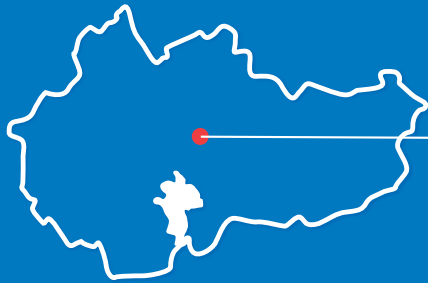
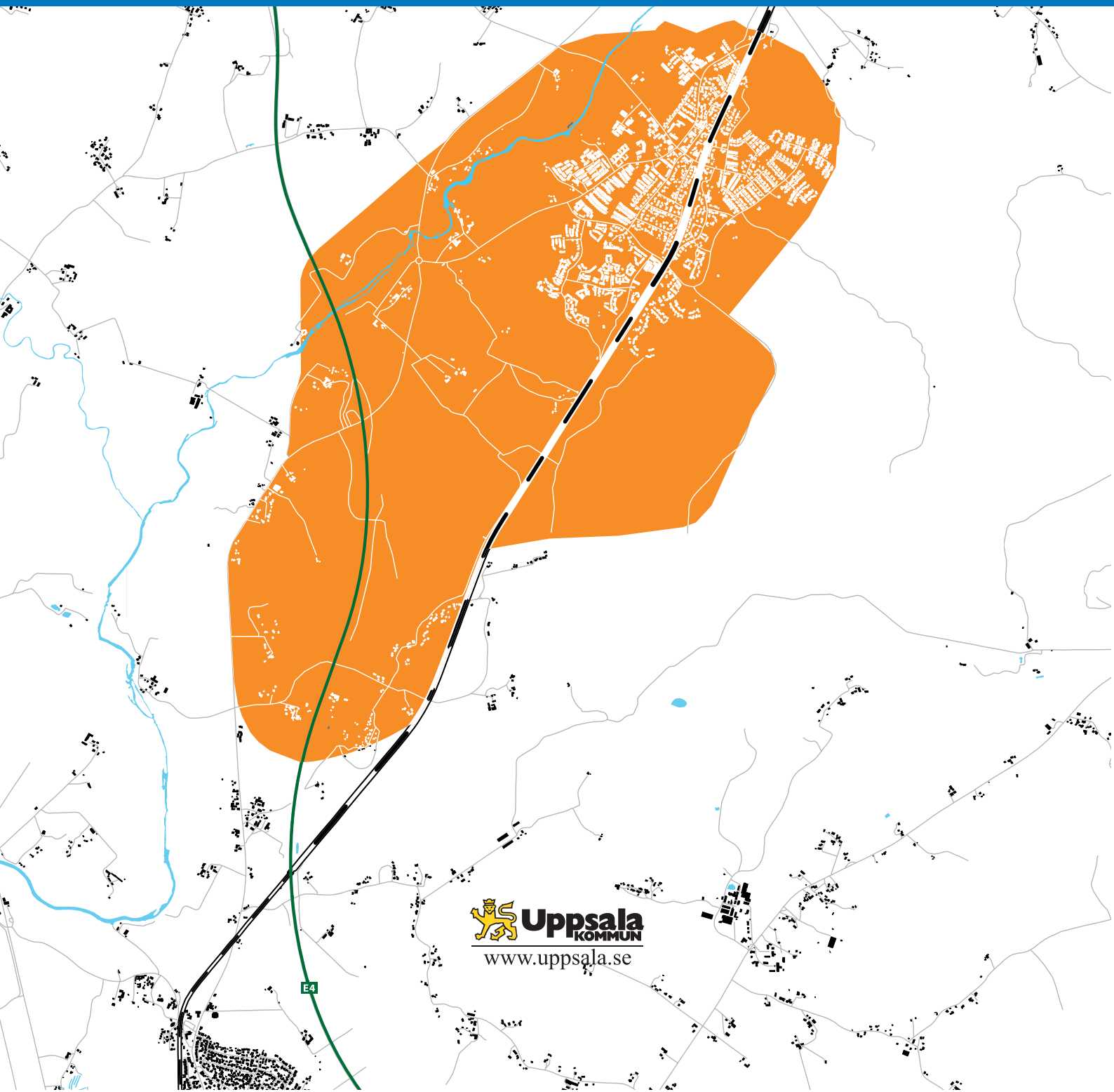


Diarienummer:
2012/20028-1



Storvreta

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN 2012



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

Sammanfattning av planen

Fyrisålandskapet

Förbättrad kontakt med Storvreta. Ökad tillgänglighet med vandringsleder till och i naturområdet.

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 verksamhetsområde.

Framtida utredningsområde

Delar av området är intressant för arealkrävande verksamheter.

Ny trafikplats

Avfart/påfart E4:an.

VA- utbyggnad

Utbyggnad av reningsverk. Etablering av nytt vattenverk.

Adolfsberg

Ca 300 nya bostäder

Kompletteringar i befintliga Storvreta

Ca 200 nya bostäder kan integreras i bebyggelsen

Idrottsområde

Området vid Storskogen utvecklas vidare med nya verksamheter.

Centrumområde/ resecentrum

Ny centumbildning 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, idrottsanläggning, handels- och verksamhetsområde.

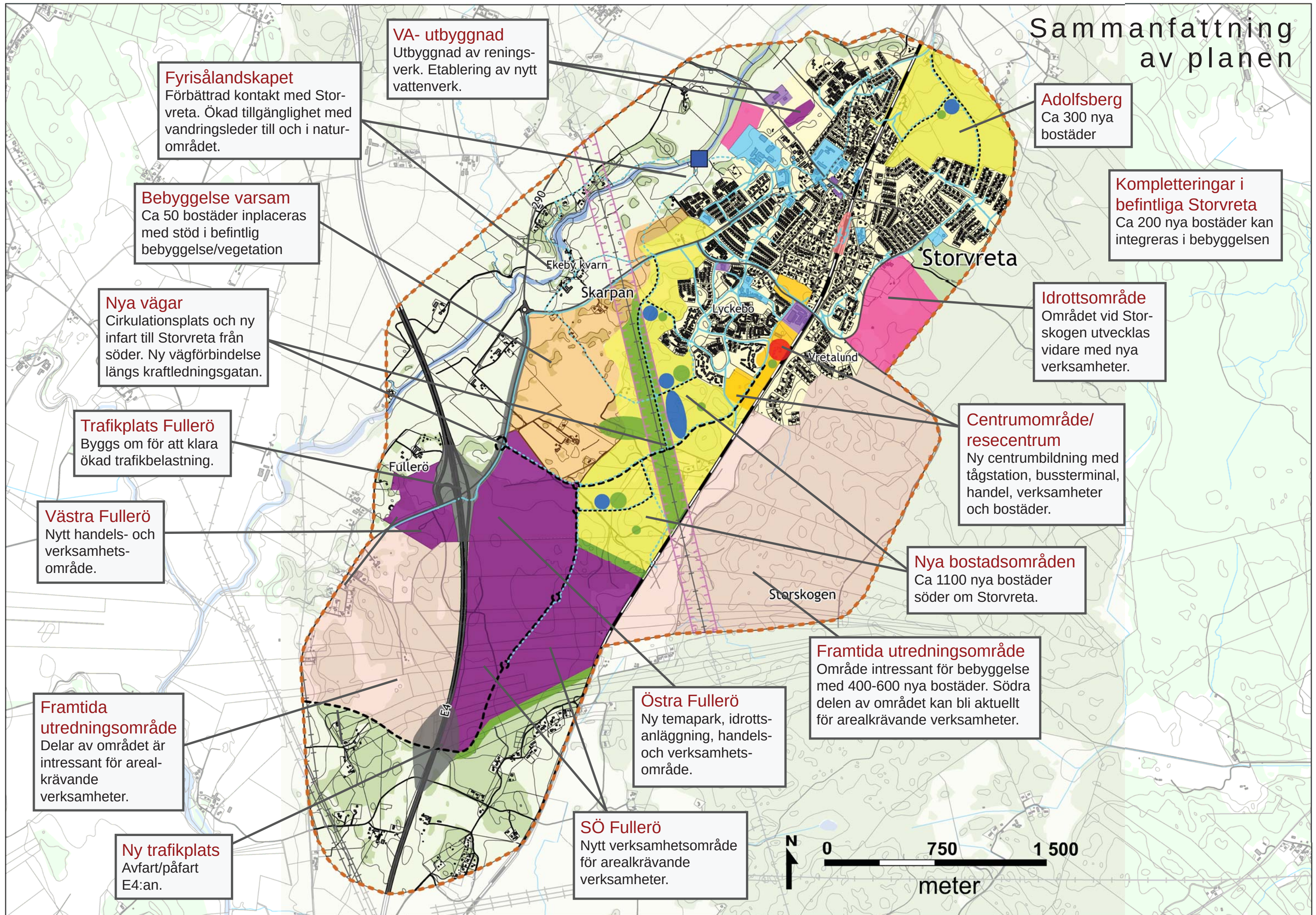
SÖ Fullerö

Nytt verksamhetsområde för arealkrävande verksamheter.



0 750 1 500

meter



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 samhälls-ekonomiska 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 verksamhetsområden 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 vägnätsuppsybyggnad. 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.

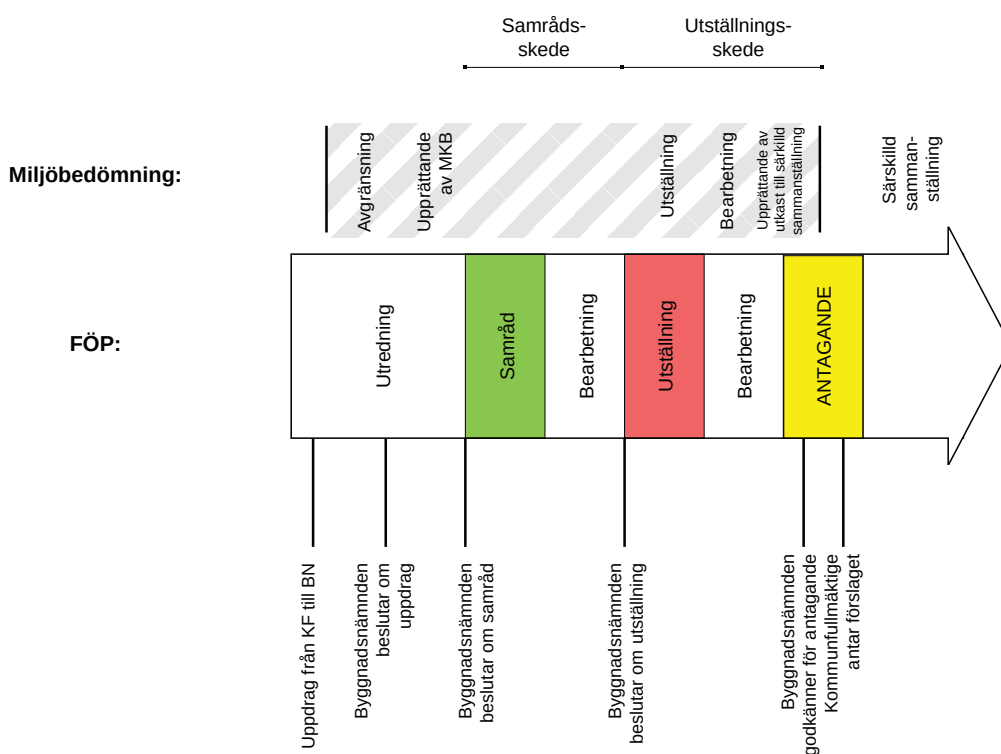
-Konsekvensanalys Storvreta - en förenklad analys av förutsättningar för och konsekvenser av ökad handel i Fullerö. Utredning framtagen av HUI.

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 Störvreta. 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 Störvreta och en beskrivning av vad som utgör Störvretas 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 framtidsankar.

Ett 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 andra val 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*.

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

Detaljplanearbete pågår bland annat för områdena Fullerömotet, sydöstra, dnr 2012/20019, och Ekshagen-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 §.

