



# FÖP Storvreta Genomförandeplan

Diarienummer: KSN-2018-1132

## Medverkande:

### Projektgrupp

Anna Bolinder  
Tamara Pavlovic  
Matilda Svahn  
Matilda Åberg  
Ulrica Ström  
Anders Håkman  
Helena Juan Ma

Uppsala kommun  
Uppsala kommun  
Uppsala kommun  
Uppsala kommun  
Uppsala kommun  
Uppsala kommun  
Uppsala kommun

### Övriga medverkande

Astrid Nystrom  
Mikael Franzén  
Martin Nyman  
Tobias Malmgrén

Uppsala kommun  
Uppsala kommun  
Uppsala kommun  
Uppsala kommun

### Styrgrupp

Elisabet Jonsson, avdelningschef plan och bygg  
Johan Beggrén, enhetschef mark-och exploatering  
Göran Carlén, programkontoret  
Torsten Livion, enhetschef detaljplanering

Uppsala kommun  
Uppsala kommun  
Uppsala kommun  
Uppsala kommun

### Konsultmedverkan

Sweco AB            Resurs för:  
WSP                Resurs för:  
Uppsala vatten    Resurs för:

trafikanalys  
trafikanalys  
vatten/renings-  
verkets kapacitet-  
analys

### Illustrationer

Samtliga illustrationer har tagits fram av projektgruppen på stadsbyggnadsförvaltningen, Uppsala kommun.

Formgivning av Stadsbyggnadsförvaltningen, Uppsala kommun.

## Innehåll

Introduktion	4
Förutsättningar	7
Etapper	11
Ekonomi och ansvar	23
Fortsatt planering	27
Bilagor:	
Utvecklingsalternativ	30
Kostnadsfördelningsprinciper	34
Utredningar:	
Trafikanalys	
Trafikprognos	

# Introduktion

Den fördjupade översiktsplanen för Storvreta (FÖP Storvreta) visar 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. FÖP Storvreta utgör grunden för arbetet med kommande detaljplaner i orten.

Sedan FÖP Storvreta antogs år 2012 har avgörande förutsättningar avseende genomförandet förändrats och övergripande frågeställningar måste utredas. För att FÖP Storvreta ska förverkligas och genomföras på ett hållbart sätt har en genomförandeplan tagits fram för att komplettera genomförandeavsnittet i FÖP Storvreta.

Genomförandeplanen utgår från FÖP Storvretas markanvändningskarta och de förändrade förutsättningar och de avvägningar som har gjorts.

## Kommunens mål och intentioner

I mål och budget 2018-2020 är ett av inriktningsmålen att Uppsala stad och lands- bygd ska växa smart och hållbart. Det innebär bland annat att den hållbara stads- och landsbygdsutvecklingen ska säkerställa likvärdig tillgång till boende, kommu- nikationer, samhällsservice och offentliga platser.

I kommunens översiktsplan (ÖP 2016) är Storvreta utpekad som en av de prioriterade tätorterna i Uppsala kommun. Gemensamt för de prioriterade tätorterna är att de ligger bra geografiskt i det regionala kollektivtrafiksystemet, med god turtäthet. De prioriterade tätorterna ska utvecklas som inbjudande lokalsamhäl- len som erbjuder tillgång till basservice för orten och omgivande landsbygd, ett varierat bostadsutbud, korta avstånd inom orten, närhet till omgivande natur och landsbygd samt goda pendlingsmöjligheter. Enligt ÖP 2016 behöver genomföran- deplanen för FÖP Storvreta förnyas.

# FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN STORVRETA

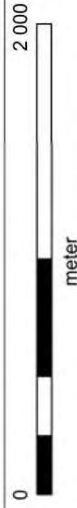
## Ny mark- och vattenanvändning

- Plangräns
- Gång- och cykelstråk
- Lokalgata
- Huvudväg
- Vägreservat
- Tågstation reservat
- Bebyggelse
- Bebyggelse - varsam
- Bebyggelse - centrum
- Idrottsområde (befintligt med tillägg)
- Skolor / Förskolor och viss annan offentlig service
- Framtida utredningsområde
- Handel och verksamhet
- Grönområde / -stråk
- Skyddsavstånd kraftledning 220 kV
- Badplats

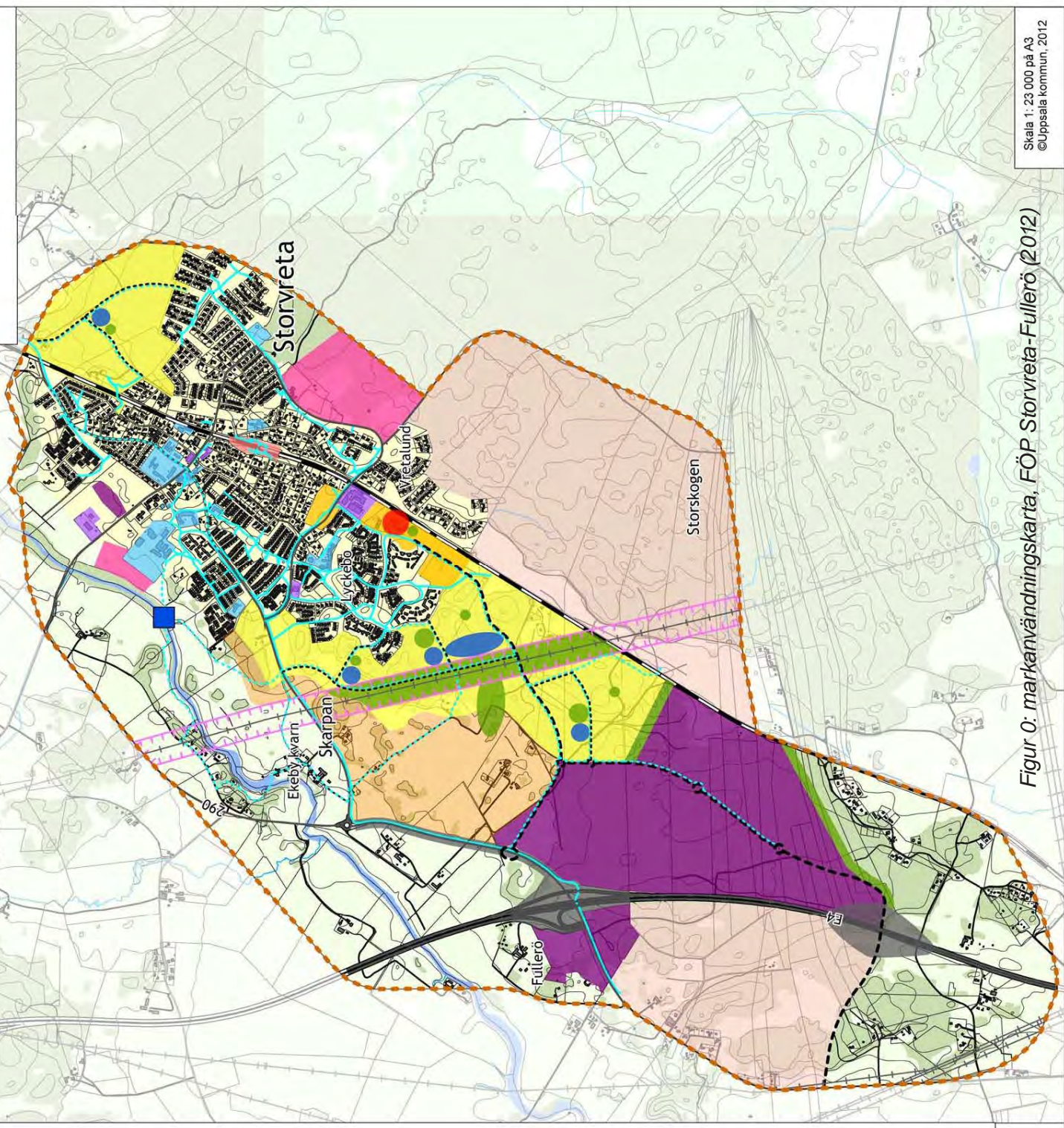
## Befintlig mark- och vattenanvändning

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

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



# Plankarta, Mark- och vattenanvändning



Figur 0: markanvändningskarta, FÖP Storvreta-Fullerö (2012)





# Förutsättningar

## Förändrade förutsättningar

Sedan FÖP Storvreta antogs har vissa förutsättningar förändrats som påverkar genomförandet:

### 1. Andra verksamheter planeras istället för temapark

Detaljplanen för Sydötra Fullerö där en temapark planerades upphävdes av mark- och miljödomstolen. Den allmänna platsmarken i detaljplanen i form av övergripande väginfrastruktur samt en mindre bygg rätt för trafikservice inom kvartermark antogs och vann laga kraft för att möjliggöra för annan utveckling.

I stället för temaparken pågår nu planläggning för ett verksamhetsområde. I och med den ändrade markanvändningen ställs det andra krav på den tekniska och fysiska infrastrukturen, bland annat påverkas behovet av nya trafiklösningar.

### 2. Reningsverkets nya maxgräns

FÖP Storvreta utgår från att 1600 bostäder kan tillkomma innan investeringar måste genomföras för att utöka reningsverkets kapacitet. Enligt nya uppgifter finns det utrymme för ytterligare 400 bostäder att tillkomma. Totalt kan därmed 2000 nya bostäder tillkomma innan kapaciteten i reningsverket är uppnådd och ett nytt reningsverk måste byggas.

Vid en nyinvestering på ca 120 miljoner för ett nytt reningsverk krävs ytterligare ca 1900 bostäder för att finansiera anläggningen (2000+1900=3900 bostäder totalt). Genomförandeplanen tar höjd för att 2000 nya bostäder tillkommer.

### 3. Utbyggnadsordningen har frångåtts i och med genomförandet av Fullerö Hage

Utbyggnadsordningen i FÖP Storvreta har inte följts i planläggning och genomförande av utbyggnadsområden. Marken mellan Storvreta och Fullerö skulle enligt FÖP Storvreta planläggas och byggas ut först för att skapa en sammahållen tätortsutveckling och underlag för kollektivtrafik och service.

### 4. Ökat intresse för att bygga i Storvreta har resulterat i prioritering

Intresset för att bygga i Storvreta har ökat de senaste åren och på grund av reningsverkets kapacitetbegränsning måste en prioritering av bostadsprojekten ske. Genomförandestrategin ska fungera som ett underlag för prioriteringen.

### 5. Ombyggnad av befintligt trafikmot klarar av en högre belastning i och med ändrad markanvändning

Enligt FÖP Storvreta är ett nytt trafikmot i söder en förutsättning för en fortsatt utveckling när drygt hälften av den planerade bostadsutvecklingen har genomförts. I och med ändrade trafikmängder och trafikflöden kommer ombyggnationer i det befintliga trafikmotet vid Fullerö klara av en stor del av den planerade utvecklingen. Det nya trafikmotet kommer bli nödvändigt först när verksamhetsområdet i sydöstra Fullerö utvecklas.



## Sammanfattning av nya utredningar

En del förändrade förutsättningar som krävde djupare analys utreddes separat.

### Trafik

I samband med att FÖP Storvreta togs fram gjordes en utredning av Fullerömotets kapacitet med förslag på åtgärder för att öka kapaciteten. Den tidigare planerade temaparken genererade andra typer av trafikflöden och trafikmängder vilket gör att en ny kapacitetsutredning har genomförts. Utredningen syftar till att utreda Fullerömotets kapacitet och föreslå åtgärder för att motet ska klara av en trafikökning som tillkomsten av 2000 bostäder och planerade verksamhetsområden orsakar.

Tre utredningsalternativ (UA) har utretts och det tredje utredningsalternativet (UA3) är de åtgärder som bedöms öka kapaciteten i den utsträckning som behövs och samtidigt vara den mest yteffektiva och ekonomiskt motiverade utformningen. Utvecklingsalternativ 3 klarar en utveckling upptill 105% av den planerade utvecklingen vilket innebär att när 2000 bostäder har tillkommit och de planerade verksamhetsområdena väster upptill och öster om Fullerömotet är utvecklade kommer en ny trafiklösning vara nödvändig.

### Trafikutredning Storvreta sammanfattning

I och med att förutsättningar har förändrats sedan FÖP Storvreta antogs har en ny trafikutredning tagits fram. Utredningen svarar på hur mycket trafik och vilka färdmedelsandelar som kan tänkas gå på gator i Storvreta i framtiden. I utredningen har även gång- och cykelvägnätet i Storvreta setts över och åtgärder har föreslagits för att öka framkomligheten och säkerhet och för att främja ett hållbart resande. Utredningen visar att kapaciteten i det befintliga vägsystemet i Storvreta är tillräckligt för den planerade utvecklingen.

Utredningen visar att det kapacitetmässigt räcker med ett körfält i vardera riktning på den nya huvudgatan. För att få en stadsmässig karaktär på gatan igenom bostadsområdena bör hastigheten på vägen begränsas till högst 40km/h. En gång- och cykelväg bör anläggas längs med den nya huvudgatan.

### Förskolor och grundskolor

Förskole- och grundskolebehovet i FÖP Storvreta var beräknat på en utveckling av totalt 1600 nya bostäder. Enligt den senaste bedömningen är det idag möjligt att utveckla Storvreta med upp till 2000 nya bostäder. En ny uppskattning av förskole- och grundskolebehovet har därför gjorts genom en befolkningsframskrivning.

Uppskattningen visar på att det redan idag finns ett behov av skolplatser i befintliga Storvreta. Även den nya bebyggelse, på omkring 500 nya bostäder, som är under uppförande i Fullerö hage kommer inom de närmsta åren generera ett behov av skolplatser och förskoleplatser. Detta behov räknas som nuläge och innebär cirka 200 nya förskoleplatser och cirka 720 nya skolplatser.

