Regionledningskontoret
Bette Lundh Malmros

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-05-28

TRN 2021–0126

Tillväxt- och
regionplanenämnden

Yttrande över samråd om förslag till Översiktsplan 2022 Sigtuna kommun

Regionledningskontorets förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna Kommun över samråd om förslag till översiktsplan 2022 Sigtuna kommun

2. Paragrafen justeras omedelbart

Sammanfattning

Region Stockholm har beretts möjlighet att yttra sig över samråd om förslag till översiktsplan 2022 Sigtuna.

Region Stockholm är generellt sett positiv till förslaget till översiktsplan men ser samtidigt att kommunen på ett antal punkter avviker från den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050. Region Stockholm framför exempelvis att de strategiska frågorna inom Arlanda - Märsta regionala stadskärna bör hanteras i en fördjupad översiktsplan (FÖP) samt att flera utbyggnadsförslag förutsätter stora investeringar i kollektivtrafik för att inte bidra till ett ökat bilresande. Det vore en styrka om föreslagen markanvändning tydligare kopplar till kommunens styrdokument Klimatsmart Sigtuna och Regional klimatfärdplan 2050 för att planen ska bidrar till minskad klimatpåverkan. Region Stockholm framför även synpunkter på avgränsningen av den regionala stadskärnan, behov av utredningar vid bebyggelseutveckling i bytespunkter och bussterminaler samt förslag till servicenoder på landsbygden. Region Stockholm understryker vikten av en fortsatt dialog om strategiska regionala och mellankommunala frågor innan planen går ut på granskning.

Bakgrund

Sigtuna kommuns förslag till översiktsplan utgår från tre utvecklingsinriktningar; mångsidig blandstad och levande landsbygd, attraktiva och klimatsmarta trafiksystem samt robusta och gröna livsmiljöer. Tidsperspektivet sträcker sig till 2035.

Ärendet har beretts i samråd med trafikförvaltningen.

Regionledningskontorets förslag och motivering
Planen ligger i flera avseenden i linje med RUFS 2050. Flera frågor som hanteras i planen har emellertid ett längre tidsperspektiv än 2035 och det vore en styrka om tidsperspektivet för planen justerades utefter detta.

Mellankommunala frågor av regional betydelse
Region Stockholm är positiv till att förslaget redovisar regionala och mellankommunala intressen samt sätter kommunen i ett större sammanhang i Mälarregionen och med Uppsala län. Region Stockholm saknar emellertid en redovisning av några mellankommunala frågor av regional betydelse i kapitlet om Regionala och mellankommunala intressen.

Det är positivt att planen tar upp kapacitetsbrister i det landsomfattande stamnätet för el. Elförsörjningen bör även redovisas i kapitlet om mellankommunala intressen. Planen bör även lyfta frågan om lokal elproduktion samt att mark bör avsättas för såväl anläggningar som för elkablar. Region Stockholm anser att det behövs ett resonemang om hur massor från planerad bebyggelse- och infrastruktur kan hanteras för att öka återvinningen och minska de tunga transporterna av massor. Brista avfalls- och kraftvärmeverk är en anläggning av storregional betydelse och bör kompletteras i kapitlet.

Befolkning och bostäder
Region Stockholm är positiv till att kommunen ser bostadsbyggandet som ett verktyg för att skapa en sammanhållen kommun och att avsikten är att skapa ett blandat bostadsutbud i kommunens olika delar. Av planförslaget framgår att kommunen gör en högre bedömning av befolkningstillväxten i kommunen än vad Region Stockholm gör, se framskrivningar av befolkning och sysselsättning i Östra Mellansverige. Det vore önskvärt att kommunen också redovisade vilket tillskott av bostäder som är nödvändig för att möta befolkningstillväxten. I planförslaget saknas en sådan analys.

Samplanering mellan markanvändning och transportinfrastrukturen samt klimatpåverkan
Region Stockholm är positiv till att föreslagen bebyggelseutveckling koncentreras till strategiska lägen med god kollektivtrafik, att hållbara transportslag prioriteras i planen samt att planeringen ska skapa förutsättningar för hållbara resvanor. Region Stockholm anser emellertid att kommunens uttryckta ambitioner inte är lika tydliga i översiktsplanens förslag till markanvändning. Kontorsetableringar, besöksintensiva

verksamheter och ny mässanläggning öster om E4:an förutsätter exempelvis stora investeringar i kollektivtrafik. Region Stockholm stöder förslaget att göra markreservationer för kollektivtrafik men understryker att Region Stockholm som kollektivtrafikmyndighet inte ansvarar för dessa investeringar. Investeringarna ligger emellertid väsentligt längre fram i tiden än utbyggnad av verksamheter, vilket riskerar att generera ett ökat bilresande. För att nå en hållbar samhällsutveckling i enlighet med RUFS 2050 och i enlighet med översiktsplanens intentioner, behöver bebyggelsestrukturen och transportinfrastruktur utvecklas parallellt och eventuellt i etapper. Detta är en utmaning som bör belysas och hanteras på ett tydligare sätt i planen.