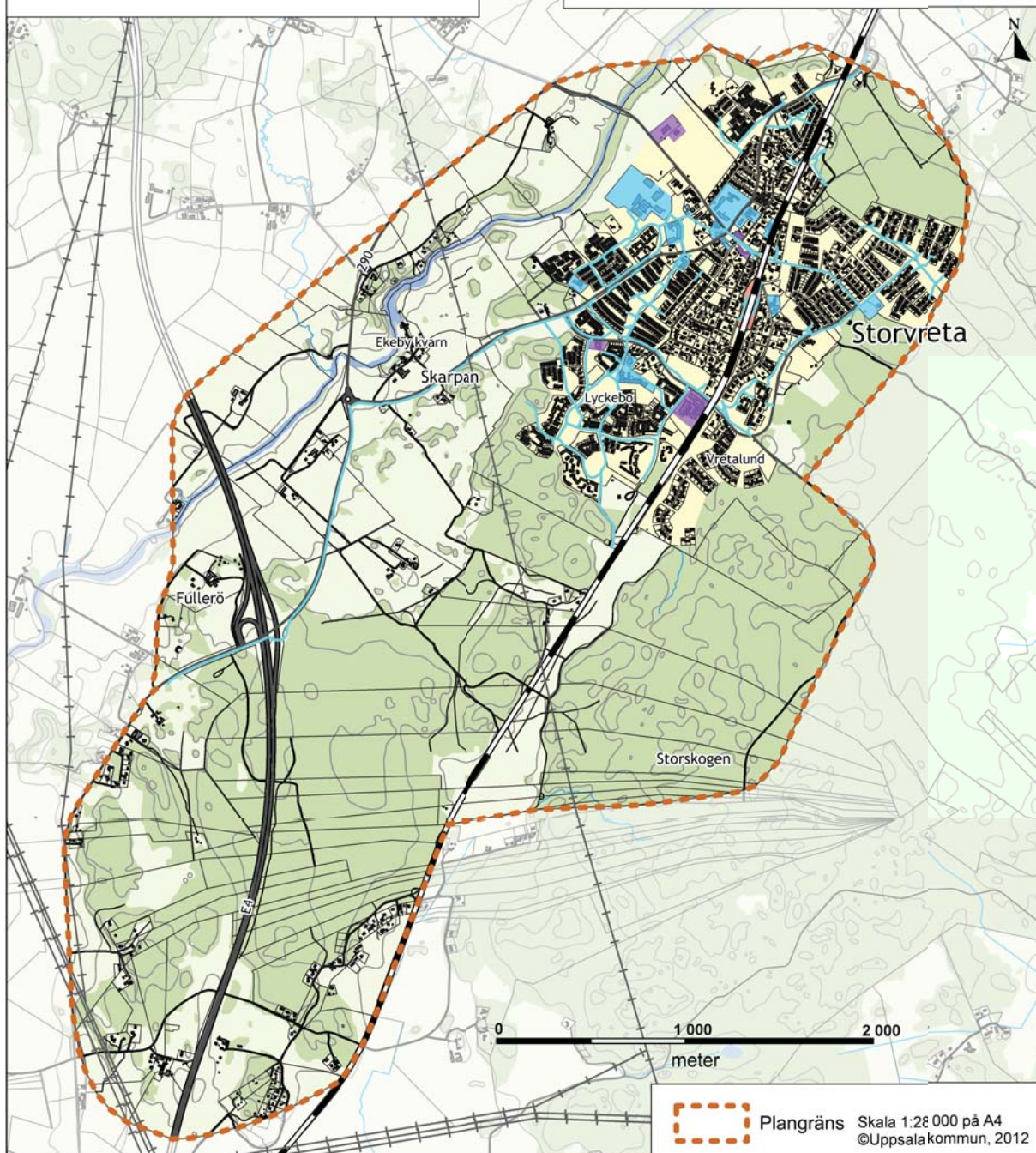
Naturreservat och Natura 2000

Del av Storskogen är Natura 2000-område och består 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

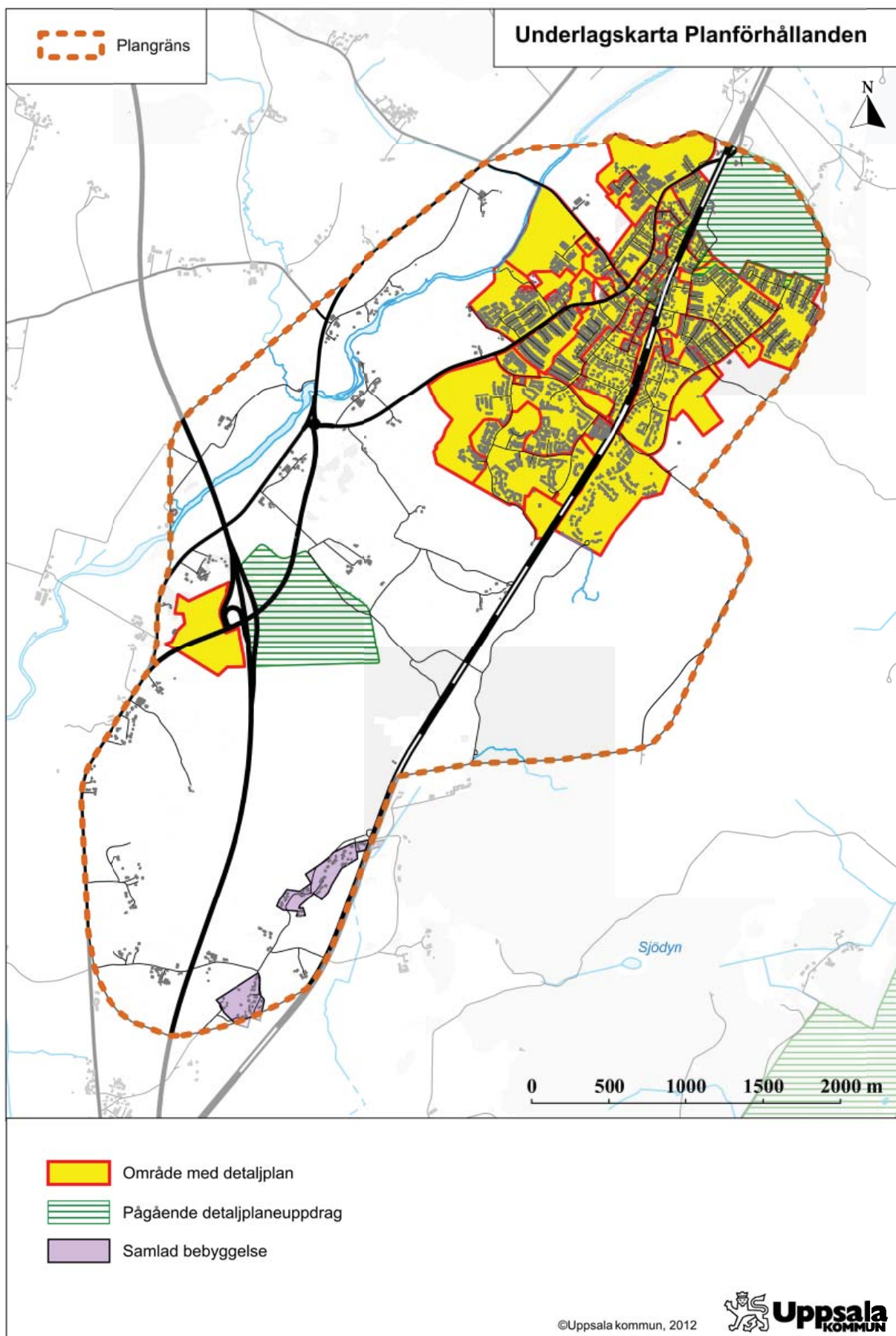
Underlagskarta,
Befintlig mark- och vattenanvändning

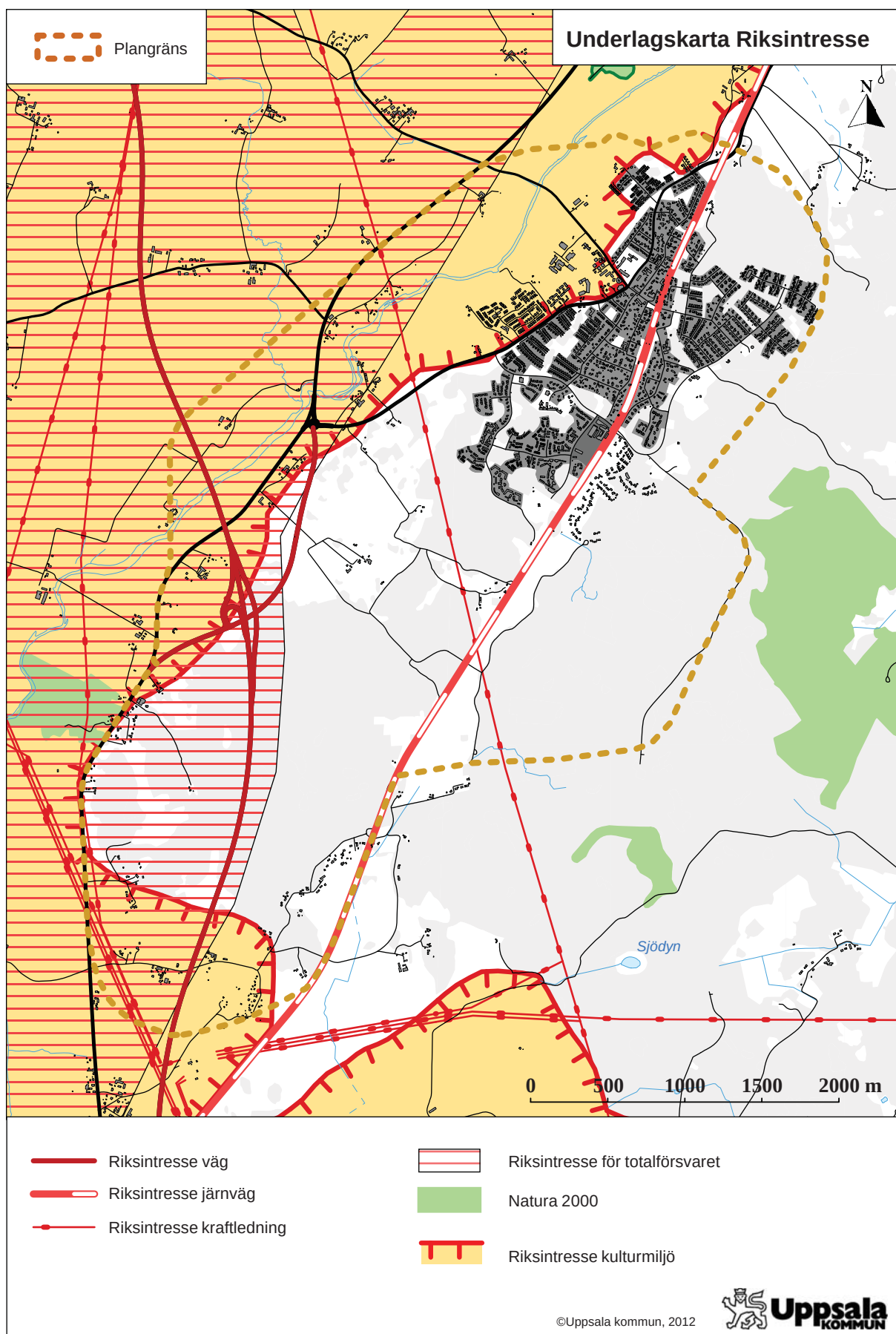


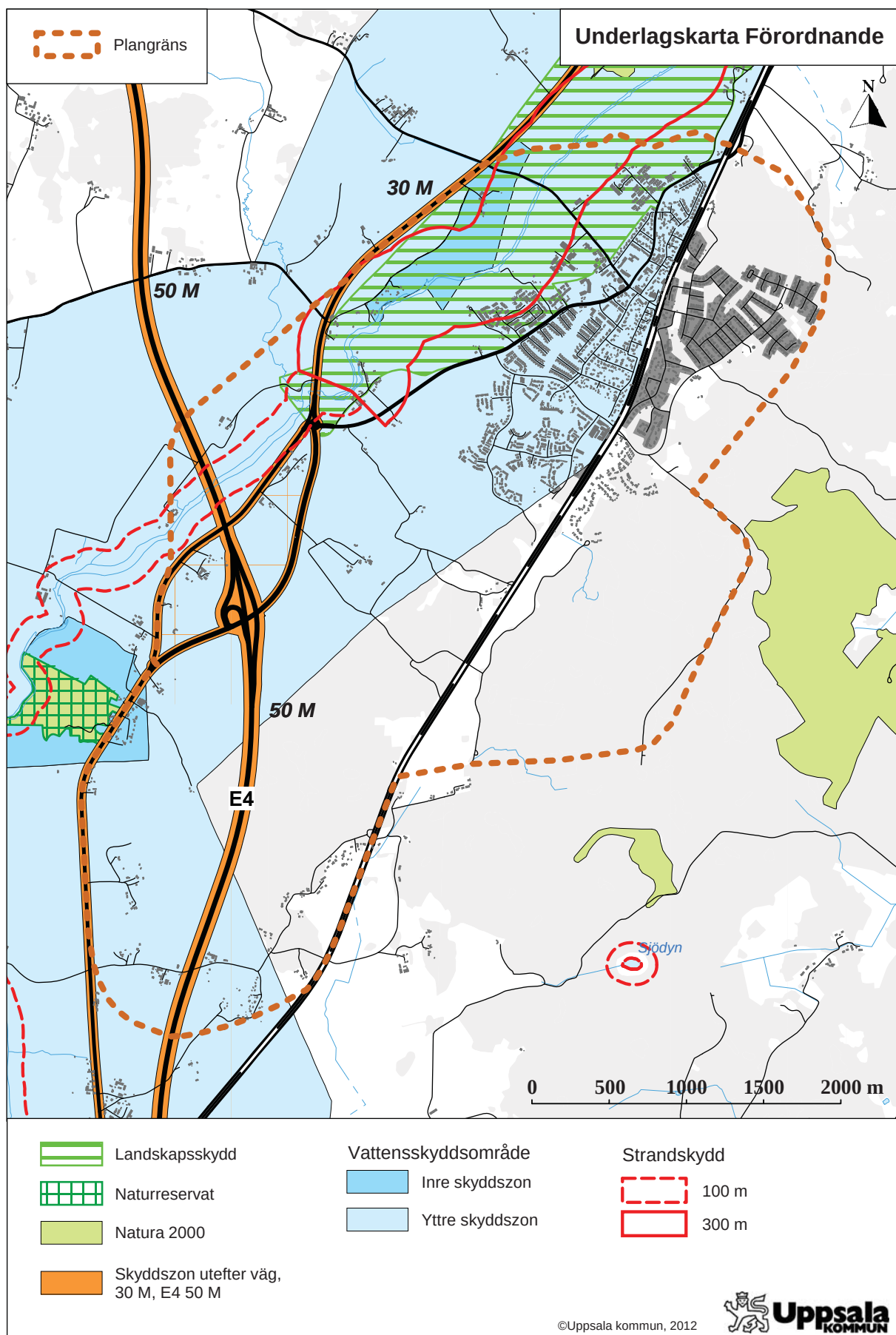
Befintlig mark- och vattenanvändning

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

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







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 gravfält 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. Bebyggelseutvecklingen 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



Årummet längs Fyrisån

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.