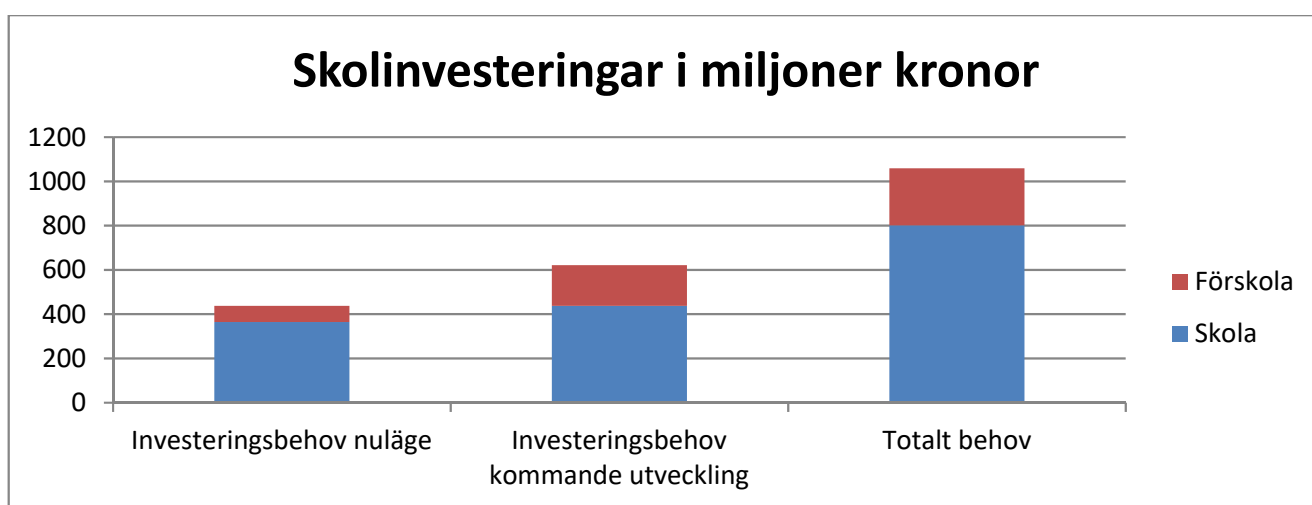
En fortsatt utveckling av Storvreta, med utgångspunkten ytterligare cirka 1500 bostäder fram till år 2040 uppskattas generera ett behov av ytterligare cirka 500 förskoleplatser och 880 skolplatser.

Genomförandet av FÖP Storvreta kan därför komma att generera ett totalt behov av cirka 700 förskoleplatser och cirka 1600 grundskoleplatser.

Kapaciteten i befintliga förskolor och grundskolor är nådd och möjligheten att utöka kapaciteten är mycket begränsad och därför kommer nya förskole- och skolbyggnader att behöva uppföras.

I diagrammet nedan redovisas uppskattade kostnader för de skolinvesteringar som krävs i och med FÖP Storvretas genomförande.

Slutgiltig investeringskostnad för skola och förskola kan påverkas av en rad olika faktorer. Om utvecklingen av Storvreta sker i en långsammare takt och utvecklingen sträcker sig längre än till år 2040 kommer behovet av förskoleplatser och skolplatser minska i och med att platser kommer vara möjliga att återanvända. Omfattningen av nya skolinvesteringar kan också påverkas om privata aktörer uppför skolbyggnader som kommunen sedan hyr in sig i.



Figur: Bedömd kostnad för kommande skolinvesteringar (miljoner kronor). Bedömningen utgår från att utvecklingen sker fram till år 2040

### Idrott och fritid

Den ökade befolkningen kommer även kräva ett ökat behov av idrott- och fritidsanläggningar. Behovet av idrottshallar säkerställs i samband med skolplaneringen. Olika typer av idrottsanläggningar bör placeras så möjligheter för samutnyttjande av förskolor och skolor såväl av föreningar ökar.

I Storvretas själ ligger friluftsliv och idrott centralt. Det finns ett aktivt föreningsliv och i samband med ortens expansion är det viktigt att bredda och utveckla orten som friluftsliv- och idrottsort. I den fördjupade översiktsplanen finns områden utpekade för idrottsändamål som möjliggör en utveckling av nya idrottsområden. I samband med detaljplaneläggning av bostadsområden kommer nya parker för spontanlek och utomhusvistelse att anordnas.

Fyrisåns dalgång är en stor tillgång som rekreationsområde för Storvreta som också är klassad som riksintresse för kulturmiljövården. Promenadstråk längs kultur- och naturmiljöerna längs ån ska kompletteras med syfte att Storvreta som helhet får förbättrad tillgänglighet till årummet. I den fördjupade översiktsplanen föreslås att nuvarande badplats i Fyrisån uppgraderas samtidigt som promenadstråken kompletteras. Under år 2018 förväntas förslag på åtgärder börja studeras och efterföljande år kan åtgärder börja genomföras.



# Ettapper

Ettappbeskrivningen utgår från den fördjupande översiktsplanens markanvändningskarta, pågående planarbeten och utvecklingen som har skett sedan FÖP Storvreta antogs år 2012. Genomförandeplanen har år 2040 som tidshorisont men tidplanen för utbyggnadstakten och förverkligandet av FÖP Storvreta är osäker och påverkas av bland annat konjunkturen, efterfrågan på bostäder och viljan hos markägare.

En av de idag största begränsningarna i Storvretas utvecklingsmöjligheter är reningsverkets kapacitet. Det tillåter maximalt 2000 nya bostäder vilket innebär att en prioritering av projekt är nödvändig. Ny bostadsbebyggelse planeras idag tätare än vad man förväntade sig när FÖP Storvreta togs fram vilket innebär att delar av marken som pekats ut för bostadsbebyggelse inte bedöms som möjlig att genomföras inom FÖPens tidshorisont. Ett nytt reningsverk skulle kräva att en ny fördjupad översiktsplan togs fram. Grunden till prioriteringen av utbyggnadsordningen är att skapa en sammanhållen ort som utvecklas i takt med nödvändig infrastruktur. Utbyggnaden av Storvreta ska därför i första hand koncentreras till de södra delarna så att Storvreta och Fullerö sammanlänkas.

Den nya ettappbeskrivningen ska säkerställa en effektiv utveckling och markanvändning. Gemensamt för varje ettapp är att all ny bebyggelse ska utgå från befintlig bebyggelse och växa utåt för att skapa en sammanhållen utveckling och göra det möjligt att dra nytta av befintlig infrastruktur och service. All tillkommande bostadsbebyggelse måste kontinuerligt följas upp för att inte överskrida kapaciteten i reningsverket. I den fortsatta planeringen ska Storvretas utveckling ske utifrån ett helhetsperspektiv. Det innebär att varje projekt ska stämmas av mot ortens förutsättningar och behov för att säkerställa en så gynnsam utveckling som möjligt.

Ettappbeskrivningen anger inom vilket tidsintervall som utvecklingen av varje ettapp kan påbörjas. Varje ettapp omfattar stora utvecklingsområden och kan både till viss del komma att brytas upp i mindre exploateringsområden men också till viss del löpa parallellt med varandra.

Den första ettappen omfattar pågående utbyggnad av Fullerö Hage som uppgår till 500 nya bostäder, utbyggnad av trafikantservice intill länsväg 290 och nya huvudgatan samt genomförande av detaljplan för västra Fullerö. För att klara av de ökade trafikmängderna ska ombyggnaden av Fullerö trafikmot påbörjas under ettapp ett. Ombyggnationen av Fullerö trafikplats är en förutsättning för att ettapp två ska påbörjas.

Ettapp två är den mest omfattande ettappen och omfattar ungefär 910 bostäder. Ettappen omfattar pågående detaljpaneläggning i Storvreta centrum och kommande planläggning av marken i södra Storvreta. Den nya huvudgatan anläggs vilket är en förutsättning för en effektiv kollektivtrafikutveckling.

De nya bostäderna i södra Storvreta kommer att koncentreras längs den nya huvudgatan och i anslutning till befintliga Storvreta. I och med att ettapp två omfattar en stor del av bostadsutvecklingen är det viktigt att planläggningen säkerställer att möjligheter till framtida förtätning inte byggs bort tidigt i utvecklingen. Verksamhetsområdet närmast östra sidan av Fullerömotet kommer att utvecklas under ettappen.

Successiv komplettering av bebyggelse i centrala Storvreta är möjligt redan under etapp två med det kommer innebära förändringar av kostnadsuppskattningen. Upptill 150 bostäder kan tillkomma i centrala Storvreta över en längre tid. I och med att etapp två omfattar en stor del av utvecklingen av Storvreta är det troligt att kompletteringarna i befintliga Storvreta främst kommer ske under etapp tre och fyra.

I etapp tre sker en vidareutveckling av marken mellan Storvreta och Fullerö. Ytterligare 400 bostäder beräknas kunna tillkomma i anslutning till befintlig bebyggelse. I befintliga Storvreta kan en förtätning med upptill 75 bostäder ske. Förtätningen ska främst ske runt de centrala delarna av Storvreta och stationsområdet för att säkerställa god tillgång till kollektivtrafik, förskola, skola och annan service.

Etapp fyra är den sista etappen i utbyggnadsplanen. Etappen består av två områden där planeringen måste ske varsamt. Området mellan länsvägen 290 och den tillkommande bebyggelsen i södra Storvreta består av höga kulturvärden som påverkar utbyggnadsmöjligheterna. I befintliga Storvreta kan det ske en viss förtätning. Uppskattningsvis kan cirka 75 nya bostäder tillskapas men det är beroende av hur många bostäder som tillkommit under de tidigare etapperna och måste stämmas av mot reningsverkets kapacitet.

Utvecklingen av verksamhetsområdet i sydöstra Fullerö ses som en egen fristående etapp som bedöms kunna ske när som helst i tiden förutsatt att en utredning om behov för ny trafiklösning i söder om Fullerö trafikplats beställas i början av planeringsprocessen.

## **ETAPP 1 (2014-2025)**

Den första etappen omfattar detaljplaner som är under genomförande samt ombyggnad av Fullerö trafikmot.

### **Bostäder**

Cirka 500 bostäder tillkommer i Fullerö Hage med en blandning av småhus, radhus och flerbostadshus.

### **Verksamheter**

I verksamhetsområdet för västra Fullerö möjliggör detaljplanen för handel med sällanköpsvaror (12000 m<sup>2</sup> BYA), lager, bilservice och kontor (10 000 m<sup>2</sup> BYA) samt bilservice och kontor (900 m<sup>2</sup> BYA). Den del av sydöstra Fullerö som vunnit laga kraft möjliggör en utbyggnad av trafikantservice i anslutning till länsvägen 290 och den nya huvudgatan.

### **Förskola och skola**

En förskola med 144 platser kommer byggas av extern part och kommer hyras av kommunen. Ytterligare ca 200 förskoleplatser och 420 grundskolplatser kommer behövas för att möta behovet som uppkommer på längre sikt i Fullerö Hage och Stovreta.

## ETAPP 2 (2020-2030)

I etapp två kommer den största delen av bostadsutbyggnaden att ske. Kostnads- mässigt är det den mest investeringstunga etappen som kräver stora infrastrukt- urinvesteringar. En förutsättning för utvecklingen av södra Storvreta är att den nya huvudgatan i hela sin sträckning färdigställs i början av etappen.

### Bostäder

I nära anslutning till Storvreta centrum tillkommer cirka 150 lägenheter och ett vårdboende med cirka 60 lägenheter.

Storvreta centrum utvecklas med nya centrumlokaler för att kunna erbjuda ett bra utbud av centrumfunktioner i en växande tätort. Storvreta centrum ska fortsätta vara tätortens centrum vilket gör att nya centrumfunktioner måste utvecklas för att klara av att försörja det ökade befolkningsunderlaget. I och med utvecklingen av Storvreta centrum kommer cirka 50 lägenheter att tillkomma.

Utbyggnaden av Södra Storvreta börjar närmast den nya huvudgatan och i an- slutning till befintliga bostadsområden i Storvreta. Bebyggelsen ska säkerställa att Fullerö och Storvreta byggs ihop och skapar underlag för kollektivtrafik samt of- fentlig och kommersiell service. Närmast huvudgatan är bebyggelsen tätare med flerbostadshus.



 etapp 1

Figur: etapp 1

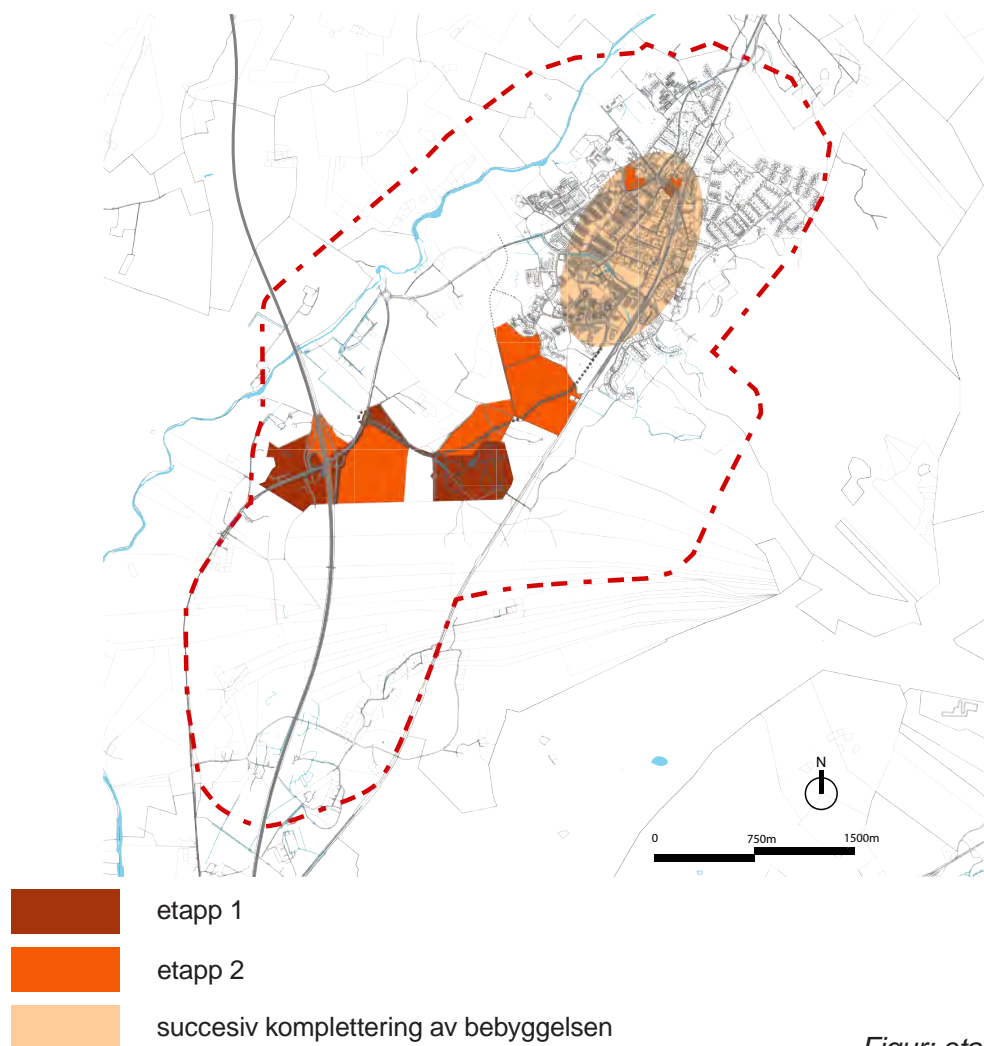
Längre från huvudgatan blir bebyggelsen glesare med främst småhus och radhus. Etappen möjliggör för cirka 650 bostäder, varav cirka 310 lägenheter i flerbostadshus och 340 småhus. Under etapp två kan det ske en successiv komplettering av bebyggelsen i centrala Störvreta men det kommer innebära förändringar av kostnadsuppskattningen. Upp till 150 bostäder kan tillkomma i centrala Störvreta över en längre tid. Kompletteringar kommer sannolikt främst ske under etapp tre och fyra.

