bort, vilket innebär att flera stannar mitt i vägen för att släppa av barn, så kommer det att bli jättefarligt.

#### *Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning*

I planbeskrivningen redogörs översiktligt för exploateringsavtalets huvudsakliga innehåll. Den beskriver konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av sådana avtal, under rubrikerna *Kostnadsfördelning* och *Exploateringsavtal*.

Planbeskrivningen har kompletterats avseende kvartersmark för annat än enskilt bebyggande (allmän kvartersmark).

Det dagliga livet ska kunna fortgå även när byggnation pågår. Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i vikten av att tillämpa ett barnperspektiv under byggtiden, så att barn ska kunna ta sig till och från skolan på ett säkert sätt. När ett bygge påbörjas är en exploatör skyldig att upprätta en så kallad trafikanordningsplan som sedan ska godkännas av kommunen innan avspärrningar i allmänna anläggningar kan göras. Uppsala kommun arbetar på olika sätt med att utforma säkra skolvägar och synpunkten har tagits vidare inom förvaltningen.

## **Planprocess och dialog**

### *Yttranden från remissinstanser och medborgare*

En privatperson anger att de som närmsta granne inte fått vara delaktiga i beslut om att fastigheten Storvreta 3:67 ska nyttjas till annat än vanlig villatomt.

En privatperson påtalar att flera är ledsna och uttrycker att det inte är någon idé att lämna synpunkter eftersom man ändå inte blir lyssnad på. En annan anser att förslaget med höga hus tyder på bristande kunskap om tidigare reaktioner och en ovilja att beakta Storvretabornas synpunkter.

En privatperson påtalar att granskningshandlingarna borde varit tillgängliga på Storvretabiblioteket eftersom alla inte är digitaliserade.

### *Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning*

I planprocessen, och i övrig samhällsplanering, sker alltid avvägningar mellan olika intressen, både allmänna och enskilda. Bostadsförsörjningen är ett exempel på ett viktigt allmänt intresse. I yttranden från olika myndigheter, kommunala nämnder, föreningar, fastighetsägare och privatpersoner framförs andra intressen, allmänna som enskilda.

De synpunkter som kommer in under en planprocess varierar generellt, och ofta brukar ett antal synpunkter gå emot varandra. Det innebär att alla inte kan få alla sina synpunkter tillgodosedda. Men alla inlämnade synpunkter, både från allmänheten och remissinstanser, hanteras och vägs in i de bedömningar och avvägningar som görs. Under planarbetet för Storvreta centrum har engagemanget varit stort. Många av de privatpersoner som yttrat sig vill att centrum ska utvecklas med låg bebyggelse och med fler parkeringsplatser. Under planprocessen har planförslaget reviderats med syftet att än mer anpassa den nya bebyggelsen till Storvretas karaktär.

Ägare till de fastigheter som direkt angränsar till planområdet har ingått i sakägarkretsen samt informerats och beretts möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget under planprocessen. Delaktighet under planprocessens samråd och granskning dokumenteras inför politiska beslut i samrådsredogörelse och granskningsutlåtande (detta dokument).

Synpunkten gällande tillgången till fysiska granskningshandlingar på Storvretabiblioteket har tagits vidare inom förvaltningen.

## Övrigt

*Yttranden från remissinstanser och medborgare*

**PostNord** som har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten skriver att post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox i anslutning till entrén. Färdvägen till postanordningen ska vara öppen och farbar året runt för valt fordon.

En **privatperson** påtalar att cykelvägen in till Uppsala helt saknar belysning längs två kilometer av sträckan, vilket betyder att många av de som vill cykla året runt inte har möjlighet att göra det.

Två privatpersoner efterfrågar bättre dricksvatten i Storvreta.

En privatperson påtalar att några angivna väderstreck blivit fel i figur 17 och 19, samt att bildtexterna till figur 24 och 25 förväxplats.

*Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning*

Detaljplanen reglerar inte placering av fastighetsbox för post, kvaliteten på dricksvattnet eller belysningen på gång- och cykelvägar utanför planområdet. Uppsala kommun ansvarar för belysning av kommunala gång- och cykelvägar och Trafikverket för de statliga.

Uppsala Vatten och Avfall AB arbetar med att bygga ett nytt vattenverk i Storvreta, som beräknas vara klart under kvartal fyra 2026.

Bildtexter och angivna väderstreck har korrigerats.

## Bilaga

Länsstyrelsens yttrande

Stadsbyggnadsförvaltningen

Boel Hellman  
planchef