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.

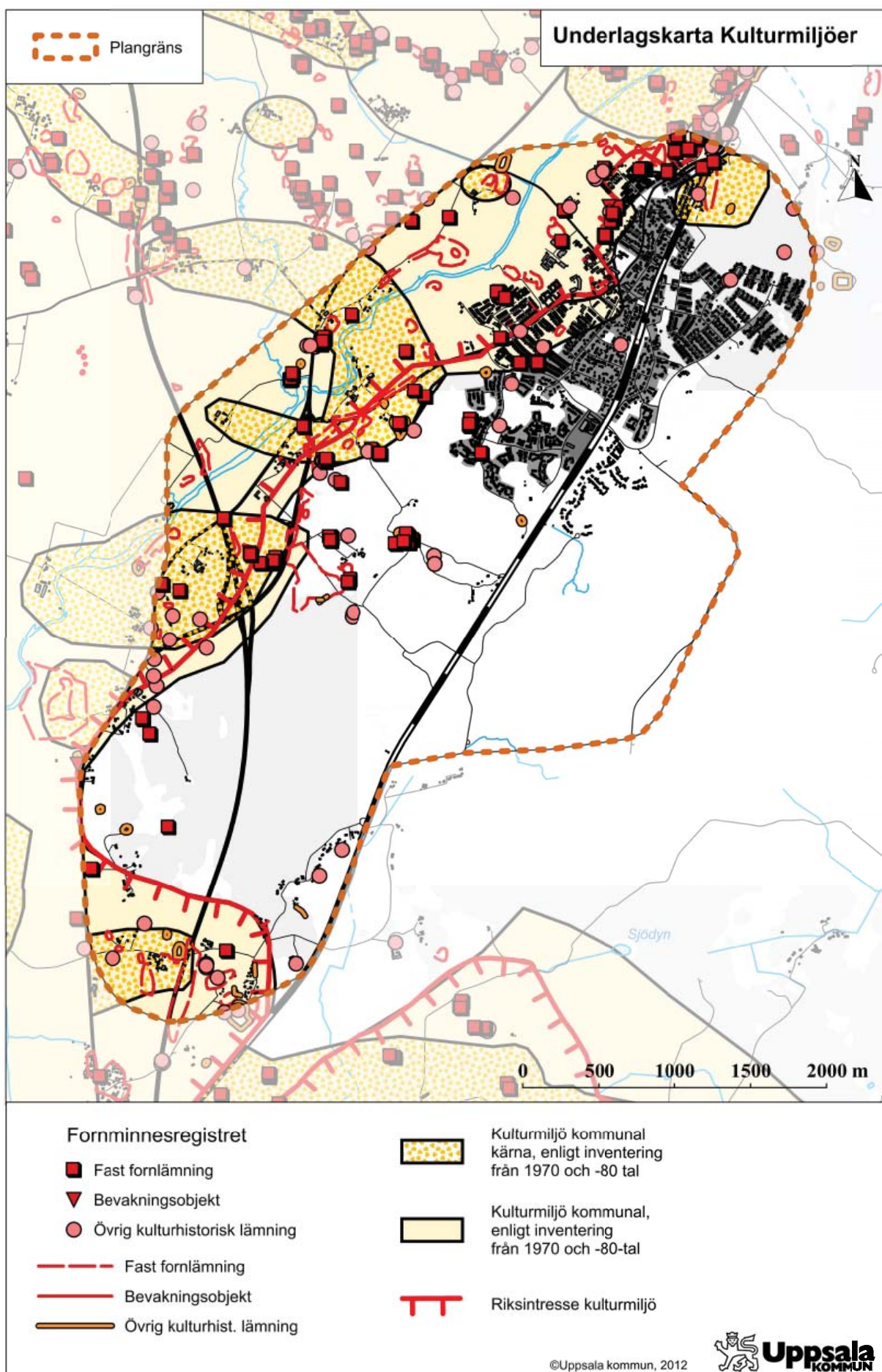
Kvarnverksamheten avslutades 1987 men dess tekniska utrustning lär fortfarande finnas kvar. Under 1990-talet förekom vid Ekeby aktiviteter som syftade till att skapa en plats för olika kulturyttringar. Kvarnmiljön fungerade som en arena där kultur, natur och människa skulle samspela med varandra och 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



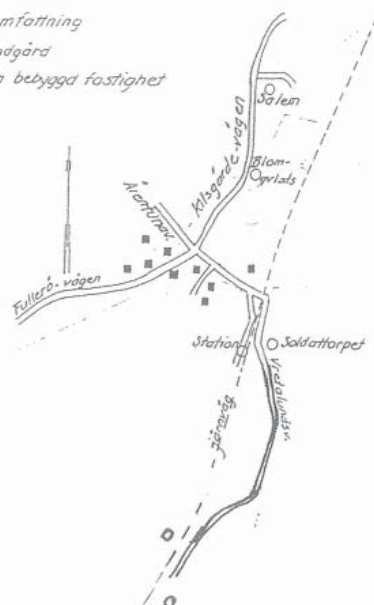
1

STORVRETA SAMHÄLLE ÅR 1900 ■ Kertners

Bebyggelsens omfattning

■ betecknar bondgård

○ --- annan bebyggd fastighet



2

STORVRETA SAMHÄLLE ÅR 1920 ■

Bebyggelsens omfattning

■ betecknar bondgård

○ --- annan bebyggd fastighet



3

STORVRETA SAMHÄLLE ÅR 1940 ○

Bebyggelsens omfattning

○ betecknar bebyggd fastighet



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 stations-samhälle började bykärnan förtätas och växa runt se-kelskiftet. 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



Palmska villan längs Ärentunavägen



Villa Lugnet längs Hasselvägen

orten. I nya kvarter blandades bostadshus med industribyggnader, framförallt längs Jan-Eriks väg.

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 pendeltågssystem. 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

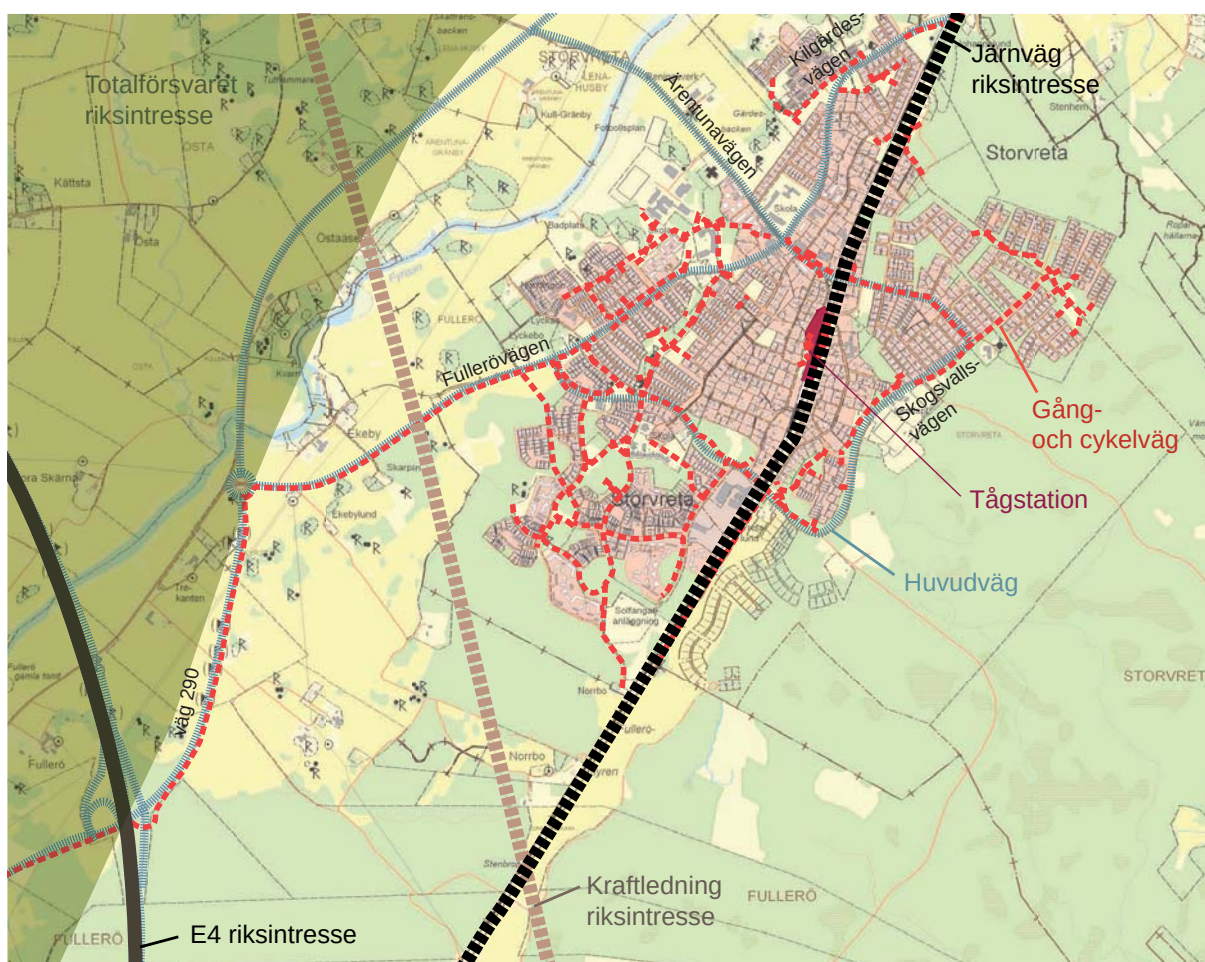
fulla och antal resenärer kan i nuvarande situation inte öka p.g.a. begränsning i rälskapaciteten genom Gamla Uppsala. Dubbelspår genom Gamla Uppsala för att öka kapaciteten ligger i Trafikverkets planer för år 2017.

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 Storröta något.

Storröta 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 Storröta ligger lite avskild, 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 skogbevuxna 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 cinnober-



Åkerlandskap längs Fyrisån



Skarpan söder om Storvreta tätort. Området har stora naturvärden

bagge med skydd enligt artskyddsförordningen 4§.

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.

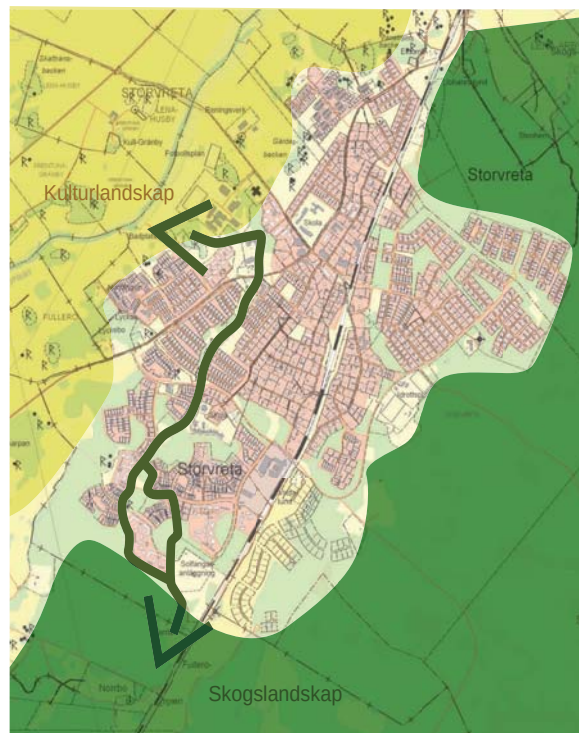
Området runt Fyrisåns dalgång är klassat som ekologiskt särskilt känsligt område och utgör ett populärt utflyktsmål med en del promenadslingor.

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.