### Verksamheter

Verksamhetsområdet öster om Fullerö trafikmot utvecklas med verksamheter inom industri/logistik, handel och kontorshotell. Viss dagligvaruhandel kan tillkomma för att möta det lokala behovet.

### Förskola och skola

Under etapp behöver ytterligare 150 förskoleplatser och 420 grundskoleplatser möjliggöras. Förskolor och grundskolor ska tillkomma parallellt med nya bostäder vilket gör att utbyggnadstakten av förskolor och grundskolor är beroende av utbyggnadstakten av bostäder. En långsammare utbyggnadstakt av bostäderna kan minska behovet av skol- och förskoleplatser och minska risken för överkapacitet i framtiden. Lokaler som initialt byggs för grundskola kan när behovet ökar byggas ut med en förskola. Lokaler ska så långt möjligt byggas för flexibel användning.



Figur: etapp 1,2

### ETAPP 3 (2025-2035)

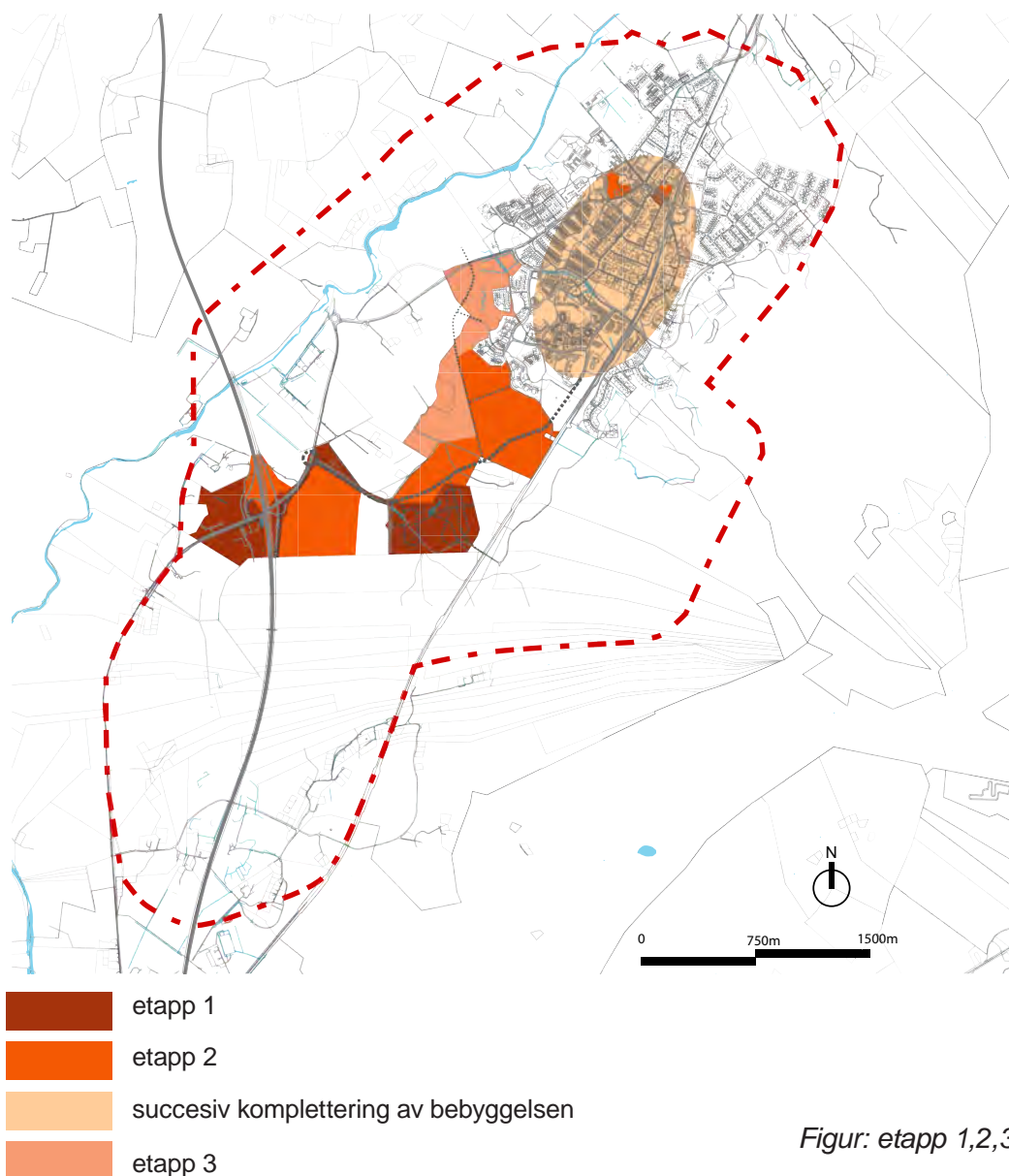
Uppskattningsvis kan etapp tre möjliggöra för upptill 475 nya bostäder. Antalet bostäder som kan tillkomma är beroende av hur många bostäder som uppförts under etapp två och under vilken tidsperiod utbyggnaden sker.

#### Bostäder

I södra Storvreta kan upp till 400 bostäder tillkomma. Det är främst småhusbebyggelse som kommer vara något tätare närmast den befintliga bebyggelsen. En succesiv komplettering av bebyggelsen med upptill 75 bostäder kan tillkomma i de centrala delarna av Storvreta.

#### Förskola och skola

Behovet av förskoleplatser uppgår till ytterligare cirka 300 och grundskoleplatser till ytterligare 360.



Figur: etapp 1,2,3



## ETAPP 4 (2030-2040)

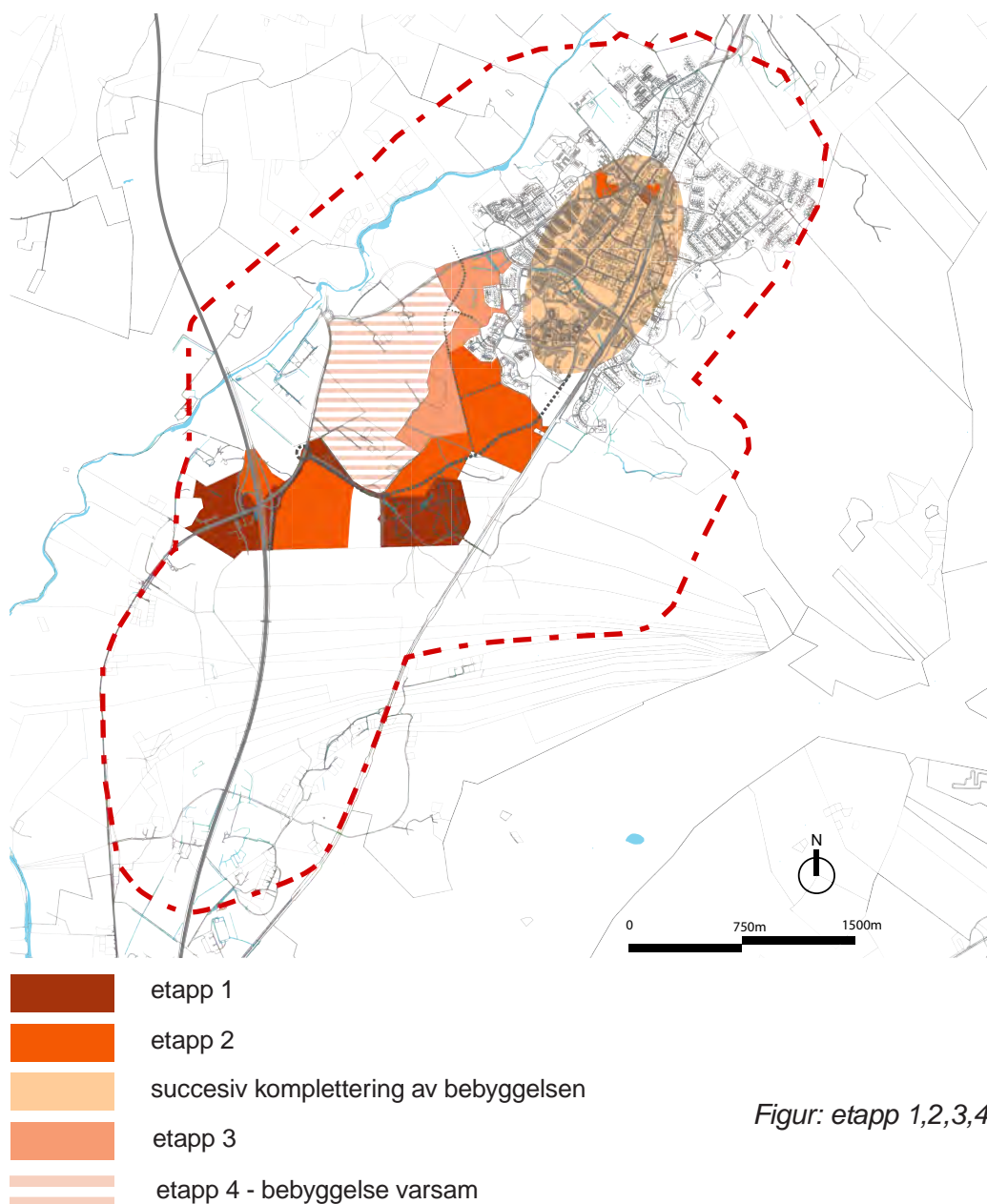
Uppskattningsvis kan etapp tre möjliggöra upptill 105 bostäder. Den tillkommande bebyggelse ska ske varsamt då områdena präglas och höga kultur- och naturvärden som begränsar utbyggnadsmöjligheterna.

### Bostäder

Inom det så kallade randområdet ska bebyggelse tillkomma varsamt i mindre grupper i anslutning befintlig bebyggelse. Cirka 30 småhus kan tillkomma inom randområdet. I befintliga Storrreta kan en succesiv komplettering av bebyggelsen ske om det finns kapacitet i reningsverket.

### Förskola och skola

Behovet uppgår till ytterligare cirka 50 förskoleplatser och cirka 100 skolplatser.



Figur: etapp 1,2,3,4

## UTBYGGNADSSOMRÅDE BEROENDE AV NY TRAFIKMOT

### Verksamheter

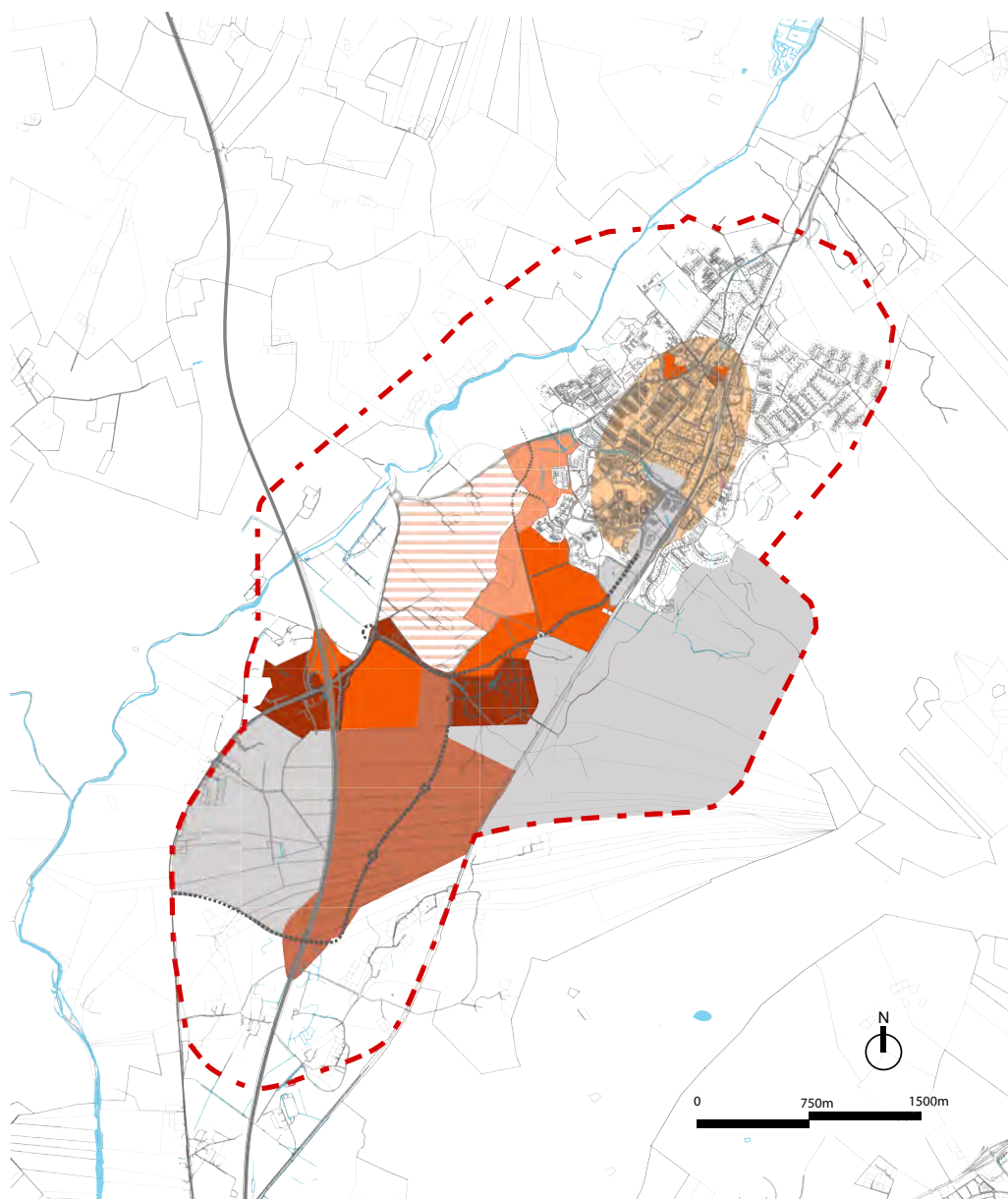
Verksamhetsområdet i sydöstra Fullerö ska utvecklas för ytkrävande verksamheter. I och med områdets lokalisering intill järnvägen och E4 är förutsättningarna goda för en utveckling med koppling till spårverksamhet bland annat en utveckling av depåverksamhet.