Parkeringsstrategier kan även bidra till ett ökat kollektivtrafikresande. Det bör tydliggöras hur den nya översiktsplanen bidrar till Sigtunas klimatmål samt genomförandet av klimatstrategin för att kunna nå målet om klimatneutralitet till år 2045. Planen bör kompletteras med måltal för antal resande med kollektivtrafik, gång och cykel.

Utvecklingen av stationer och bytespunkter bidrar till ökad attraktivitet och resandeunderlag. Emellertid krävs utredningar i tidiga skeden för att inte försvåra eller omöjliggöra kollektivtrafikens utveckling i samband med bebyggelseutveckling i stationsnära lägen. Det gäller särskilt de tre bussterminalerna Arlanda, Märsta station och Sigtuna busstation.

Region Stockholm stöder planens inriktning att utvecklingen av Märsta ska utgå från Märsta station och att besöks- och personintensiva verksamheter koncentreras till stationens närområde. Utveckling av området öster om stationen möjliggör ett ökat nyttjande av pendeltåget. Region Stockholm är positiv till att befintlig bussdepå öster om Märsta säkerställs men uppmärksammar kommunen på att depån kan behöva byggas ut för att svara mot översiktsplanens ambitioner. Föreslagen utbyggnad i anslutning till depån får inte begränsar verksamheten.

Region Stockholm stöder en bostadsutveckling som fokuserar på de befintliga tätorterna samt stråket mellan Sigtuna och Märsta. Inom arbetet med kollektivtrafikplan 2050 föreslås olika åtgärder för att förbättra kollektivtrafiksystemet. Flera av dessa berör Sigtuna kommun och bör samplaneras med bebyggelseutvecklingen. Region Stockholm stöder exempelvis att framkomligheten på väg 263 bör förbättras.

Sammanlänkad stadskärna
Det är positivt att översiktsplanen har en tydlig viljeriktning att länka samman den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta, vars stadsdelar idag skiljs åt av långa avstånd och fysiska barriärer. Val av buss- eller spårförbindelse bör studeras i fortsatt samverkan med Region Stockholm och Trafikverket. Region Stockholm saknar ett resonemang om hur bebyggelse och gatunät bör struktureras och var olika funktioner och målpunkter bäst placeras, för att skapa en attraktiv, gen och trygg miljö att röra sig i.

Översiktsplanen redovisar en annan geografisk avgränsning av den regionala stadskärnan än den som redovisas i RUFS 2050. Region Stockholm anser inte att de motiv som anges i översiktsplanen är skäl till att utöka kärnan geografiskt. Avgränsningen av den regionala stadskärnan är inget hinder för att Märsta tätort ska kunna förtätas och utvecklas i enlighet med översiktsplanens intentioner och i linje med RUFS 2050. Om Region Stockholm ser över avgränsningen kommer det att göras samordnat för alla regionala stadskärnor.

Tidigare FÖP för Arlandaområdet har ersatts av en detaljerad beskrivning av den regionala stadskärnan i översiktsplanen. Region Stockholm anser att denna beskrivning inte hanterar de strategiska frågor som en FÖP har utrymme och potential att göra och har framfört denna synpunkt i arbetet med trafikanalys för den regionala stadskärnan. Det handlar om samplanering av bebyggelse, transportinfrastruktur, samhällsservice och teknisk försörjning men även om lokalisering, markåtkomst och finansiering av infrastrukturanläggningar som föreslagen utbyggnad alstrar. Föreslagna pendeltågstationer inom östra Arlandastad ligger exempelvis inte i linje med RUFS 2050 och behöver hanteras samlat med bebyggelseutvecklingen. Region Stockholm föreslår därför att kommunen hantera fortsatt utveckling av den regionala stadskärnan i en FÖP.

Övriga transportfrågor
En möjlig förlängning av Roslagsbanan till Arlanda analyseras inom arbetet med Kollektivtrafikplan 2050. Region Stockholm understryker emellertid att det inte finns några beslut eller finansiering för detta. Ostkustbanan är utpekat som ett regionalt och storregionalt behov i RUFS 2050 och i En Bättre Sits. Ombyggnation av Märsta station är en viktig förutsättning för utveckling av Ostkustbanan, som är ett föreslaget objekt i nationell plan. Ombyggnationen är även systemkritisk för pendeltågssystemet. Ombyggnationen hanteras i projekt Märsta bangård tillsammans med Sigtuna kommun och Region Stockholm. Ny bebyggelse bör inte lokaliseras för nära planerade uppställningsspår, för att undvika risken att begränsa

verksamheten på grund av bullerstörning. Region Stockholm medverkar i projekt Ostkustbanan genom dess trafikförvaltning.

Region Stockholm delar kommunens ståndpunkt att trafikeringen på Arlandabanan ses över för att öka kollektivtrafiktillgängligheten till Arlanda flygplats. Trafikeringen regleras i gällande avtal mellan Arlandabanan Infrastructur AB och A-Train. Region Stockholm anser att kommunen behöver ta ställning till markbehov för nya rullbanor på Arlanda, även om dessa ligger utanför planens tidshorisont.