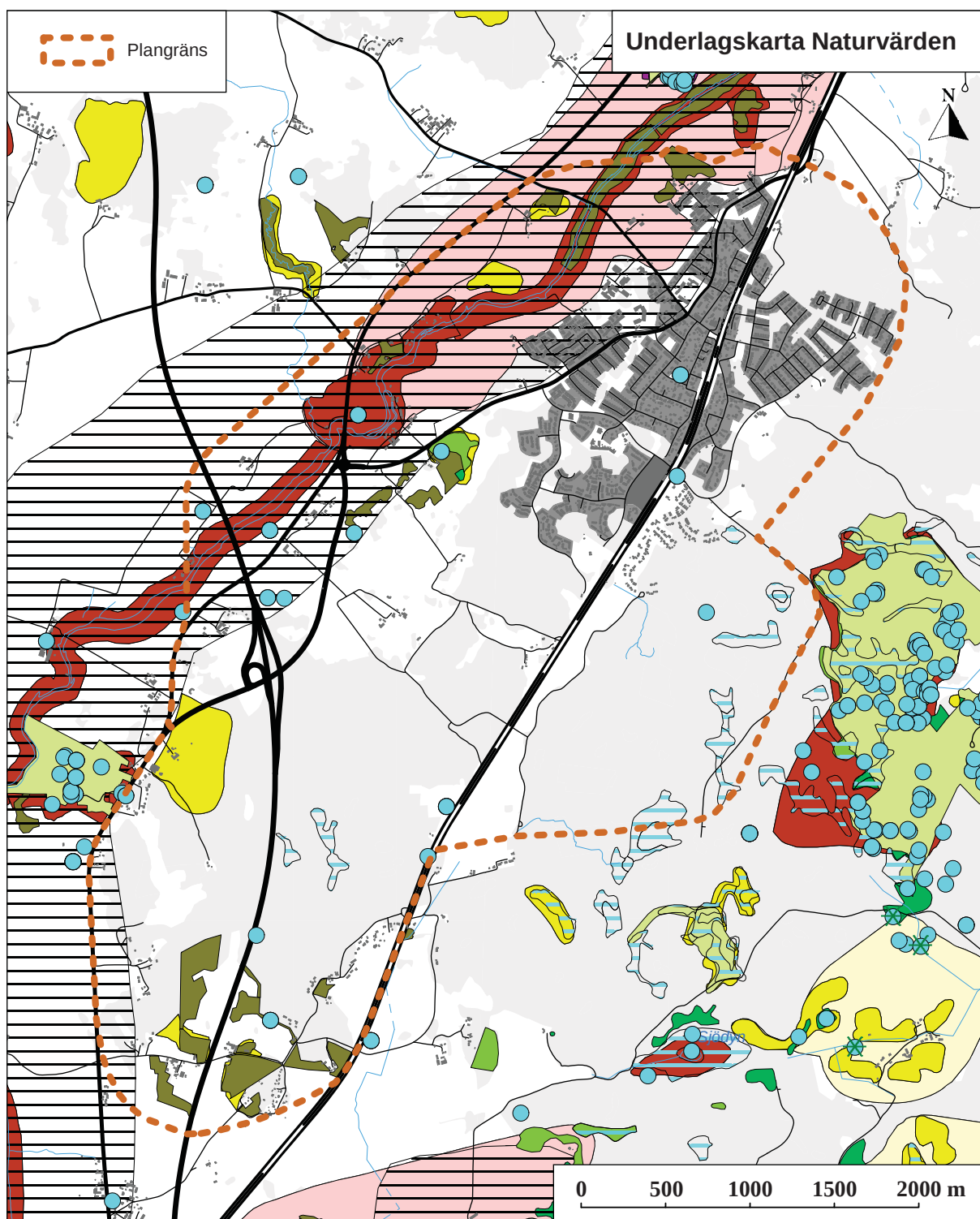
Ortens viktigaste rekreationsskog är Storskogen (Örlösån) öster om järnvägen. Kärnområdet ingår i EU:s nätverk Natura 2000.

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 Friluftsförbundets stuga. Tiptoppen 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



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 Årentuna. På kvällar och helger uppfylls gymnastikhallarna med spelande lag, utan möjlighet till att ta emot publik. I Storvreta finns även en aktiv friluftsrörelse



Strandängar och fotbollsplaner längs ån



Majbrasan förbereds vid badplatsen



Idrottsplatsen vid Storskogen

rörelse där Årentuna Scoutkår, Friluftsrörelsen och Lyckebykyrkans Scouter kan nämnas. Hästhållning finns på många håll och flera föreningar där till, exempelvis Årentuna Ryttarsällskap och Storvreta ridklubb. Kultur och historia vårdas aktivt av Storvreta kultur- och hembygdsförening.

Badplatsen i Fyrisån används i mycket liten utsträckning till friluftsbad. Den har inte uppgraderats på lång tid på grund av tidigare otjänligt vatten. Vattnets kvalitet har dock förbättrats markant 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 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.

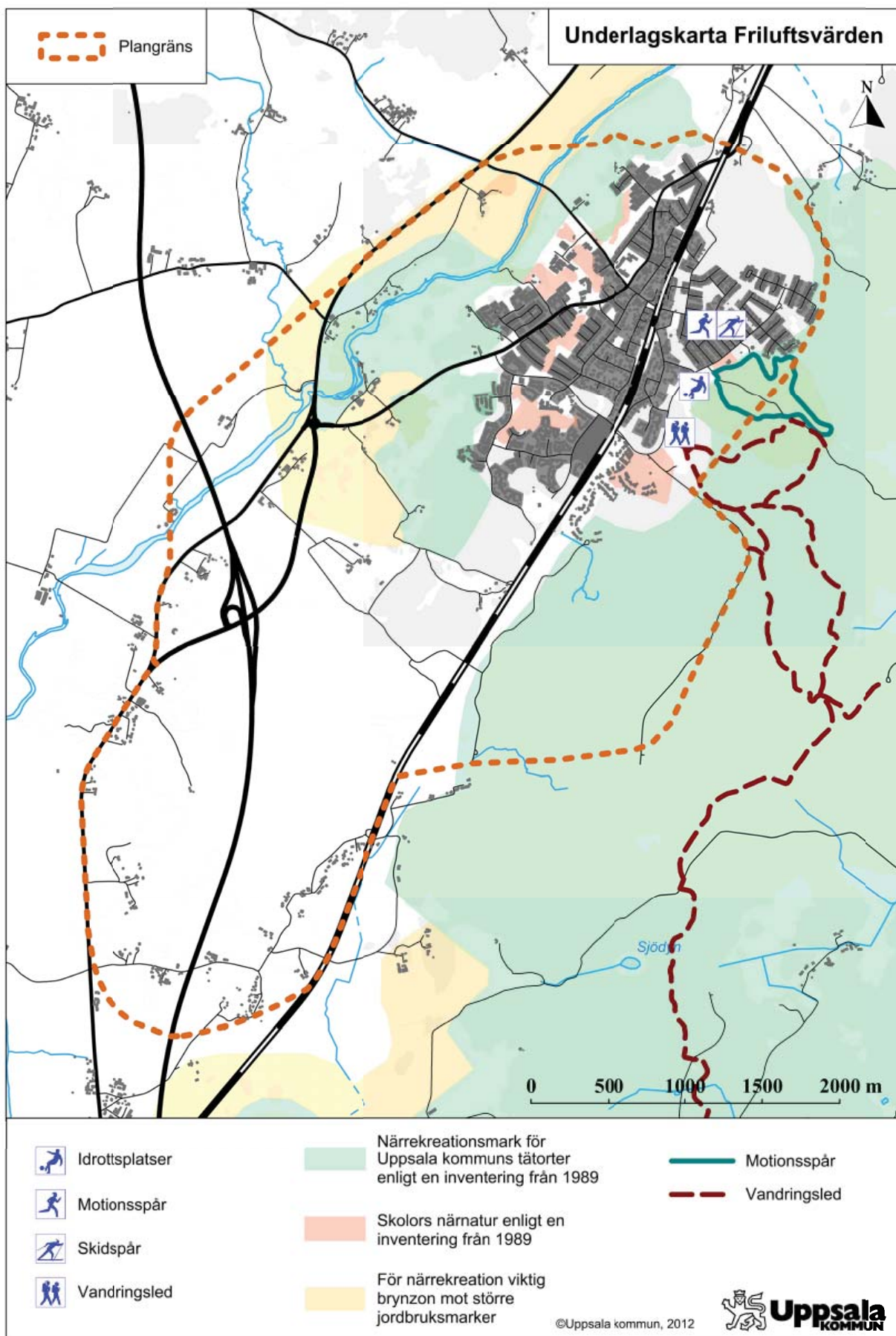
Nedan följer en rad anteckningar.

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 Badmintonhall, Sporthall, Badplats, Badhus, Gräs till fotbollsplan, Mer saker för äldre”



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 trädungar sprade 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 perspektiv.



Handelsknuten, östra Lyckebo



Storvreta centrum

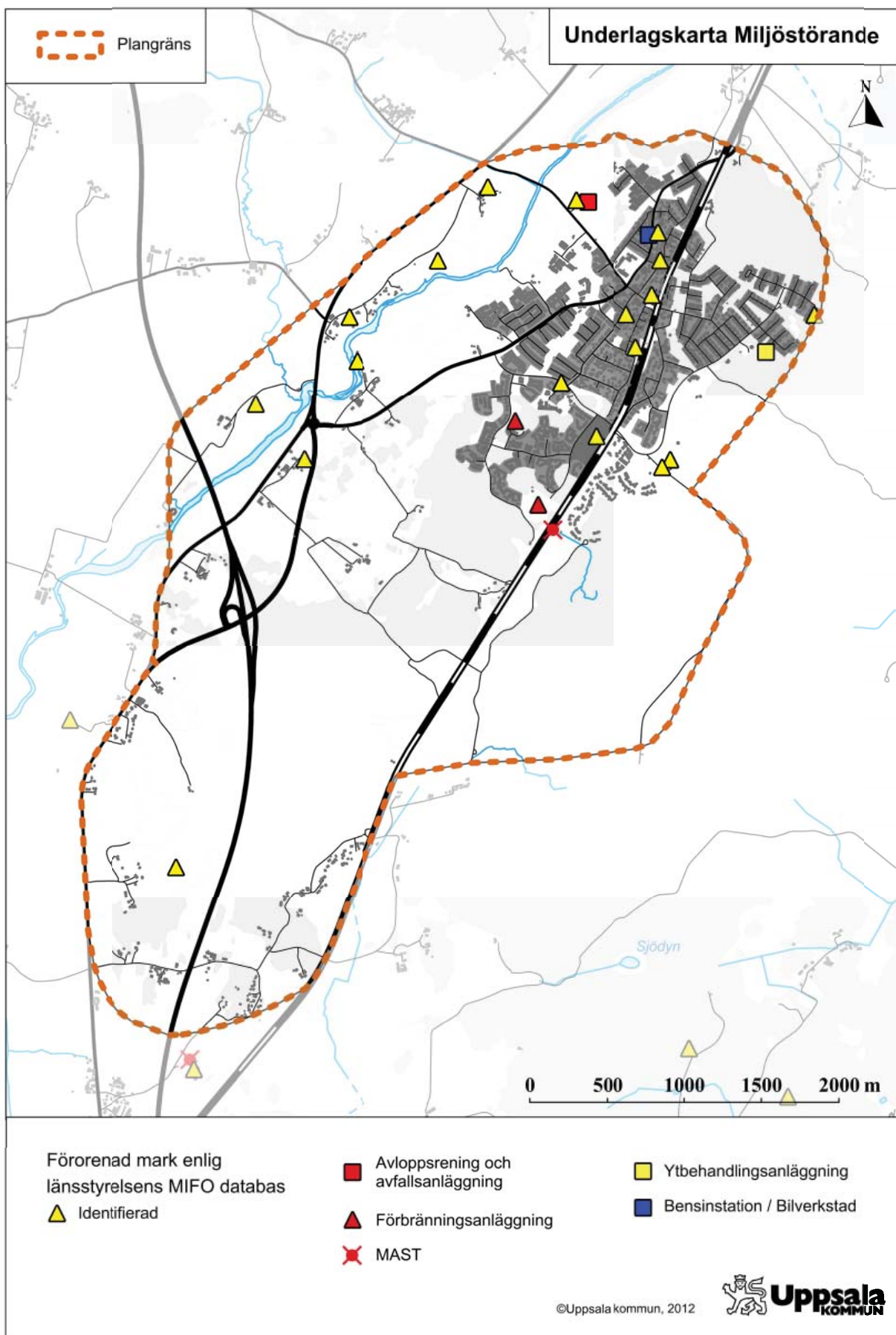
Offentlig service

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.



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 stöds 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 seniorbostäder 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 värme-lagring av solvärme. Denna idag outnyttjade resurs tas tillvara då nya hus byggs med solfånga 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 trafikant-service 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 turiststad 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 be-

folkningsökningen 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 när-service 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 Handels 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 när-service.

Offentlig service

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

Närhet till skolor och förskolor bör säkerställas i nytilkomna 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 ianspråk tar 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 biblioteksstrukturen 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 lokaliseringmöjligheter 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 utvecklats 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 nyttillkommen 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 berggrum 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 detaljpanelläggning.

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 kvänoxider 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.

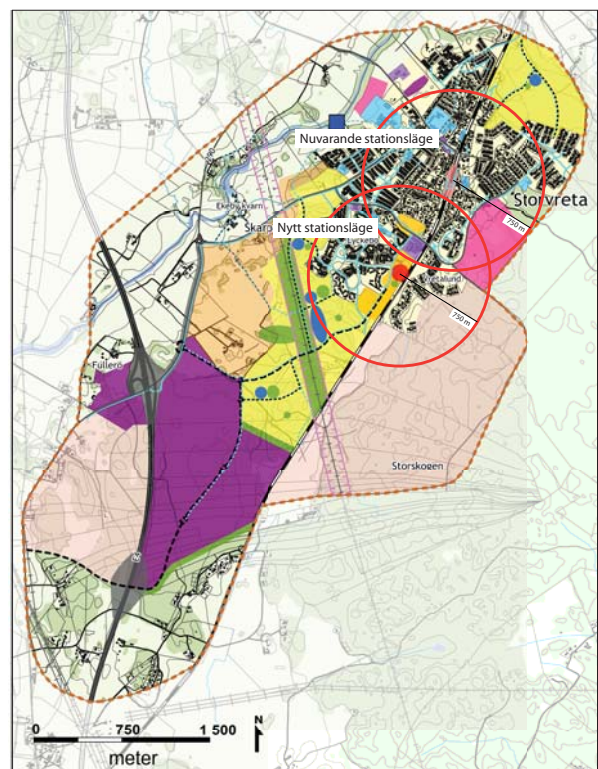
Förstudie väg 696 och 699 i Storvreta, Vägverket

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 trafikorsningar, 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 realiserats 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 realiserats. 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 utbredd 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 m² vardera, och en skolpark med idrottsplaner vid det nya skolområdet. Till dessa adderas fyra småparker på ca 3000 m². 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.