## FORTSÄTT UTVECKLING

### Efter etapp 4

När etapp fyra är fullt utbyggd är kvoten med bostäder uppnådd och för en fortsatt utveckling måste stora investeringar genomföras. Ett nytt reningsverk måste byggas och en ny trafiklösning i söder måste, om den inte redan byggts, tillkomma för att avlasta Fullerö trafikmot.

I takt med en växande befolkning i Storvreta behöver förutsättningarna för ökad kapacitet för tågtrafiken i nuvarande stationsläge utredas, samtidigt som möjligheterna för en omlokalisering av tågstationen söder om nuvarande läge utredas. Vid en eventuell omlokalisering av tågstationen ska det även finnas utrymme för centrumutveckling i form av handel och service för att avlasta Storvreta centrum.

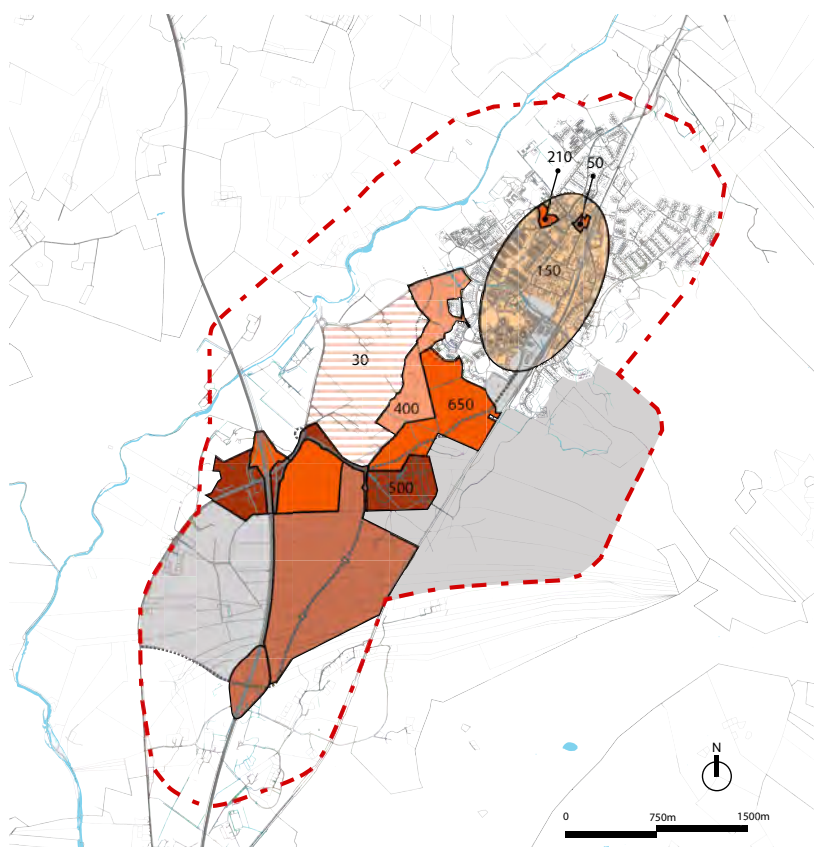


- etapp 1
- etapp 2
- succesiv komplettering av bebyggelsen
- etapp 3
- etapp 4 bebyggelse varsam
- utbyggnadsområde verksamheter beroende av ny trafikmot
- utredningsområde

Figur: alla etapper

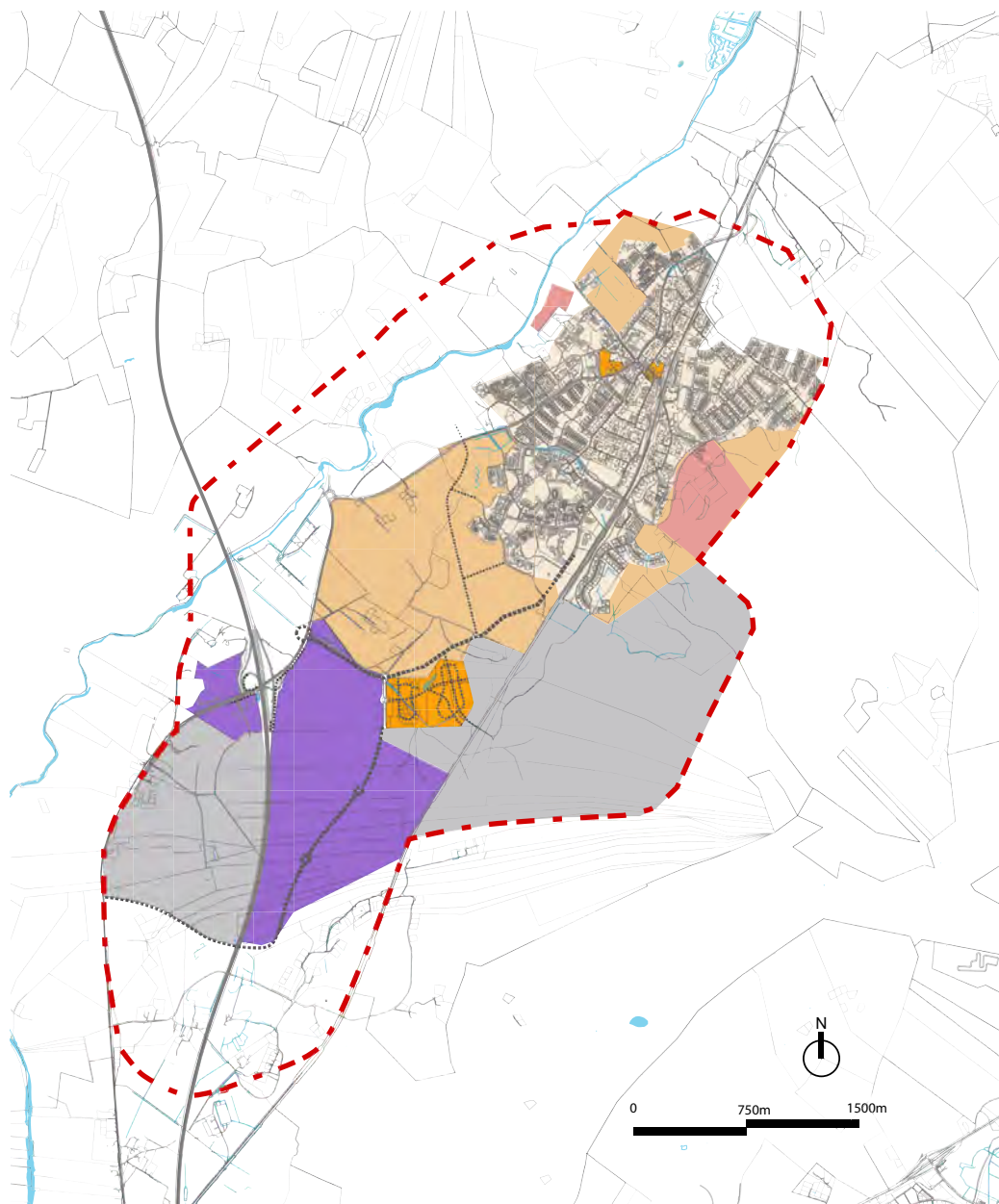
	ANTAL NYA BOSTÄDER		TOTALT
	parhus, radhus, villor	lägenheter i flerbostadshus/vårdboende	
etapp 1 (2014-2025)	300	200	500
etapp 2 (2020-2030)	340	570	910
etapp 3 (2025-2035)	400	75*	475
etapp 4 (2030-2040)	105*		105
SUMMA ETAPPER 1,2,3,4	1145	845	1990



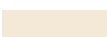



\*antagande att den succesiva kompletteringen av bebyggelsen fördelas jämnt mellan etapp 3 och 4



- etapp 1
- etapp 2
- succesiv komplettering av bebyggelsen
- etapp 3
- etapp 4 bebyggelse varsam
- utbyggnadsområde verksamheter beroende av ny trafikmot
- utredningsområde

Figur: max antal bostäder per område och etapp



-  bostäder och service som byggs/detaljplaneras pågående
-  möjlighet till bostäder och service innan 2040
-  befintlig bebyggelse med möjlighet till viss förtätning
-  idrottsområde
-  möjlighet till verksamheter innan 2040
-  utredningsområde efter 2040

Figur: utveckling av bostäder och verksamheter





# Ekonomi och ansvar

Redovisade etapputbyggnader av FÖP Storvreta medför stora investeringar i vägar, VA (vatten och avlopp), parker och grönområden.

Kostnaderna redovisas översiktligt för respektive etapp nedan. Sammantaget bedöms kostnaderna för att genomföra FÖP Storvreta uppgå till cirka 2 miljarder kronor.

All bostads- och verksamhetsexploatering inom det geografiska området för FÖP Storvreta ska betala en del av kostnaderna för övergripande infrastruktur. Ersättningen för dessa kostnader kommer regleras i exploateringsavtal mellan Uppsala kommun och berörda exploatörer. För att redovisa vilka kostnader och hur kommunen avser att fördela dem har principer för kostnadsfördelning tagits fram. De ligger som bilaga i detta dokument. De kostnader som inte kan belasta enskilda exploateringar ska finansieras av skattemedel, statliga och eller kommunala.

Utöver kostnader för övergripande infrastruktur tillkommer ytterligare kostnader för infrastruktur inom respektive utbyggnadsområde, till exempel för lokalgator. Dessa kostnader ska finansieras av respektive exploatör och är inte redovisade i denna genomförandeplan.

## Etapp 1

I etapp ett bedöms kostnader för investeringar i allmän plats (park, gata m.m.) landa på ca 100 miljoner kronor. Utöver det tillkommer kostnader för kommunal service, skola och förskola på 438 miljoner kronor och för VA på 37 miljoner kronor. Delar av etapp ett har påbörjats och därmed är vissa investeringar redan gjorda. Utöver ovan nämnda investeringskostnader tillkommer driftkostnader.

## Etapp 2

Etapp två är en stor etapp där många större investeringar väntas. Kostnaden för allmän plats (park, gata m.m.) uppskattas till 167 miljoner kronor. Denna beräkning utgår från de nya gator som behövs i det övergripande gatunätet samt de parker som pekats ut i den fördjupade översiktsplanen. Kostnad för gator inom respektive nytt bostadsområde tillkommer.

För kommunal service i form av skola och förskola uppskattas kostnaden till 298 miljoner kronor och för VA 252 miljoner kronor. Utöver dessa kostnader tillkommer driftkostnader.

## Etapp 3

Etapp tre uppskattas kräva investeringar i allmän plats (park, gata m.m.) på 17 miljoner kronor, kostnader för allmän plats inom respektive detaljplan kommer att tillkomma. Den kommunala servicen (skola och förskola) uppskattas kosta 262 miljoner kronor och VA 92 miljoner kronor. Driftkostnader tillkommer utöver det som nämnts ovan. Dessa kostnader bygger på antagandet att succesiv komplettering av bebyggelsen i centrala Storvreta jämnt fördelas mellan etapp 3 och 4. Kompletteringen kan ske i tidigare etapper men kan då innebära förändring i kostnader.



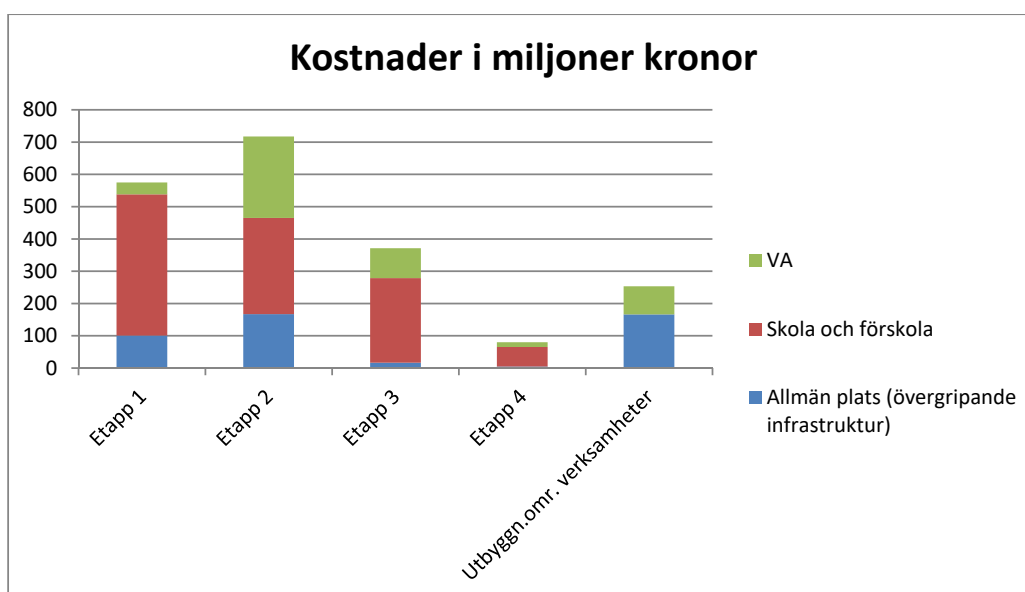
## Etapp 4

I etapp fyra bedöms kostnader för investeringar i allmän plats (park, gata m.m.) landa på ca 5 miljoner kronor. För kommunal service i form av skola och förskola uppskattas kostnad till 61 miljoner kronor och för VA 15 miljoner kronor. Utöver dessa kostnader tillkommer driftkostnader. Dessa kostnader bygger på antagandet att succesiv komplettering av bebyggelsen i centrala Storvreta jämnt fördelas mellan etapp 3 och 4. Kompletteringen kan ske i tidigare etapper men kan då innebära förändring i kostnader.