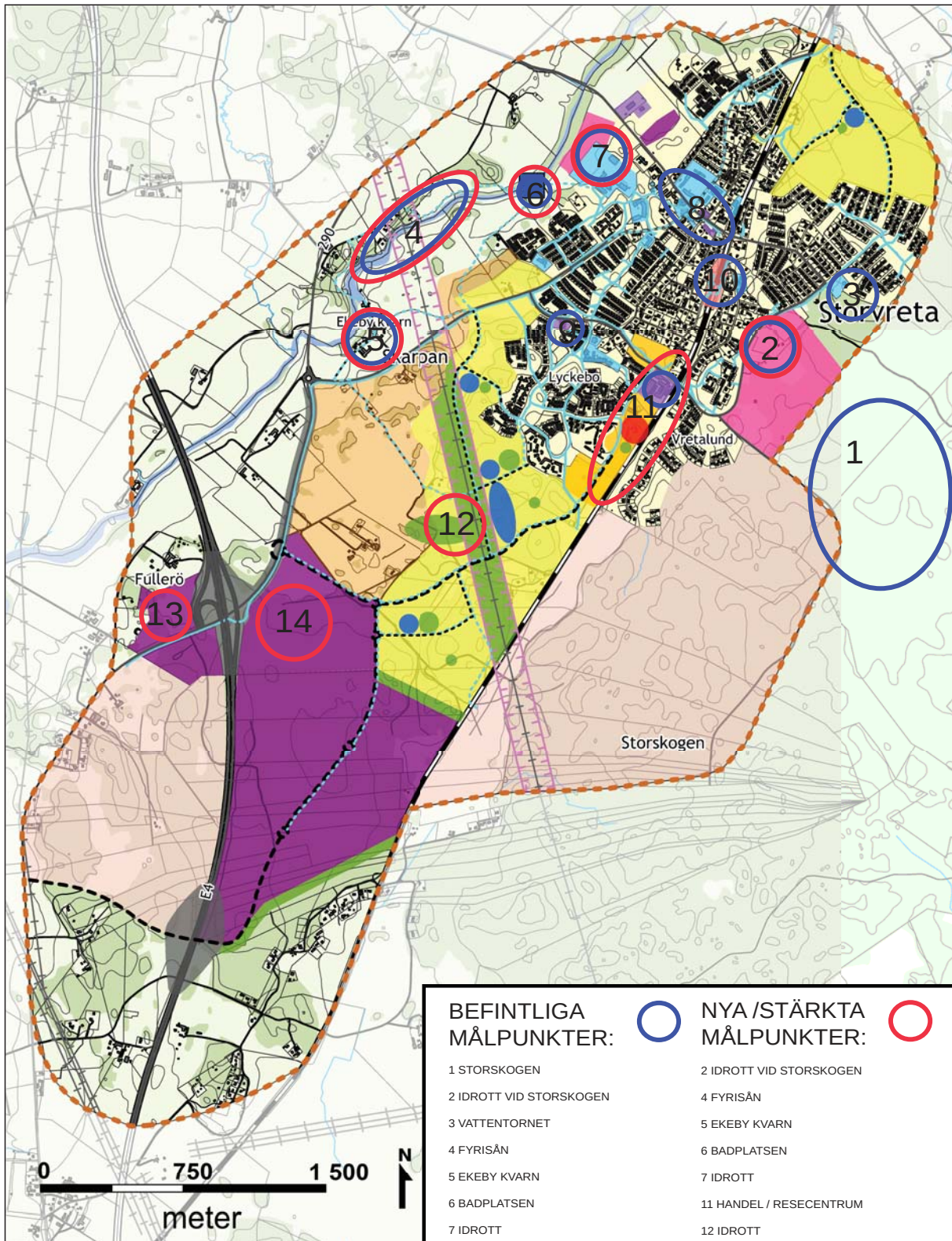
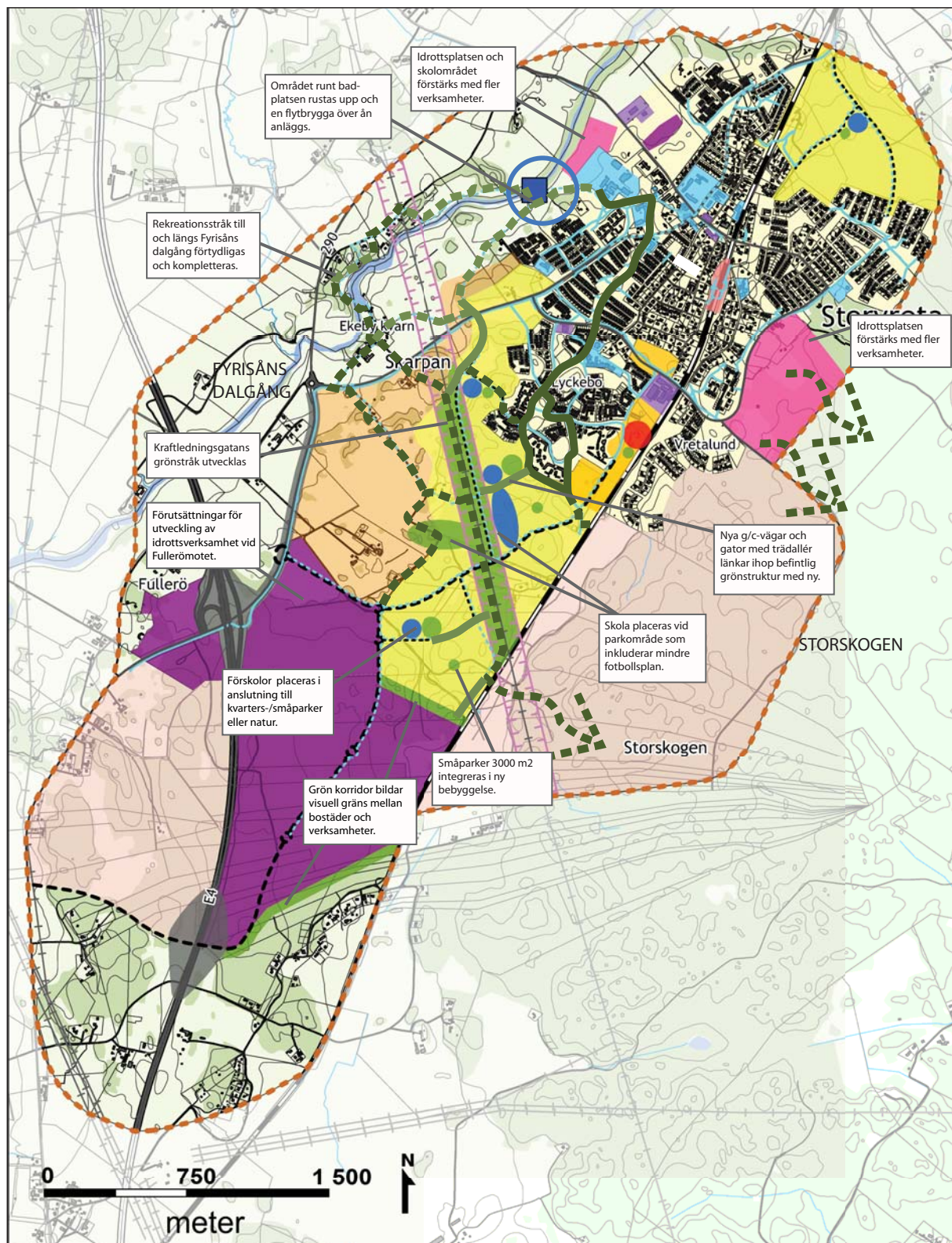


Illustration målpunkter

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



Utveckling av planområdets grönstruktur

Landskap, kulturmiljö

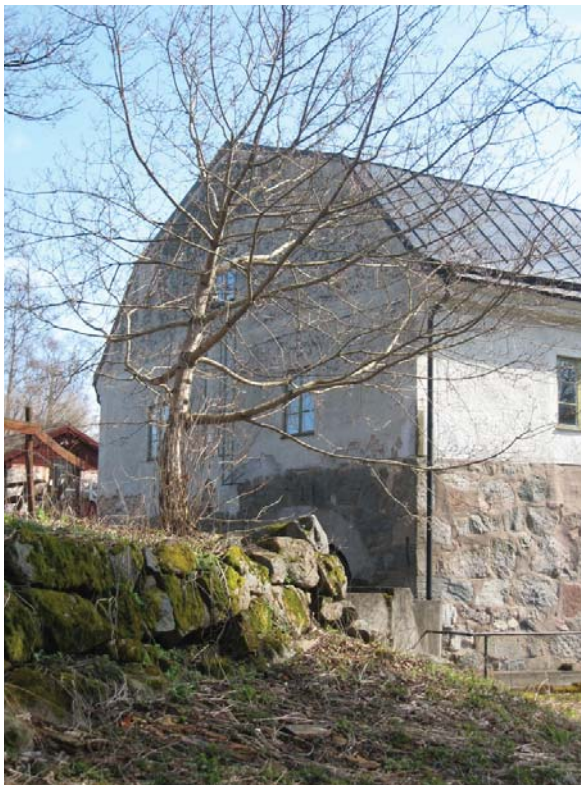
Befintliga mål

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 Fyrisåldalgången 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 Vattholmaåsen 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 m³ 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 förnyas 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.

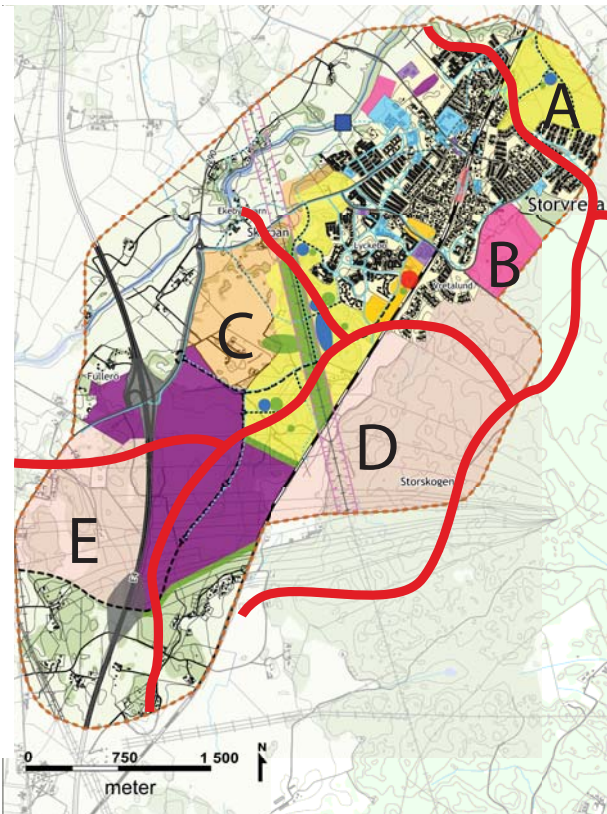
Ett nytt vattenverk behöver etableras, troligen förses det med utrustning för mjukgöring av vattnet. Vattenverket bör ligga i omedelbar närhet till någon av Storvretas huvudvägar då det troligen dagligen kommer att gå tung transporttrafik till anläggningen. Föreslaget område för vattenverk är strax öster 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 detaljplanlagda områden är inget lagstadgat ansvar för huvudmannen för den allmänna VA-anläggningen utan är en markavvattningsfråga som alltid ska lösas och bekostas av exploitören.

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 exploitören ansvarar.

Område C

Dikessystemen mot Fyrisån har begränsad kapacitet. Flödesutjämning är nödvändig.

Område D

Dagvattnet behöver avledas söderut mot Vit-tulsberg 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 exploitören 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 vattenkvaliteten för respektive område.
- Att sträva efter energilösningar med låg klimatpåverkan i alla genomförandedelar av planen.

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

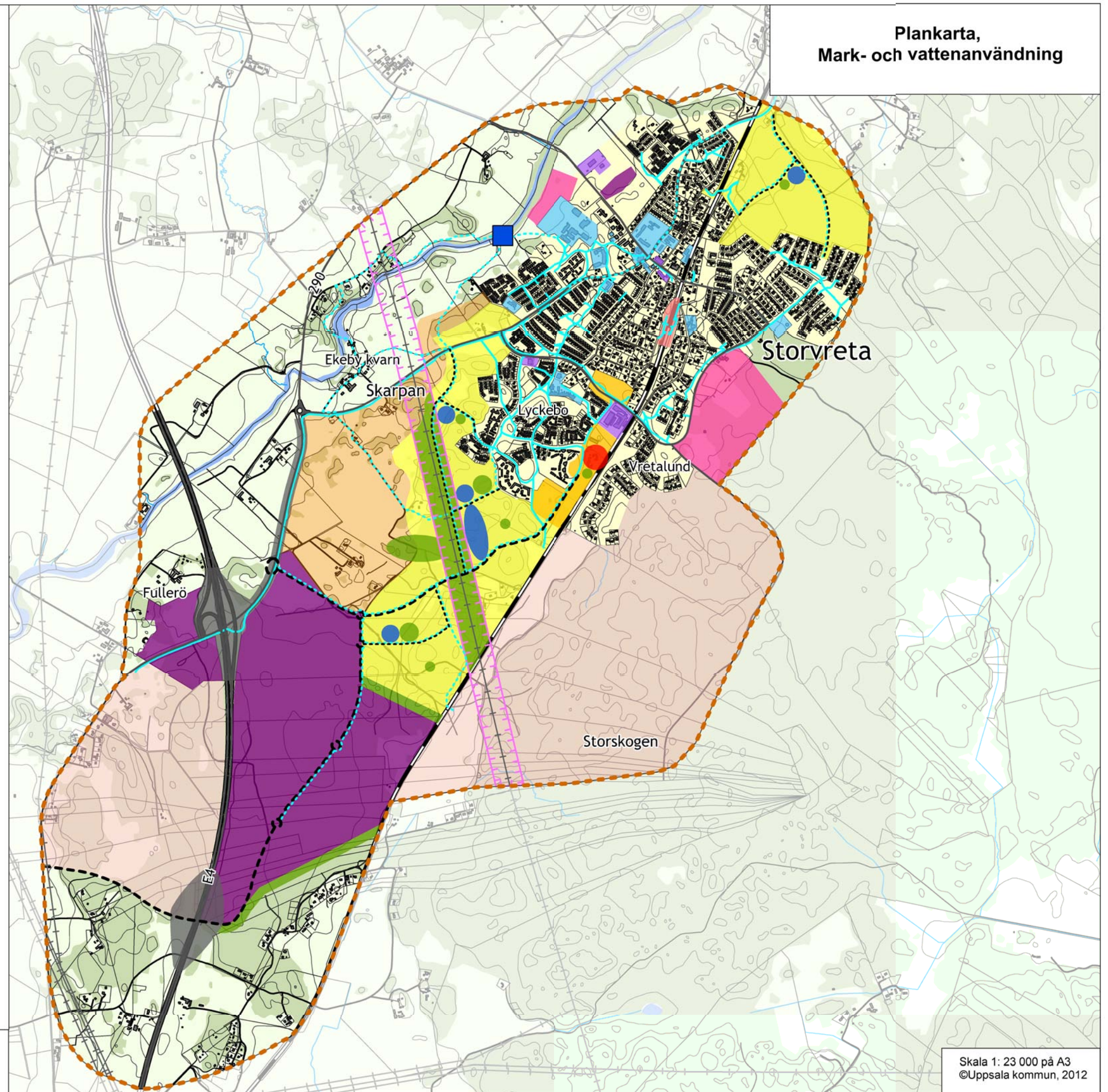
-  Gång- och cykelstråk
-  Huvudvägar
-  Järnväg
-  Kraftledning
-  Tågstationsområde
-  Bebyggelse
-  Skolor / förskolor och viss annan offentlig service
-  Handel / verksamheter
-  Odlingssmark
-  Grönstruktur