## Utbyggnadsområde verksamheter

Utvecklingen av verksamhetsområdet i sydöstra Fullerö ses som en egen fristående etapp som bedöms kunna ske när som helst i tiden förutsatt att en ny trafiklösning skapas söder om Fullerö trafikplats. Kostnaden till trafiklösningen uppskattas av Trafikverket till 50-100 miljoner kr. Kostnaden för allmän plats (park, gata m.m.) uppskattas till 166 miljoner kronor. Inga kostnader för den kommunala servicen i form av skola och förskola tillkommer. VA uppskattas kosta 87 miljoner kronor. Utöver dessa kostnader tillkommer driftkostnader.

	Allmän plats (mkr)	Skola och förskola (mkr)	VA(mkr)	Totalkostnad (mkr)
etapp 1	101	438	37	575
etapp 2	167	298	252	717
etapp 3	17	262	92	371
etapp 4	5	61	15	80
Utbyggn.omr. verksamheter	166	0	87	253
<b>Totalkostnad</b>	<b>454</b>	<b>1059</b>	<b>482</b>	<b>1995</b>







## Fortsatt planering

Fullerö trafikplats måste byggas om innan ytterligare bostäder och verksamheter kan till komma då belastningen på trafikplatsen är hög redan idag. I dagsläget pågår en dialog mellan Uppsala kommun och Trafikverket och förhoppningen är att en vägplan snart kan börja tas fram.

Nya huvudgatan måste komma till stånd för att skapa en god bebyggelsemiljö och goda kollektivtrafikförbindelser för samtliga invånare. Exakt dragning av huvudgatan, bortsett från anslutningen till Solstrålevägen är inte fastställd utan kommer att studeras vidare i kommande detaljplaneprocess.

För att möjliggöra att den nya huvudgatan ansluts mot Solstrålevägen krävs en detaljplaneändring för delar av Storvretas gatunät. I dagsläget är det enskilt huvudmannaskap på bland annat Solstrålevägen vilket försvårar för kommunen att göra några investeringar på platsen. En så kallad skelettplan bör tas fram som ändrar huvudmannaskap till kommunalt och även möjliggör breddning av befintliga gator.

Följande utredningar kan komma att behöva genomföras vid framtagande av detaljplaner:

- Geotekniska och markmiljöförutsättningar
- Arkeologiska utredningar
- Naturvärdesinventeringar
- Bullerutredningar avseende biltrafik och tågtrafik
- Riskutredningar avseende trafik, utrymning och framkomlighet
- Markavvattning, dikningsföretag
- Fastighetsrättsliga förutsättningar

### Särskilt viktigt att tänka på vid ärendehantering

Nedan redovisas förhållningssätt som är viktiga att beakta vid handläggning av ärenden inom det geografiska området för FÖP Storvreta. De är framtagna för att underlätta realisering av FÖP Storvreta och säkerställa en lämplig markanvändning.

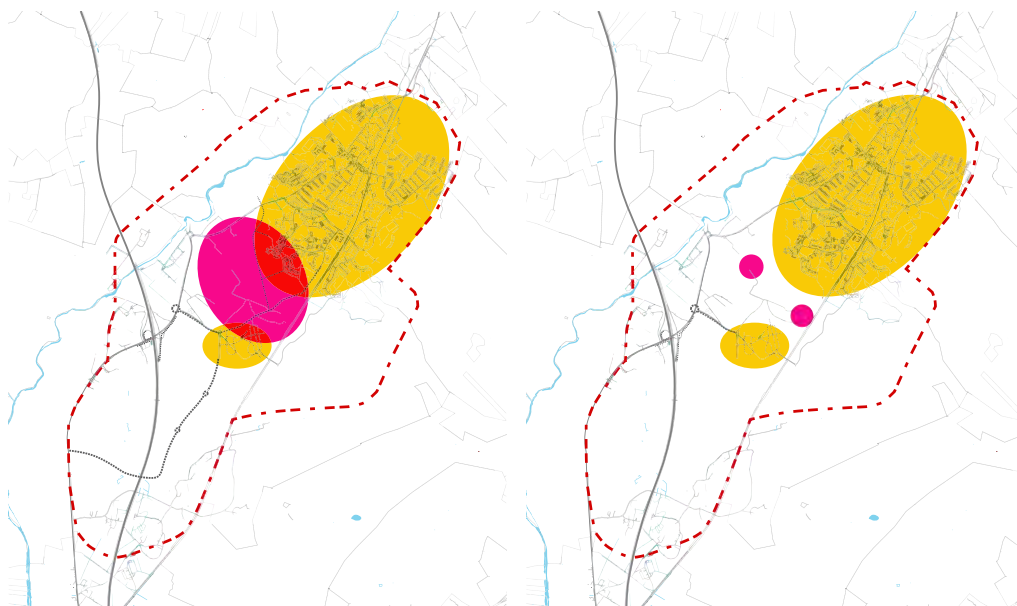
- Ny bostadsbebyggelse i nära anslutning till Storvreta tätort ska prövas i en detaljplaneprocess. Förhandsbesked för bygglov ska inte ges.
- Ny bebyggelse ska utgå från befintliga områden och växa utåt så att nytta kan dras av befintlig infrastruktur och service.
- Nya detaljplaner ska säkerställa att antalet bostäder enligt denna genomförandepplan inte kan överskridas i bygglovskedet.
- Någon ytterligare bostadsbebyggelse ska inte medges innan tillgången till förskole- och skolplatser säkrats.
- Exploateringsavtal ska tecknas mellan kommunen och de exploatörer som utvecklar mark inom FÖP Storvretas geografiska område.
- Alla nyexploateringar inom det geografiska området för FÖP Storvreta ska bidra ekonomisk till den nya infrastruktur som krävs genom Storvretas utbyggnad.
- Projekt som avviker från etappbeskrivningen och ovan nämnda riktlinjer kan bedömas vara icke lämplig markanvändning



# Utvecklingsalternativ

Under framtagandet av genomförandeplanen har två olika utvecklingsalternativ studerats, den valda etappvis sammanhängande utbyggnaden mellan befintlig tätort och Fullerö samt ett alternativ att Storvreta utvecklas med en spridd bebyggelse utan att Fullerö och Storvreta byggs ihop på ett tydligt sätt.

De två utvecklingsalternativen är i stora drag varandras motsatser. För att tydliggöra skillnaden och de för- och nackdelar som de två alternativen kan ha, har en övergripande konsekvensanalys gjorts. Konsekvensanalysen av alternativen utgår från hållbarhetsperspektivet och hur förenligheten med ÖP 2016 och FÖP Storvreta.



Figur: utvecklingsalternativ - samlad och spridd bebyggelse

## Samlad bebyggelse

Enligt ÖP 2016 är det viktigt att utvecklingen i tätorterna åstadkommer så pass hög koncentration av bebyggelse att kvaliteterna med tätortens närhet och överblick behålls och att nya områden kopplas samman med befintliga.

Planläggning av marken mellan Storvreta och Fullerö, södra Storvreta, är förenlig med FÖP Storvreta. Genom att bostadsbebyggelsen koncentreras längs den nya huvudgatan och närmast Storvreta kommer Storvreta och Fullerö att byggas samman.

Den nya huvudgatan slutförs tidigt i utvecklingen för att skapa en nödvändig koppling mellan den nya bebyggelsen i Fullerö och befintliga Storvreta. En samlad och koncentrerad bebyggelse skapar en bra grund för kommande planering i och med att mindre markområden tas i anspråk och risken att bygga bort kommande utvecklingsmöjligheter minskar.

## Social hållbarhet

Utvecklingen innebär att Storvreta och Fullerö byggs ihop både fysiskt och mentalt. I och med att bebyggelsen koncentreras och länkar samman områden underlättas planering och lokalisering av offentlig och kommersiell service. Fler människor kommer ha närhet till olika typer av service.

Den tätare bebyggelsen längs med nya huvudgatan bidrar till ökad trygghet för de som går och cyklar mellan Fullerö och Storvreta då det skapas ett naturligt flöde av människor längs med huvudgatan.

Förskolor och skolor tillkommer parallellt med bostadsutvecklingen och integreras i nya bostadsområden. Förutsättningarna ökar för en strategisk placering av förskolor och skolor och genom flexibla lokallösningar är det möjligt att anpassa lokaler efter skiftande behov.

En samlad och tät bebyggelse ökar underlaget för olika typer av parker och grönytor samt idrott- och fritidsanläggningar. I och med kortare avstånd kommer fler ha möjlighet att nyttja dem. Mindre servicefunktioner kan tillkomma i närheten av den samlade bebyggelsen och fungera som ett komplement till Storvreta centrum.

## Ekologisk hållbarhet

En sammanhållen bostadsutveckling skapar förutsättningar för hållbart resande. Det skapar ett gott underlag för kollektivtrafiken och ger förutsättningar för ett tillgängligt och sammanhängande gång- och cykelvägnät som underlättar för fler att välja cykel och gång framför bilen för resor inom Storvreta men även till och från Uppsala.

Fler kan välja att promenera eller cykla med sina barn till förskolan och skolan vilket kommer minska korta onödiga resor. Den sammanhållande bostadsutvecklingen innebär också att ny bebyggelse kan koncentreras kring nya gator och att ett mindre område behöver tas i anspråk.

## Ekonomisk hållbarhet

Ett förverkligande av FÖP Storvreta innebär stora investeringar i infrastruktur som alla exploitörer av bostads- och verksamhetsmark ska bidra till. I scenariot sammanhållna bebyggelseutveckling blir kommunen en stor kostnadsbärare för den övergripande infrastrukturen inom området och genomförandet av dessa åtgärder blir säkrare.

## Spridd bebyggelse

Pågående och planerade projekt i Storvreta uppgår redan i dagsläget till den tillgängliga kvoten om 2000 nya bostäder. Det innebär att det inte finns kapacitet i reningsverket för att planlägga marken mellan Storvreta och Fullerö för bostäder.

En stor del av den nya bebyggelsen kommer istället att koncentreras till Fullerö Hage vilket innebär att bebyggelsen växer västerut, bort från Storvreta. Den spridda bostadsbebyggelsen på landbygden kommer öka då det finns ett ökat intresse att bygga enstaka småhus och mindre grupper av samlad bebyggelse på landbygden. En spridd bebyggelse ökar risken att framtida utvecklingsmöjligheter byggs bort och större områden för utveckling kommer inte vara tillgängliga.

Enligt FÖP Storvreta ska bebyggelsen på den omkringliggande landsbygden ske varsamt och som komplement till befintlig bebyggelse. En spridd bebyggelse är inte förenligt med ÖP 2016 som förklarar en koncentrerad bebyggelse och planläggning i direkt anslutning till tätorten. Den osammanhängande och spridda bebyggelsen kommer innebära stora utmaningar för att Storvreta ska utvecklas hållbart.

### Social hållbarhet

I och med att Storvreta och Fullerö inte binds samman genom bebyggelse finns det en risk att Fullerö över tid förblir ett bostadsområde separerat från Storvreta, där boende inte möter varandra. Närheten till Uppsala och E4 kan påverka handeln i Storvreta negativt om det saknas en naturlig koppling mellan Fullerö och Storvreta.

En spridd bebyggelse innebär att det kommer vara svårare att planera för och tillgodose behovet av offentlig och kommersiell service. Det försvårar för kommunen att med god framförhållning planera för förskolor och skolor och antalet kortsiktiga lösningar kommer att öka.

Det kan även innebära att det kommer råda brist på mötesplatser såsom parker och andra anlagda grönytor som är lättillgängliga för boende i Fullerö och Storvreta, vilket ytterligare kommer förstärka känslan av två separata orter.

Det kan komma att saknas tillräckligt underlag för kollektivtrafik längs den nya huvudgatan vilket gör att de som bor i Fullerö och på den omgivande landsbygden får långa avstånd till hållplatser. Den nya huvudgatan behöver anläggas i båda scenarierna men vid spridd bebyggelse minskar tryggheten eftersom att bebyggelse och ett jämt flöde av människor kommer att saknas på platsen.

### Ekologisk hållbarhet

En spridd bebyggelse riskerar att det inte finns tillräckligt underlag för utveckling av kollektivtrafiken. Det kan också vara svårare att skapa ett sammanhängande och tryggt gång- och cykelvägnät som gör det attraktivt för boende att välja gång och cykel.

Det finns en risk att spridd bebyggelse ökar både andelen korta och långa bilresor då avståndet till tätorten Storvreta uppfattas som långt. Fler kommer välja att



ta bilen för att lämna och hämta barnen på förskola och skola, för att uträtta vardagsärenden och till och från jobbet. Behovet av pendlarparkeringar kommer troligen öka för att få fler att välja kollektiva färdmedel. Risk för ökad andel enskilda VA och värmeanläggningar.