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

N
1

0 2 000
meter

Plankarta, Mark- och vattenanvändning

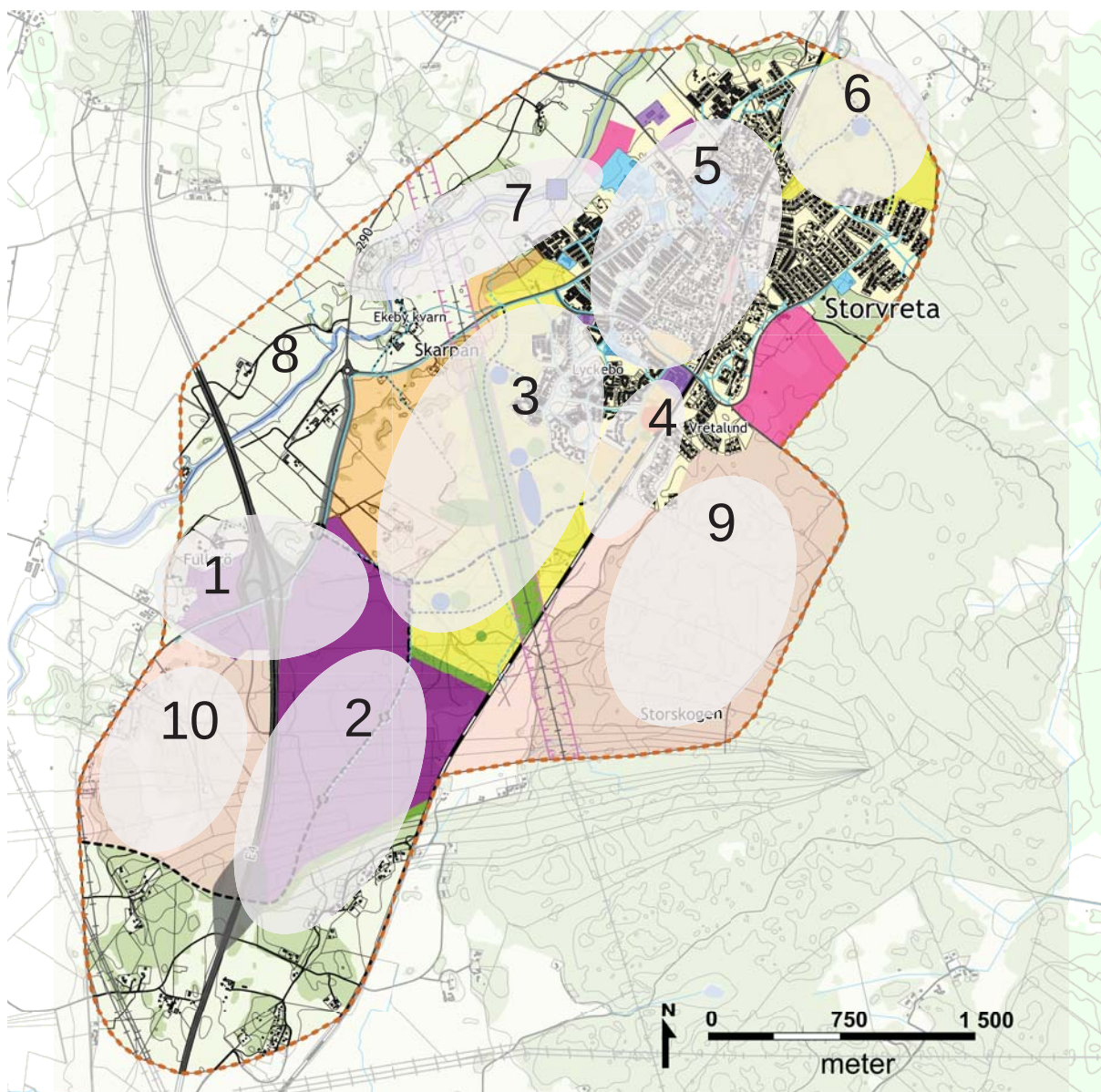


Skala 1: 23 000 på A3
©Uppsala kommun, 2012

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 Storröta
- 4) Centrumområde
- 5) Kompletteringar i befintliga Storröta
- 6) Bostadsområde Ekhagen/ Adolfsberg
- 7) Utveckling av området ner mot Fyrisån
- 8) Kompletteringar utanför detaljplanlagt 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 Störvreta och området har därmed goda förutsättningar för att komplettera med service och annan typ av intressant utbud som förstärker Störvreta 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 Störvreta) 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 grönsstruktur 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 trafikallstringen som etableringen innebär. I samband med pågående detaljplanläggning 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 gestaltungsbestämmelser 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 detaljplanläggning 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 inordnas 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.

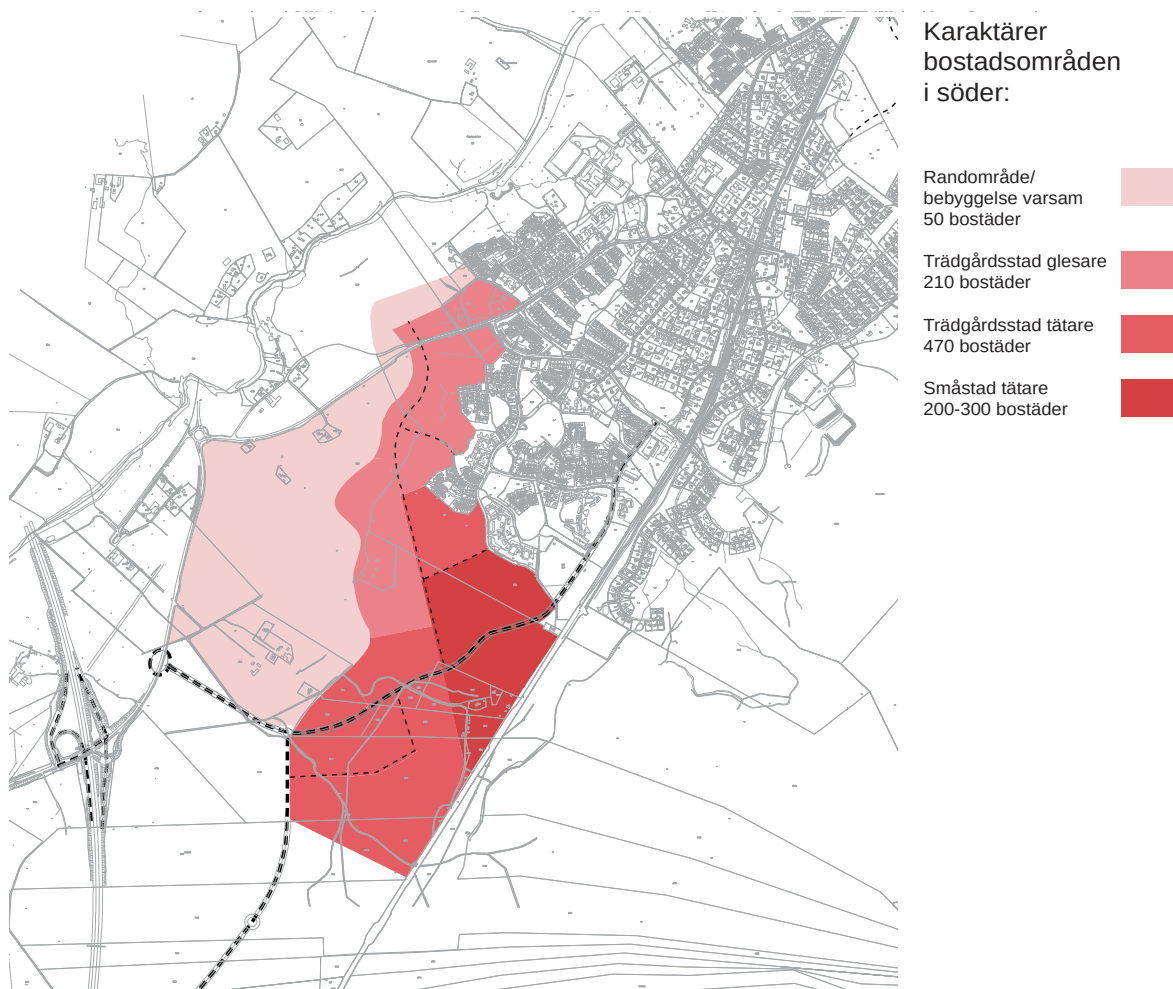
Utformningen av grönstråk längs kraftledningsgatan sak särskilt bevakas för att minska dess barriäreffekt.

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 realiserats finns stor risk för att utbyggnaden av framför allt småstadsbebyggelsen, men även delar av trädgårdsstadsbebyggelsen 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. Kvaliteten 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 m². Kortare säckgator kan komma att accepteras i dessa lägen. Randområden ger ca 50 bostäder.

Delar av området kan bli intressant för hästverksamhet. Aktuella skyddsstånd 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 m². Med en grundmodul på ca 70 x 90 m rymmer 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.

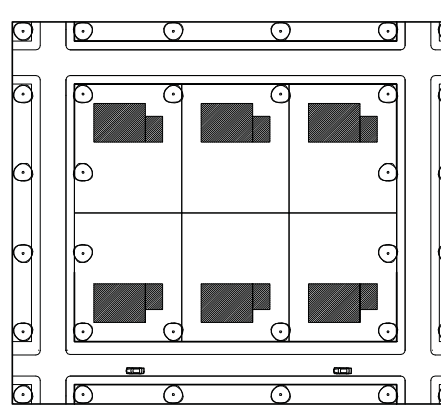
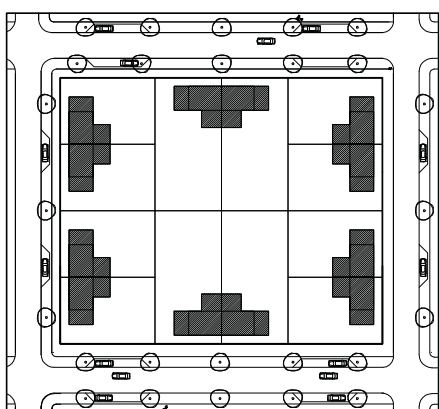
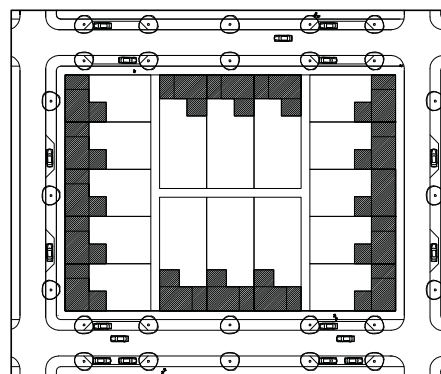
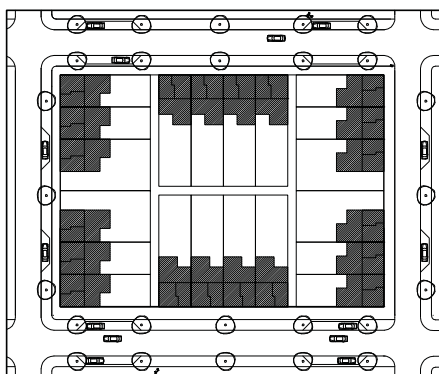


Områden med karaktär av trädgårdsstad

I trädgårdsstaden föreslås en stadsdelspark och en kvarterspark på ca 10 000 m² vardera. Till dessa adderas en skolpark vid det nya skolområdet och två småparker på ca 3000 m². 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 närrecreation/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 m². Inslag av lägenheter med egen täppa. Parkering för lägenheter ordnas inom varje kvarter.
- 2) Radhus med parkering i carport, tomtstorlek 240-400 m². Inslag av lägenheter med egen täppa. Parkering för lägenheter ordnas inom varje kvarter.
- 3) Parhus med parkering i carport, tomtstorlek 450-500 m².
- 4) Friliggande småhus med egen carport, tomtstorlek 750 m².