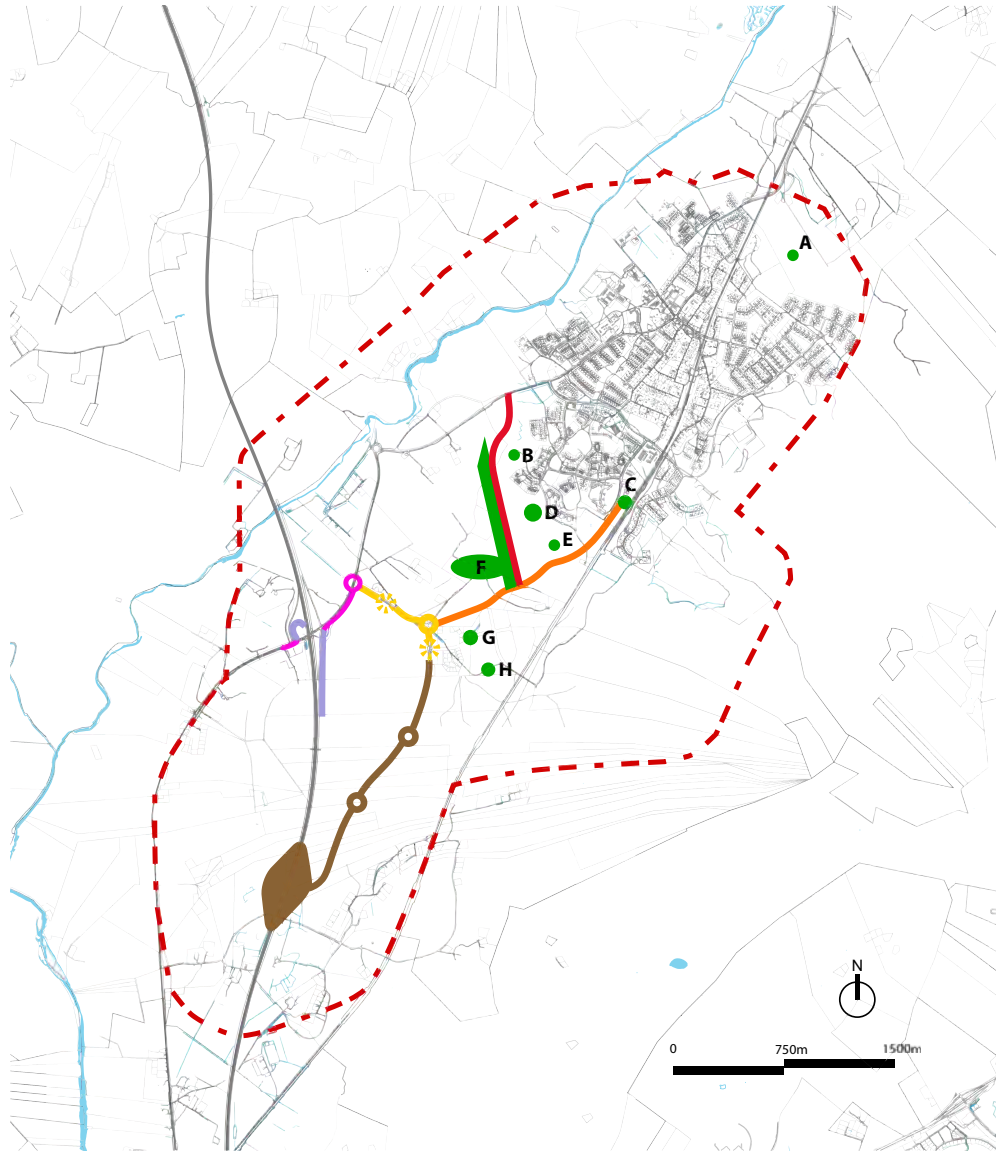
### **Ekonomisk hållbarhet**

I och med att de bostäder som kan tillkomma i Storvreta är begränsade till antalet så måste siffran ständigt uppdateras. Överstiger antalet bostäder den tillgängliga kvoten innebär det att omfattande nyinvesteringar måste göras i bland annat reningsverket.

Varje ny bostad som tillkommer och som ansluts till det kommunala VA-nätet tar en del av kvoten och måste därför bidra ekonomiskt till den övergripande infrastrukturen som är nödvändig. Det handlar bland annat om kostnader för den nya huvudgatan och ombyggnaden av Fullerö trafikmot.

Risken med en spridd bebyggelse är att många fler aktörer är inblandade och även mindre aktörer som inte kan eller är villiga att ta dessa stora kostnader utan då väljer att avvakta byggandet. Kommunen kan inte säkerställa en god utveckling i Storvreta om alla investeringskostnader för den övergripande infrastrukturen ska bäras av privata exploatörer.

Risken är att huvudgatan och andra åtgärder då måste anpassas efter respektive exploatörs tidplan och försenas ytterligare. Vid en spridd bebyggelse där ingen kommunal mark utvecklas belastas skattekollektivet mer än nödvändigt. En tätare bebyggelse och utveckling av den mark som kommunen förvärvat med syfte att genomföra FÖP Storvreta kan istället generera intäkter till skattekassan.



- Huvudväg inkl gc Sektion (E-E) DEL 1
- Cirkulationsplats huvudväg DEL 1
- Huvudväg inkl gc Sektion (E-E) DEL 2
- Cirkulationsplats som behövs pga verksamhetsområde på Fullerö 21:66
- Ny lokalgata inkl gc sektion (B-B)
- Ny cirkulationsplats vid väg 290 inkl. gc-tunnel
- Huvudväg inkl gc Sektion (E-E) DEL 3
- Två cirkulationsplatser huvudväg DEL 3
- Ny trafikplats i söder som behövs vid ev. utveckling av det södra verksamhetsområde
- Parker och grönområden utpekade i FÖP Storvreta
- Fullerö trafikplats UA1: nytt vänstersvängfält väg 290 till dubbla körfält och flytt av gc-väg
- Fullerö trafikplats UA3: breddning av E4 avfartsramp österut till dubbla körfält

Figur: övergripande infrastruktur inom området för FÖP Storvreta

# Kostnadsfördelningsprinciper

Utbyggnaden i enlighet med fördjupad översiktsplan för Storvreta (2012) kräver investeringar i den övergripande infrastrukturen. Förverkligandet av FÖP Storvreta sker genom en etappvis utbyggnad där alla exploatörer ska bidra ekonomiskt till nödvändig infrastruktur.

Totalt kan cirka 2000 bostäder tillkomma, varav cirka 500 redan håller på att genomföras. Utöver det ska skolor, vårdboende med ca 32 platser samt nya verksamhetsområden tillkomma.

Syftet med detta dokument är att tydliggöra hur kommunen avser att beräkna och fördela kostnader mellan de olika exploatörerna inom området. Ersättningen kommer sedan regleras i exploateringsavtal som tecknas med respektive exploatör. Utöver kostnaderna i detta dokument kommer respektive exploateringsprojekt att belastas med kostnader för allmän plats inom sitt eget detaljplaneområde.

## Åtgärder som ska fördelas mellan exploatörer inom FÖP-området

Det anläggningar som pekats ut i den fördjupade översiktsplanen och som ska fördelas mellan exploatörer redovisas i kartan på sidan 34. Det är en ny huvudväg uppdelad i tre olika etapper, ombyggnad av Fullerö trafikplats, ny lokalgata som sammankopplar nya huvudvägen med Fullerövägen, parker och grönområden samt ett eventuellt södra trafikmot.

Åtgärderna är ungefärliga och exakt utformning och kostnad kommer att behöva detaljstuderas längre fram. Denna kostnadsfördelningsprincip grundar sig på innehållet i Genomförandeplan FÖP Storvreta.

## Ombyggnad av Fullerö trafikplats

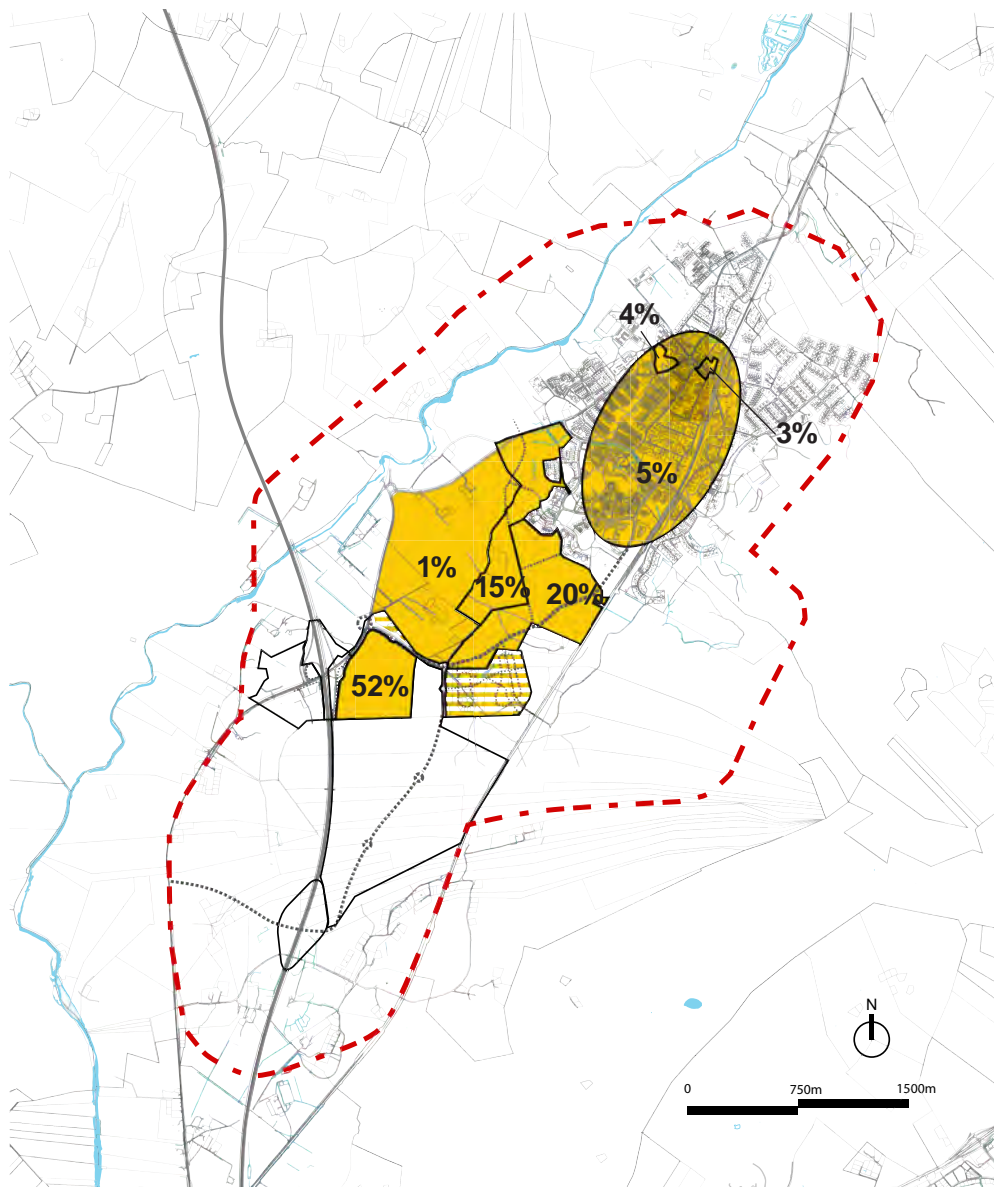
En förutsättning för utveckling i Storvreta är att befintlig trafikplats byggs om. Alla exploateringar inom området, bortsett från verksamhetsområdet södra ska bidra ekonomiskt till denna ombyggnad. Pågående projekt Fullerö bostäder och Sydöstra Fullerö (trafikantservice) har gällande exploateringsavtal där ersättning för trafikplatsen är reglerad.

Resterande kostnader för om-/tillbyggnaden av trafikplatsen ska fördelas mellan övriga projekt i området, ersättningen regleras i kommande exploateringsavtal. Ersättningen tas ut antingen i samband med ombyggnaden alternativt när det aktuella området exploateras. Ersättningen kan tas ut efter att åtgärden genomförts då utbyggnaden av Storvreta ses som en etappvis utbyggnad.

Uppskattad kostnad som ska fördelas mellan kommande exploateringar är, i december 2017, cirka **50-60 miljoner kronor**. Justering av kostnaden eller exakt utformning av åtgärderna kommer att ske vid detaljstudering.

Den fördelningsprincip som ska användas vid fördelning av kostnaderna för trafikplatsens ombyggnad är trafikstring. Varje projekt ska betala en andel av kostnaden som motsvarar deras möjliga andel av den totala **trafikstringen**.

Kartan på sida 34 visar vilka kommande eller pågående exploateringar som ska bidra till ombyggnaden av Fullerö trafikplats. Den visar också hur stor andel av kostnaderna som respektive exploateringsområde ska bidra med utifrån den typ och mängd av bebyggelse som möjliggörs i genomförandeplanen. Respektive område ska därmed bidra med den andel av kostnaden för ombyggnaden av Fullerö trafikplats som anges i kartan på sidan 34.