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 gröonstråk, 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 bergtrum 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 realiserats 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 gestaltningssmässigt enhetlig lösning så att en attraktiv centrummiljö skapas.

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

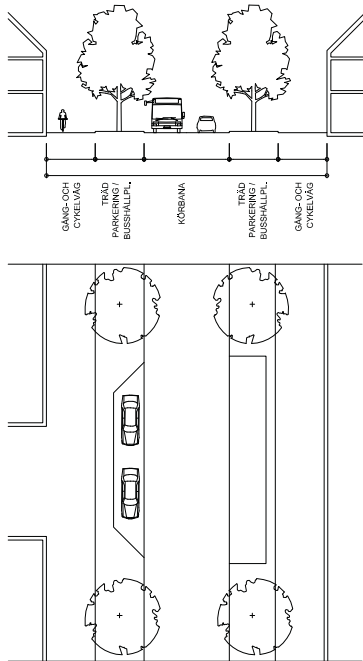
Ny bebyggelse nära ny huvudväg och järnväg är bullerutsatt och behöver bullerdämpande åtgärder.



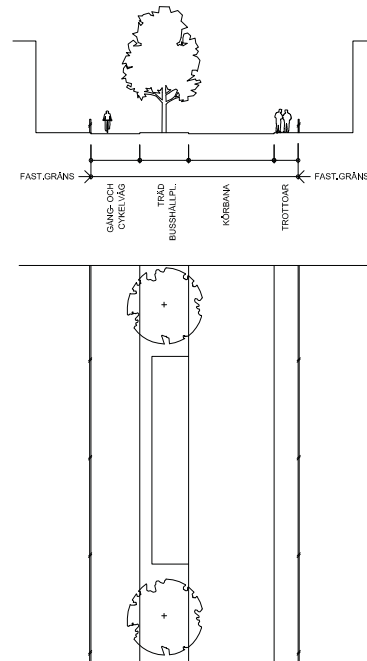
Centrumbebyggelse

Principskiss gatusektioner för nybyggnadsområden

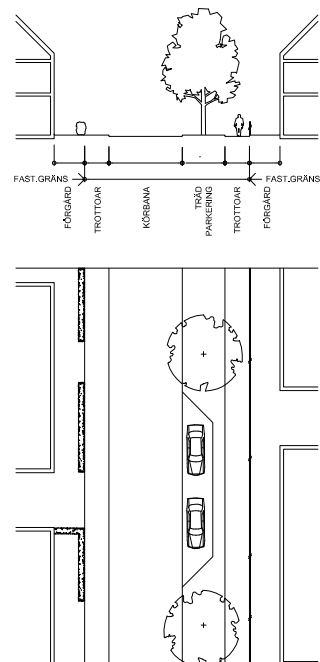
HUVUDGATA, faktor 2,5 - 3 (gaturum = 2,5-3 x hushöjd)



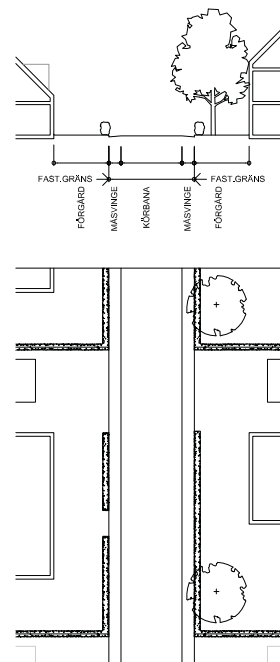
HUVUDGATA, verksamhetsområdet



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 badplatsen. 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 rekreativstråk.

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 åndskapet 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 konjunkturer, efterfrågan på bostäder samt viljan hos markägare. För Storvreta i stort är dock en lugn och jämn utveckling att önska där uppbyggnaden 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 framtagna Vägverket (nuvarande Trafikverket). Generellt är det viktigt att i kommande detaljplanarbeten tydligt arbeta med en styrning av uttagande av medel för större investeringar för att möjliggöra genomförande av även de senare etapperna.

Etapp 1

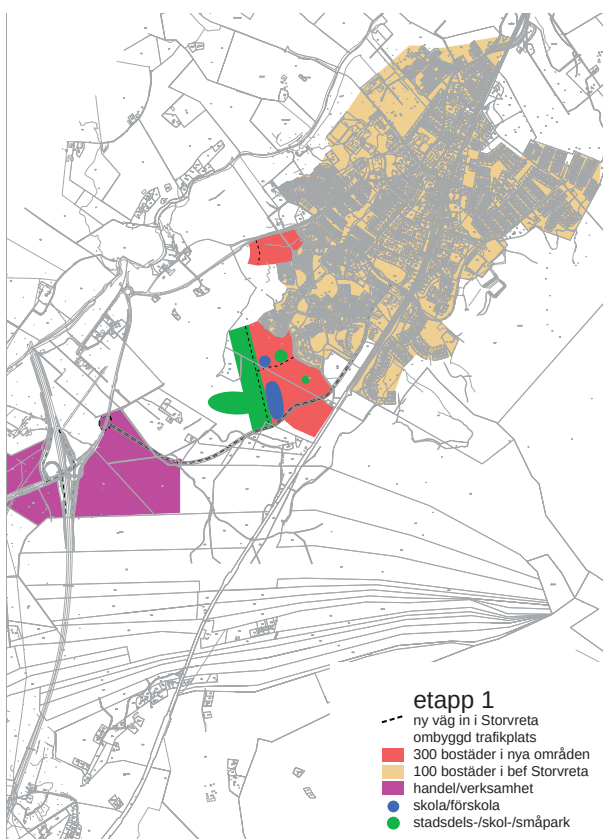
Skola och förskola ska etableras i början av etapp ett. Skolan bör vara lokaliserad nära ny huvudväg, i kontakt med naturområde och mark lämpad för bollplaner. Till en början kan förskola och skola vara lokaliserade tillsammans. Då behovet av platser senare i etappen ökar byggs en separat större förskola.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

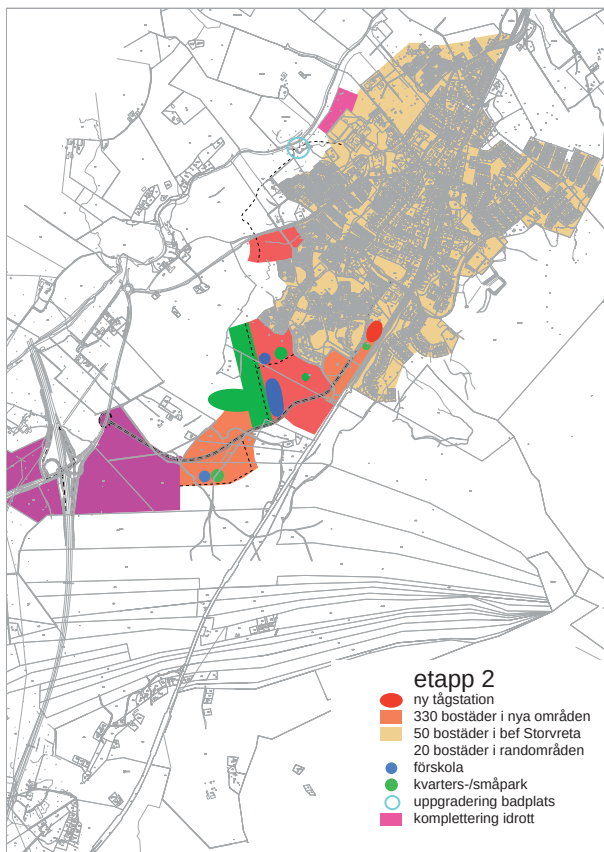
Handel och verksamhetsområde byggs i samband med att ombyggnation av E4 trafikplats är genomförd.

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

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

Kostnader 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 driftskostnader.





Etapp 2

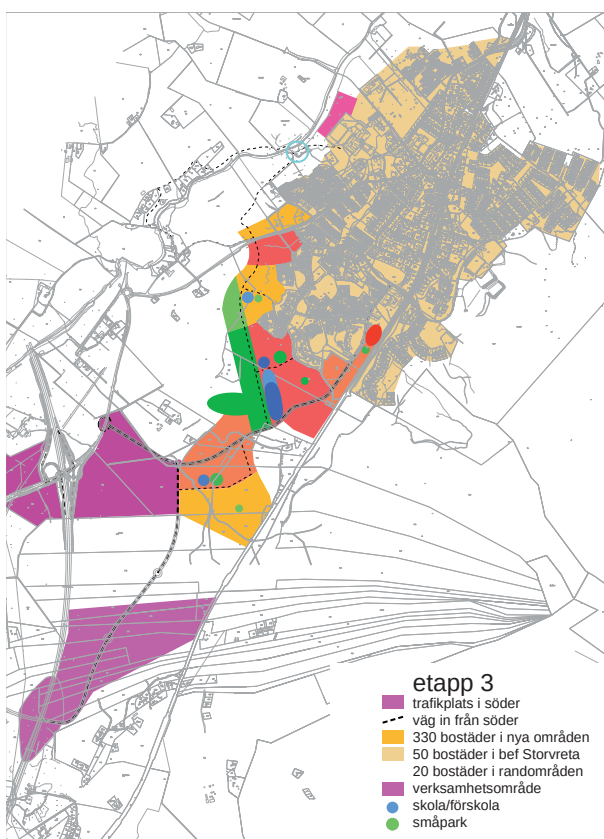
I början av etapp två kan tågstationen flyttas, och runt den utvecklas nytt centrumområde med handel, verksamheter, torg/parkering och småpark.

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 trafikkapaciteten som erbjuds Storvrera kan fler bostäder byggas.

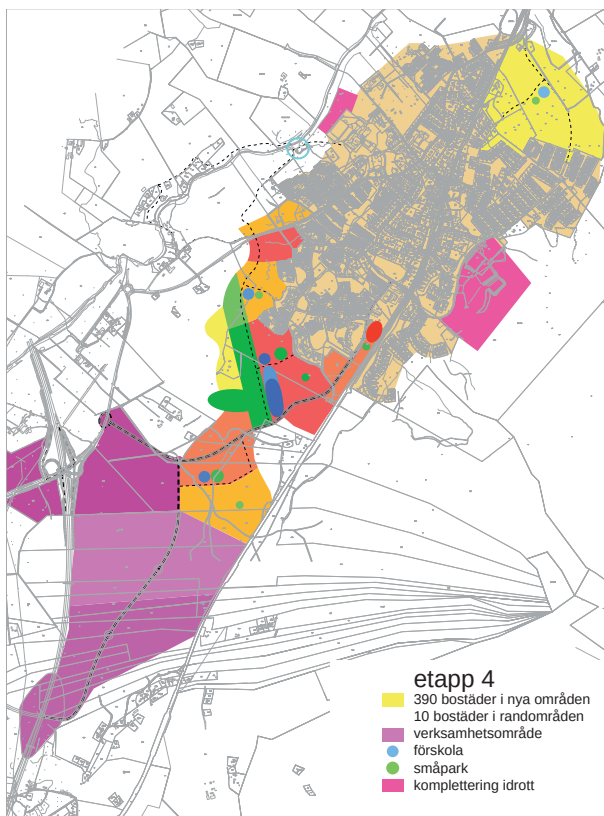
Etappen rymmer 330 bostäder i nya områden. I början av bostadsbyggnationen etableras förskola och småpark. De placeras intill varandra, vid större lokalgata, centralt i det senare färdigbyggda bostadsområdet. En skola adderas nära den som byggdes i etapp ett.

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.



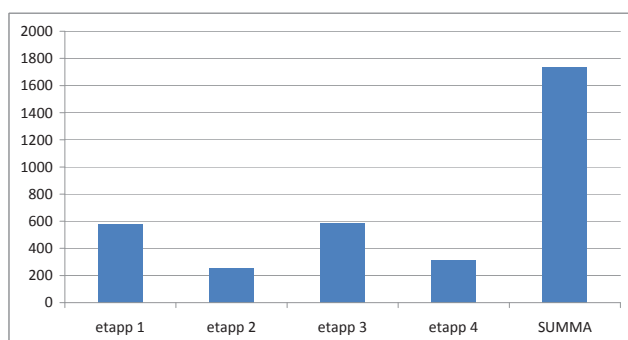
Etapp 4

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 driftskostnader.



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 exploitörer 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 grönsstråk utan att för den skull utesluta annan park inom utbyggnadsområdena.

Detaljplan

Planerad utbyggnad enligt framtagna strukturskiss skall föregås av detaljplanläggning. Detaljplanläggning 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 utbyggnadsscenario 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 skogsriddåer 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 detaljplanarbetet 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 utpekade 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 präglade bebyggelse. Dessutom bör respekt visas mot befintliga lantbruk. Fornlämningar skyddas eller grävs ut och dokumenteras. Totalt sett acceptabla 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 trafikalsstring 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 compensation 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 Storstveta. Förekommande åkerholmar är biotopskyddade. Vid Fullerö backar/Stensgårde och Hämringe finns värdefulla naturområden som tangerar planområdet. Värdefulla rekreationsområden är i princip desamma.

Konsekvenser & åtgärder:

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

Östra Fullerö, Sydöstra Fullerö (Kilen) – Små konsekvenser – området består huvudsakligen av avverkad skogs-mark. Rekreativvärdena 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 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 rekreativmiljöer 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 fornlämningsstäta områdena i väster och norr
- Bullerutredningar för detaljplaner där hälso- och sjukfarligt 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.