*Bilden redovisar de områden som ska dela på kostnaden för ombyggnad av Fullerö trafikplats. Skrafferade områdena ska/har redan bidragit ekonomiskt enligt gällande exploateringsavtal.*

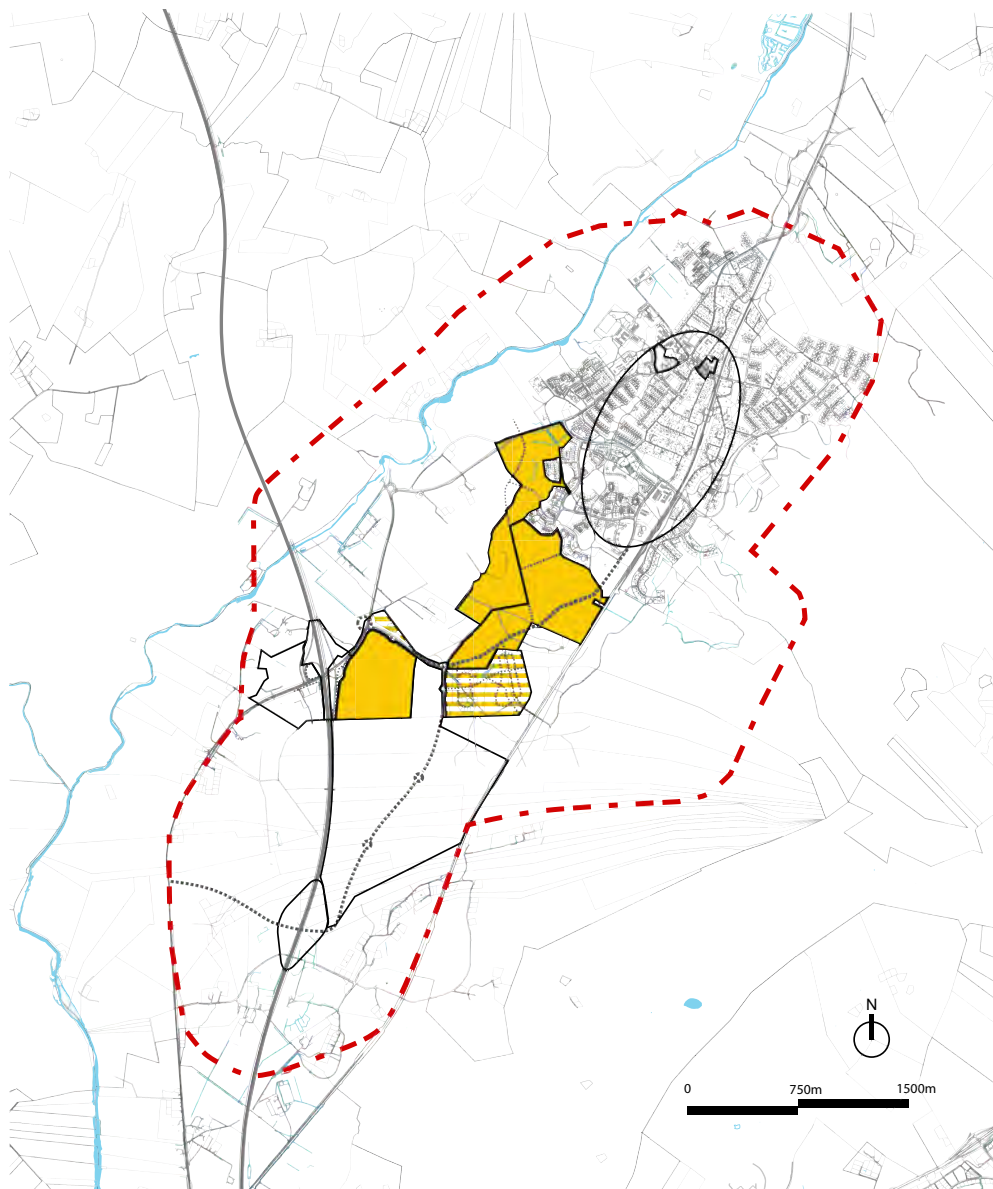
### Huvudväg del 1

Del 1 av huvudvägen samt en cirkulationsplats har redan påbörjats och förväntas bli färdigställd under år 2019.

Fördelningsprincipen som ska användas för denna anläggning är geografiskt läge och nytta vilket innebär att de projekt som ligger närmast i anslutning samt som behöver den är de som ska bekosta den.

Då pågående projekt Fullerö bostäder och Sydöstra Fullerö (trafikantservice) är beroende av denna väg som tillfartsväg ska dem enligt denna princip ta kostnaden för den. Exploateringsavtal är redan tecknade och en fast ersättning finns reglerad. De kostnader som överstiger ersättningen från Fullerö bostäder och trafikantservice kommer att belasta Södra Storvreta och kommande verksamhetsområde på Fullerö 21:66. Uppskattad kostnad att fördela på kommande explo-

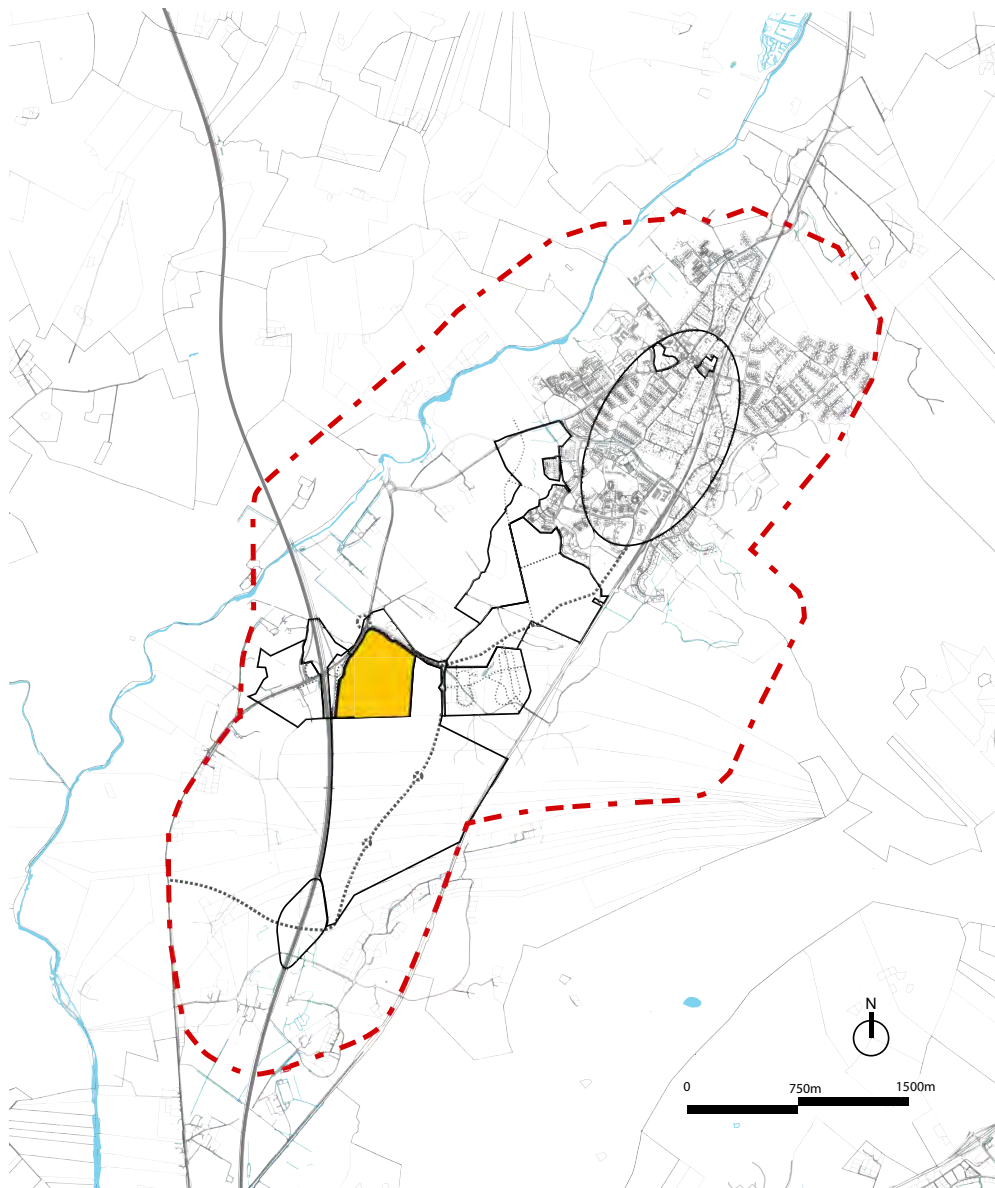
ateringar är, i december 2017, ca **10-15 miljoner kronor**. Detta belopp fördelas jämt mellan kommunen som markägare till Södra Storvreta och exploitören för Fullerö 21:66. Se kartan nedan för de projekt som delar på återstående kostnad för huvudväg 1 och en cirkulationsplats.



*Bilden redovisar de projekt som delar på kostnaderna för del 1 av huvudvägen. Skrafferade områdena ska/har redan bidragit ekonomiskt enligt gällande exploateringsavtal.*

## Komplettering av huvudväg del 1

I det fall det planerade verksamhetsområdet på nuvarande fastighet Fullerö 21:66 förverkligas ska ytterligare två cirkulationsplatser samt svängfiler anordnas. Dessa åtgärder är endast nödvändiga på grund av verksamhetsområdet och ska i sin helhet finansieras av exploatering på Fullerö 21:66. Se bild nedan.



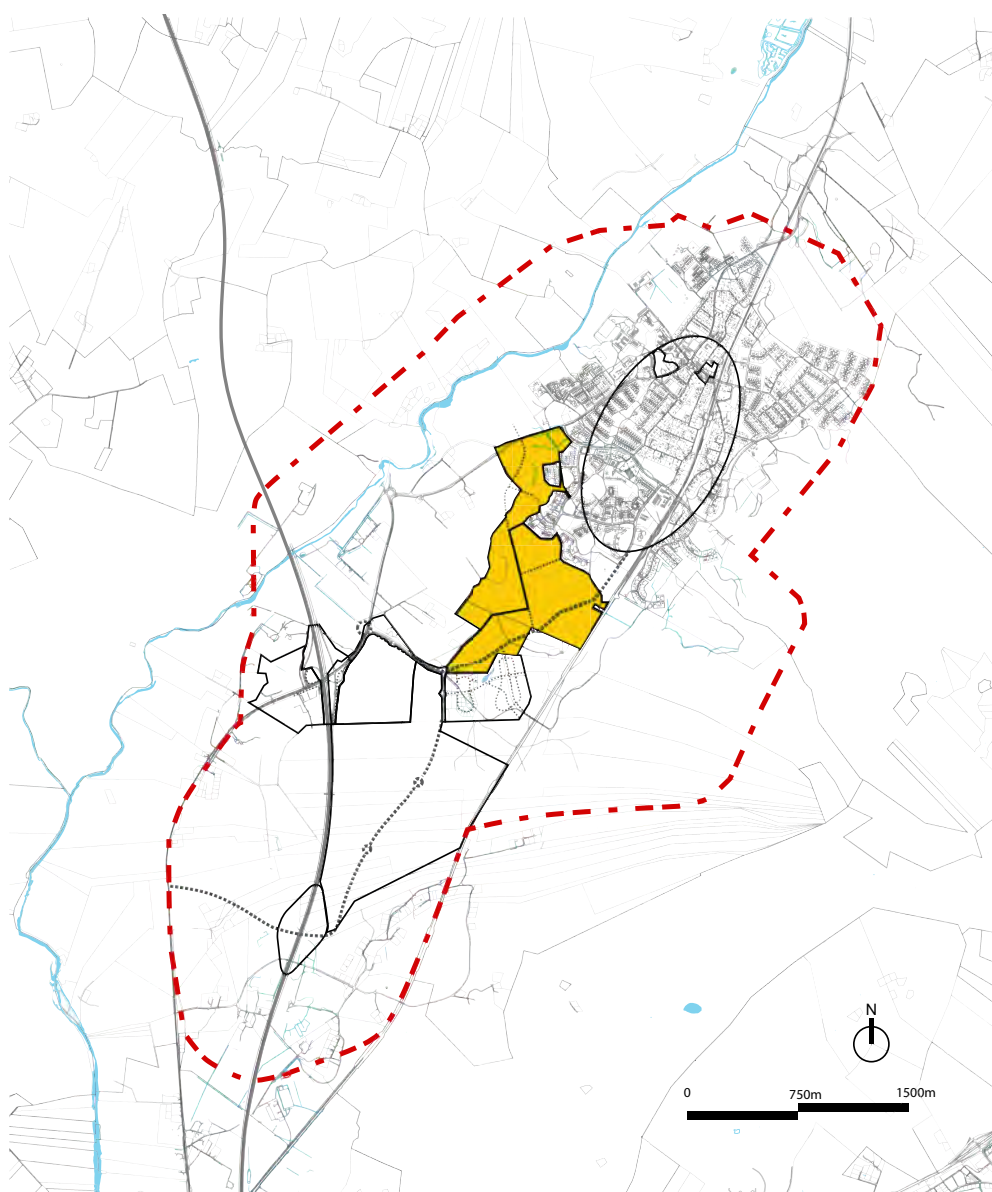
Bilden redovisar det projekt som ska bära kostnaden för komplettering av huvudväg del 1.

## Huvudväg del 2

Del två av nya huvudvägen är den som ska binda ihop Fullerö med Storvreta och anslutas till Solstrålevägen. Den är en viktig förutsättning för förbättrad kollektivtrafik och tillgång till service inom området för FÖP Storvreta.

Den fördelningsprincip som ska användas är **geografiskt läge** och därefter **andel av totala antalet bostäder**. I kartan nedan redovisas de områden som tillsammans ska finansiera utbyggnaden av denna anläggning. Totalt bedöms cirka 1050 bostäder kunna inrymmas i området. Kostnaden som respektive exploateringsprojekt ska bidra med beräknas utifrån andel av totala antalet bostäder.

Uppskattad kostnad för huvudväg del 2 är, i december 2017, cirka **45-50 miljoner kronor**.



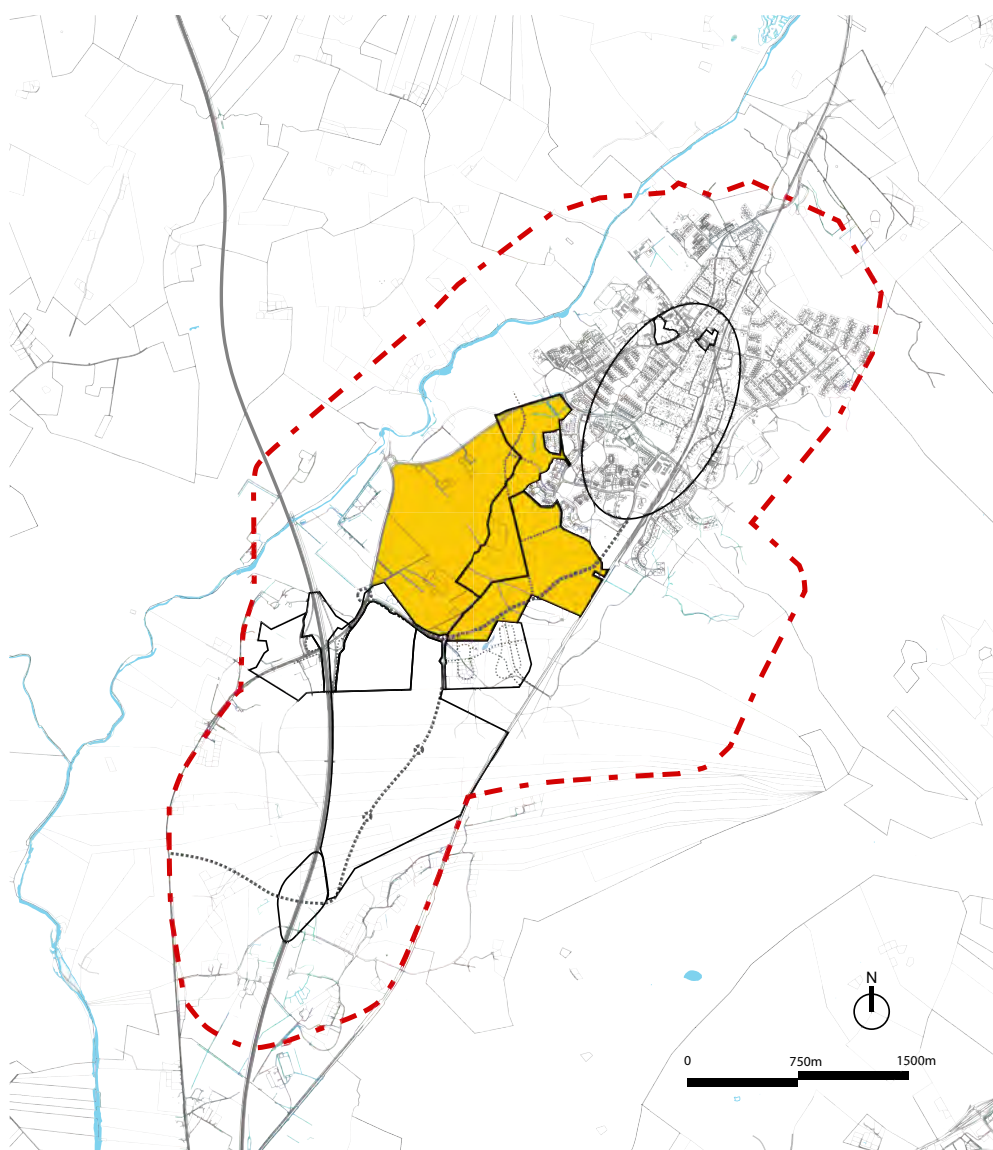
Bilden redovisar de områden/projekt som ska dela på kostnaden för huvudväg del 2.

## Ny lokalgata inkl. gc-sektion

I utvecklingen av FÖP Storvreta ska också en ny gata anläggas mellan Fullerövägen och den nya huvudgatan. Lokalgatan kommer ha en viktig funktion i Storvretas övergripande gatunät.

Fördelningsprincipen som ska användas för denna anläggning är geografiskt läge och därefter andel av totala antalet bostäder. Detta innebär att de exploateringsprojekt som ligger närmast i anslutning till vägen ska hjälpa till att bekosta den och att fördelningen mellan den görs utifrån antalet bostäder inom respektive projekt.

Uppskattad kostnad att fördela på kommande exploateringar är, i december 2017, ca **60 miljoner kronor**. Kartan nedan redovisar de områden som gemensamt ska bidra till finansiering av den nya lokalgatan.



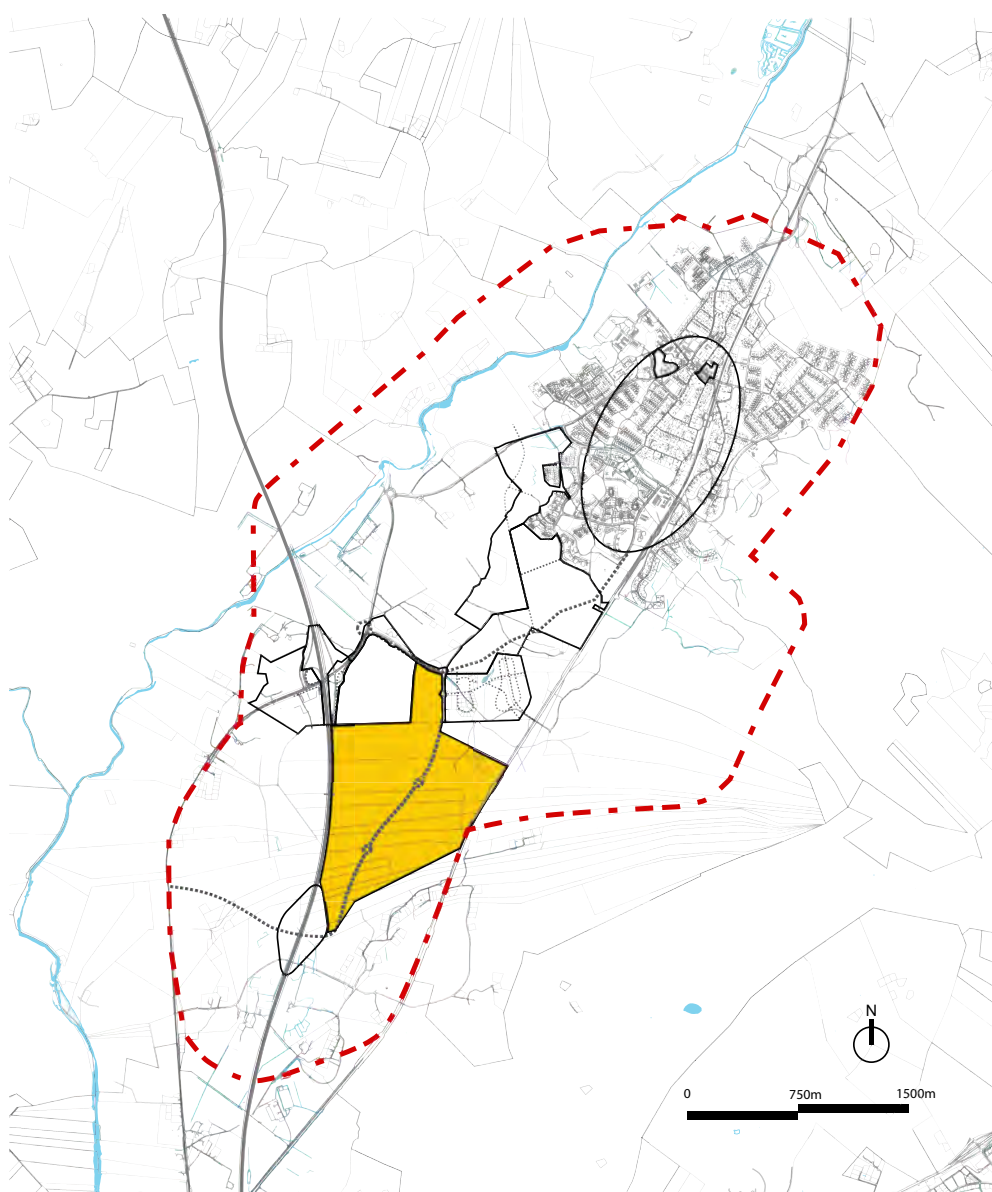
*Bilden redovisar de projekt som ska dela på kostnaden för byggnation av lokalgata med gc-sektion.*



### Huvudgata del 3 och en södra trafikplats

För att en fortsatt utveckling av verksamhetsområdet (utöver Fullerö 21:66) ska vara möjlig måste en södra trafikplats samt huvudgata del 3 tillkomma. Kostnaderna för att anlägga dessa ska bäras av exploatörerna inom området. Uppskattad kostnad är cirka **166 miljoner kronor**.

Fördelningsprincipen som ska användas är andel **markareal** av totalytan. Kartan nedan visar det område som vid en eventuell utveckling ska bekosta dessa anläggningar.

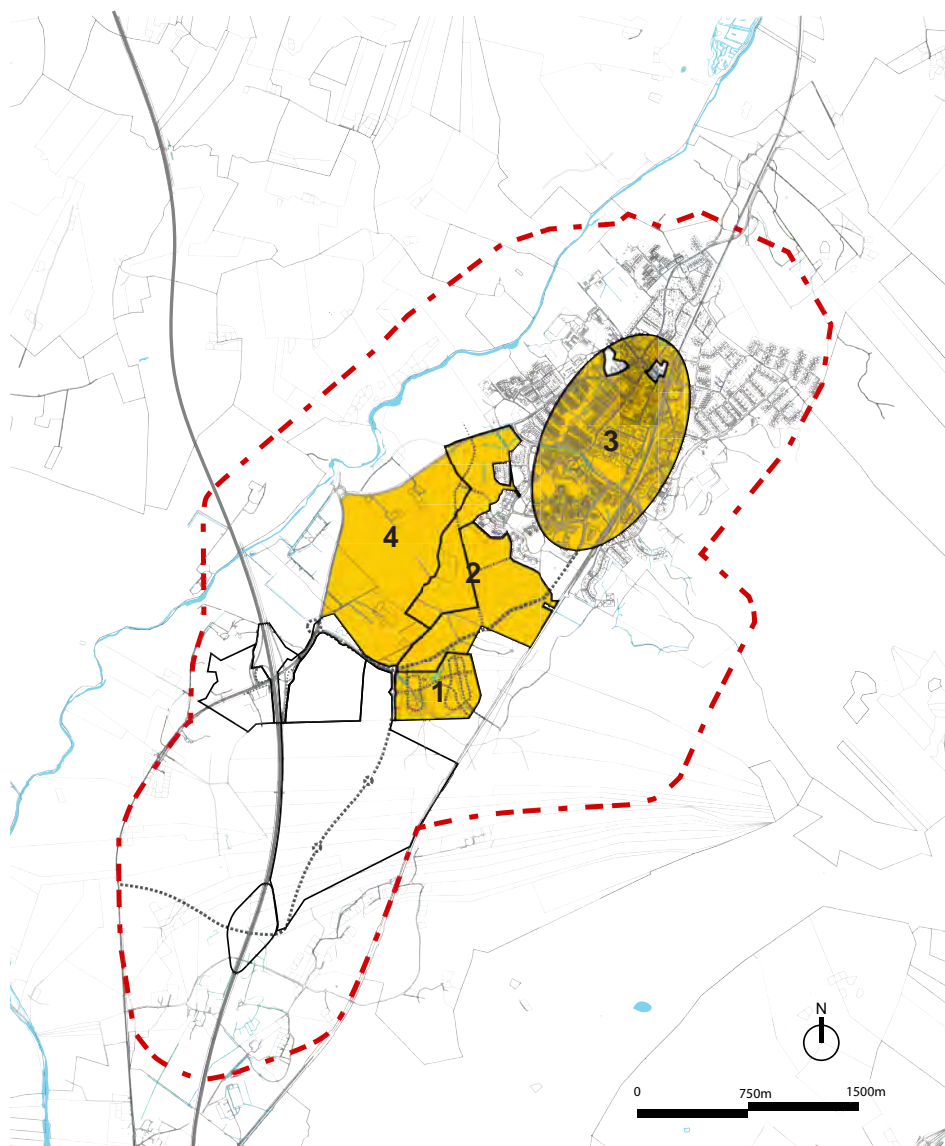


Bilden redovisar det område med kommande utvecklingsprojekt som ska bära kostnaden för en ny trafikplats i söder och huvudväg del 3.

## Grönområden

Fördelningsprincipen som ska användas vid anläggandet av parker och grönområden i enlighet med den fördjupade översiktsplanen är i första hand geografiskt läge och därefter om fler projekt berörs fördelas kostnaden utifrån respektive projekts andel av antalet bostäder inom det geografiska läget.

De parker som pekats ut i den fördjupade översiktsplanen kommer i samband med en planläggning att ses över och anpassas efter rådande förutsättningar och behov. I tabellen nedan redovisas hur kommunen avser att fördela kostnader för anläggandet av parker och grönområden i enlighet med den fördjupade översiktsplanen



*Bilden redovisar de områden som ska bekosta grönområden som pekats ut i FÖP Storvreta. I tabellen på sida 43 redovisas vilka grönområden som avses.*

Etapp 1	Kostnadsbärande projekt (se karta på sid 42)
Stadsdelspark 23000kvm, ersätter småpark (G)och (H)	1
<b>Etapp 2</b>	
Skolpark (F) 11 000 kvm	Skattekollektivet
Stadsdelspark (D) 10 000 kvm	2 och 4
Småpark (E) 3 000 kvm	2
Grönstråk längs kraftledningsgata 6 000 kvm	2 och 4
<b>Etapp 3</b>	
Småpark (B) 3 000 kvm	2
Småpark (C) 3 000 kvm	3/Skattekollektivet
<b>Etapp 4</b>	
Kvarterspark (A) Bedöms inte genomföras före 2040	-

### Åtgärder i befintliga Storstvreta

För att förverkliga den fördjupade översiktsplanen för Storstvreta som kommunen tagit fram finns det ett antal åtgärder som inte kan belasta en eller flera enskilda exploatörer. Dessa listas här nedan.

#### *Skelettplan över Storstvretas gatunät*

För att ansluta den nya huvudgatan till Solstrålevägen i Storstvreta krävs att gällande detaljplan över gatan ändras. Solstrålevägen, likt många av Storstvretas övriga gator, har idag enskilt huvudmannaskap och driftas och ägs därmed inte av kommunen. **Uppskattad kostnad för planläggningen är 0,5-1miljoner kronor.**

#### *Anpassning Solstrålevägen*

Befintliga Solstrålevägen kommer att behöva byggas om och anpassas för att möta den nya huvudgatan. Uppskattad kostnad är cirka **5-10 miljoner kronor.**

#### *Ev. bulleråtgärder längs Solstrålevägen*

En ny infart från söder och omdragna busslinjer innebär att befintliga bostäder längs med Solstrålevägen kan påverkas av buller i större utsträckning än tidigare. I det fall bullret överstiger riktvärdena bör bulleråtgärder göras. Det finns i dagsläget ingen kostnadsuppskattning för denna post.

Kostnaden för åtgärderna ovan ska finansieras av skattekollektivet då de inte är nödvändiga på grund av en enskild exploatering. Åtgärderna syftar till en förbättring av trafikförhållanden och kollektivtrafiken för orten som helhet.

Uppsala kommun

Postadress: 753 75 Uppsala  
Besöksadress: Stationsgatan 12

Telefon: 018-727 00 00  
E-post: uppsalakommun@uppsala.se

[www.uppsala.se](http://www.uppsala.se)