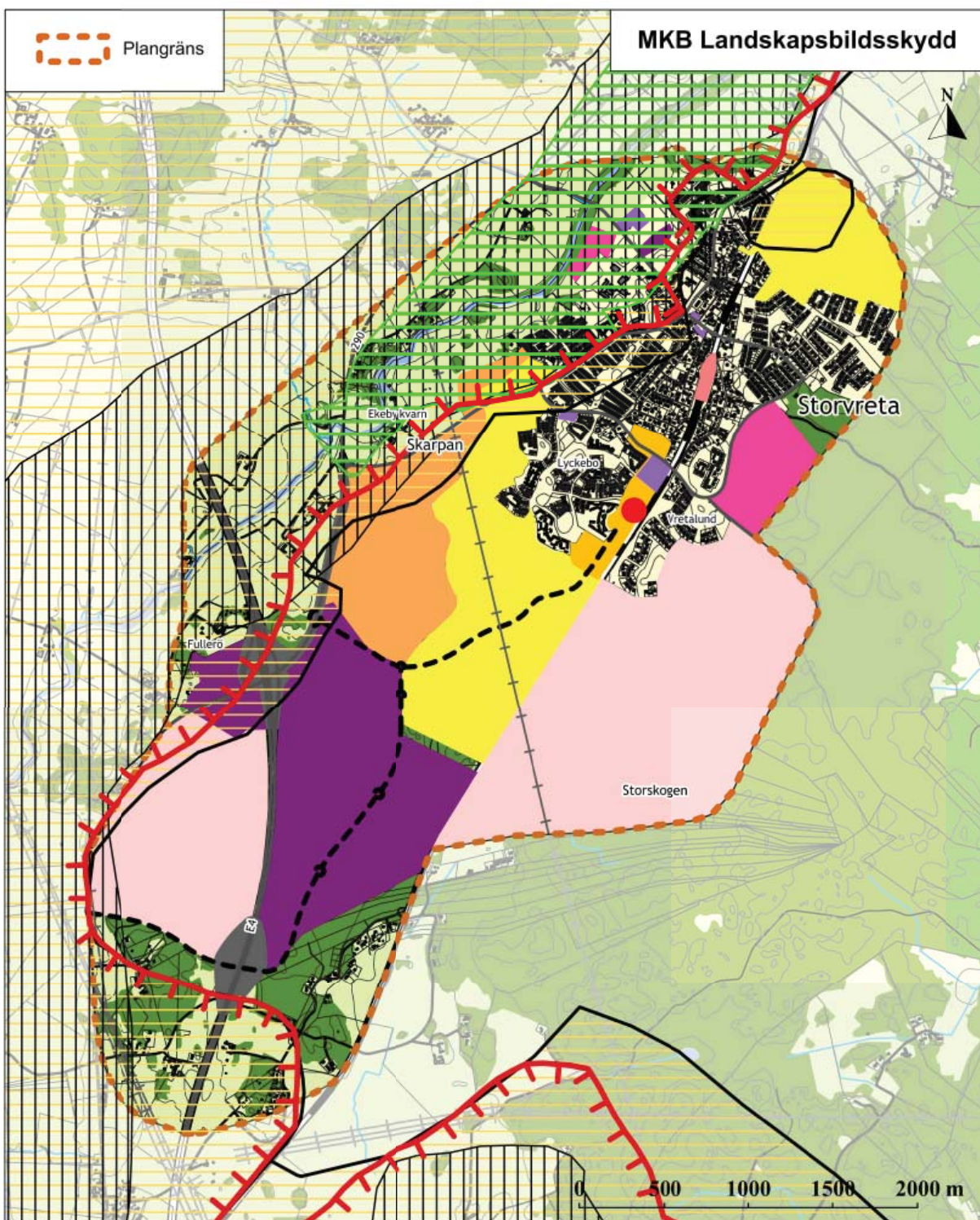
Utöver dessa utredningar bör uppföljande mätningar utföras för de viktigaste konsekvenserna som planen skulle kunna ge upphov till. Bland dessa finns löpande recipientkontroll av vattenkvalitet i Fyrisån eller i tillflöden till denna från planområdet.

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.



Plangräns

MKB Landskapsbildsskydd



Landskapsbildsskydd



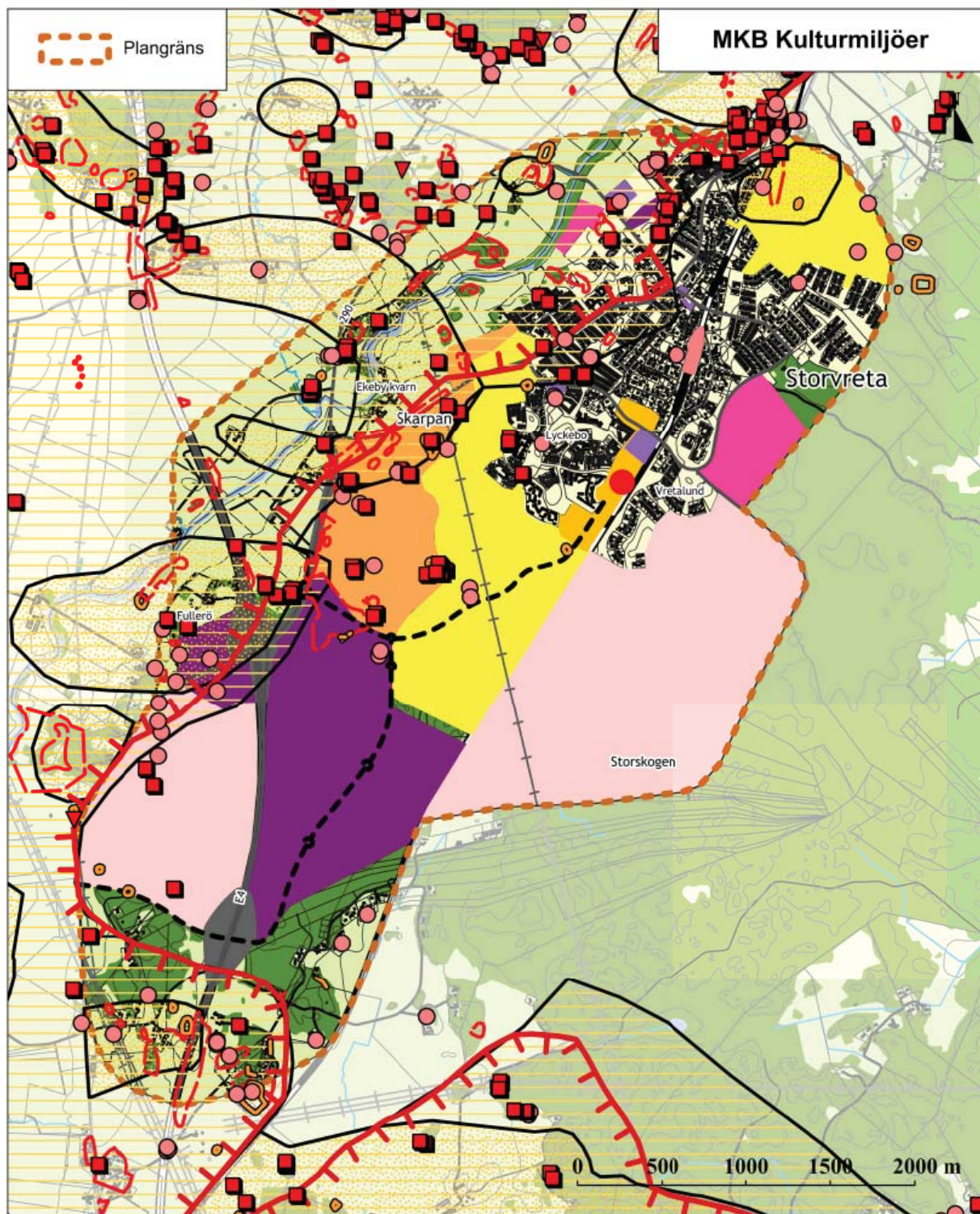
Större odlingslandskap med särskilda landskapsvärden



Riksintresse, kulturmiljö



Kulturmiljö, kommunal enligt inventering från 1970 och 1980-tal



Fornminnesregistret

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



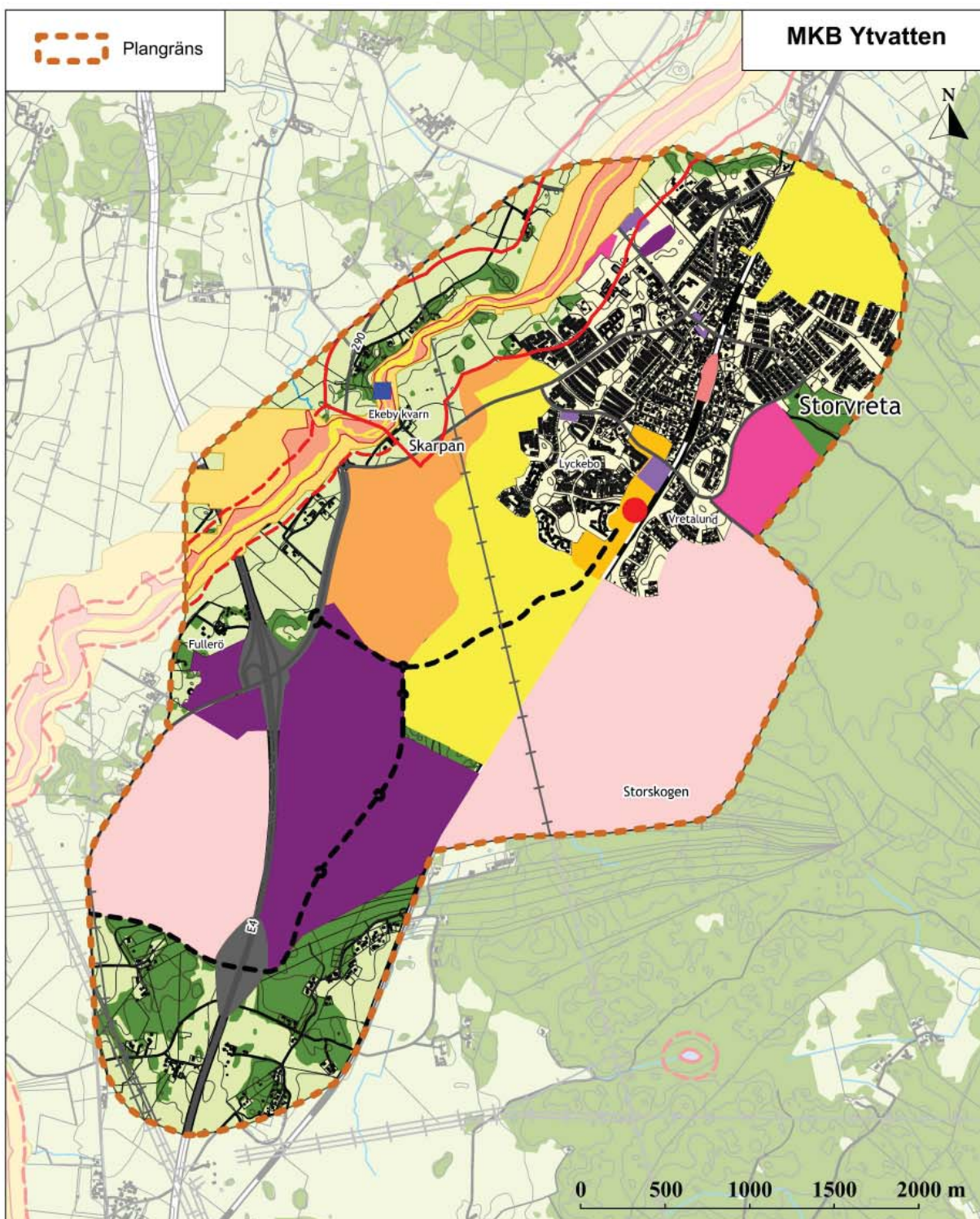
Kulturmiljö kommunal kärna, enligt inventering från 1970 och -80 tal



Kulturmiljö kommunal, enligt inventering från 1970 och -80-tal



Riksintresse kulturmiljö



- Damm
- Måttlig ekologisk status i vattendrag
- Strandskydd
- ▬ 100 m
- ▬ 300 m

Översvämningsrisk

- Stor sannolikhet för översvämnning
- Viss sannolikhet för översvämnning



Naturvärdsinventering 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

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 rekreativskvalitet 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 ortsentra 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 Störvreta.

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 bo-

stadsnära service i ett ortsentra. 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 flerbostads- hus inom de södra nybyggnadsområdena små- stads- och centrumområde påverkas av närheten till tågstationen och de övriga centrumverksamheter stationsflytten medför. Om inte stationsflytt realiser- ras 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 stations- området 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 friluftsintrösserade 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 Upp-

sala 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 konsgalleri, 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

1 (7)

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 samråds- respektive 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
POSTADRESS: 751 86 UPPSALA BESÖKSADRESS: HAMNESPLANADEN 3
TELEFON: 018 - 19 50 00 TELEFAX: 018 -19 53 16 E-POST: uppsala@lansstyrelsen.se

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 Storstora 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 översiktsplanen 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 Storstora, vilket bl.a. ska ske med hjälp av naturstigar. Vidare planeras för ny bebyggelse i området mellan Fullerö och Storstora, 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 försämrats. Kommunen bör se över befintliga utsläpp av

dagvatten och renat avloppsvatten för att miljö kvalitetsnormen ska kunna uppnås. En bedömning av utsläppsökningen och eventuell påverkan på miljö kvalitetsnormen bör göras i planen. Det framgår inte vilken bedömning som gjorts när det gäller planens påverkan på miljö kvalitetsnormen 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.

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

Bilagor:

Yttranden från statliga myndigheter och bolag, bilaga 1-3

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

Sändlista:

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

Kopia internt inom länsstyrelsen:

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