Region Stockholm stöder planens ambition att säkerställa Rosersbergs funktion som regionalt och nationellt gods- och logistikområde. Ny bebyggelse och bostäder bör inte planeras för nära området eftersom eventuella bullerstörning kan riskera begränsningar för verksamheten.

Region Stockholm ser positivt på att cykel lyfts fram som ett färdmedel för regionala resor och att den regionala cykelplanen och kommunens regionala cykelstråk lyfts upp i planen.

Landsbygd
Region Stockholm stöder kommunens ambition att tillvarata jordbruksmarkens värden och kommunens restriktiva hållning till ändrad markanvändning på denna. Region Stockholm har förståelse för kommunens viljeinriktning att koncentrera utvecklingsinsatser till nya föreslagna servicenoder på landsbygden. Grundidén med att peka ut orter på landsbygden för riktade utvecklingsinsatser, ligger i flera avseenden i linje med de landsbygdsnoder och serviceorter som pekas ut i RUFS 2050 och Landsbygds- och skärgårdsstrategin. Planens förslag till servicenoder har emellertid inte förutsättning för goda kollektivtrafikförbindelser eller har en nodfunktion för kollektivtrafik på landsbygden. Region Stockholm kan därför inte stödja förslaget till serviceorter. Region Stockholm är emellertid öppen för en fortsatta dialog om landsbygdens framtida utveckling.

Robusta och gröna livsmiljöer och kulturmiljö
Region Stockholm stöder kommunens ambition för robusta och gröna livsmiljöer. I avsnitten Hur översiktsplanen skiljer sig från RUFS 2050 (kapitlet Regionala och mellankommunala intressen) bör det framgå om, och sådant fall hur, redovisningen av den regionala grönstrukturen i RUFS 2050 skiljer sig mot markanvändningen i samrådsförslaget. Region Stockholm vill därtill framhålla att allmänhetens tillgång till kommunens vattenområden behöver säkras.

Region Stockholm är positiv till att planen uttrycker en tydlig viljeinriktning om att kulturhistoriska värden är en resurs att beakta och ta tillvara, vilket ligger i linje med RUFS 2050 och Kulturstrategi för Stockholmsregionen. Det vore en styrka om planeringsinriktningarna för kulturmiljön blev tydligare för att bli det stöd i avvägning mellan olika intressen, som planen avses utgöra. För att det ska vara möjligt krävs uppdaterade och aktuella kunskapsunderlag för hela kommunen, så som det finns för naturvärden.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet bedöms inte innebära några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag

1. Remiss – samråd för översiktsplan 2022 Sigtuna kommun

Beslutsexpediering

1. Sigtuna kommun

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2021-05-28

TRN 2021-0126



Samrådshandling

April 2021

ÖVERSIKTSPLAN

för Sigtuna kommun

2022

Sigtuna kommun



Foto framsida och ovan: Rosie Alm

ÖVERSIKTSPLAN 2022
Sigtuna kommun

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Om översiktsplan 2022 6

Hållbar samhällsutveckling 10

Sigtuna kommun 10

Sigtuna kommun i regionen och världen 10

Hållbarhetsmål för fysisk planering 11

Utvecklingsinriktning 13

Karta över utvecklingsinriktning 14

Mångsidig blandstad och levande landsbygd 16

Attraktiva och klimatsmarta trafiksystem 20

Robusta och gröna livsmiljöer 22

Mark- och vattenanvändning 25

Mark- och vattenanvändningskarta 26

Geografiska områden 30

Befolkning och bostäder 52

Arbete och näringsliv 56

Mötesplatser 60

Grön infrastruktur 64

Kulturmiljö 72

Trafik och mobilitet 78

Tekniska anläggningar 86

Klimatanpassning, hälsa och säkerhet 92

Regionala och mellankommunala intressen 100

Riksintressen och andra värden 103

Riksintressen 104

Andra värden 118

Sammanfattning av hållbarhetskonsekvensbeskrivning 124

Ordförklaringar 126

Planeringsunderlag 128



Foto: Rosie Alm

Förord

Välkommen! Sigtuna kommun har tagit fram ett samrådsförslag till ny översiktsplan – *Översiktsplan 2022*. Översiktsplanen är en viktig strategisk plan som pekar ut riktningen för hur kommunen genom samhällsbyggande och planering ska utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. Tidsperspektivet sträcker sig till år 2035.

Sigtuna är en mångfacetterad kommun med unika kvaliteter: anrika och pittoreska Sigtuna stad, Märsta med sina tidstypiska årsringar, Rosersbergs villaområde med småstadskaraktär mitt i en expansiv region och en stor, levande variationsrik landsbygd med närhet till staden.

Det strategiska läget i Storstockholmsregionen tillsammans med många arbetstillfällen, viktiga kommunikationer och inte minst Arlanda flygplats gör kommunen till en stark tillväxtmotor. Den stora expansionen av såväl arbetsplatser som det ökade antalet invånare för med sig stora utmaningar för den fysiska och socioekonomiska planeringen. Hur ska kommunen utvecklas och samtidigt förädla de kvaliteter som finns idag, stärka den sociala hållbarheten och minska klimatpåverkan? Hur ser vi till att skapa ett samhälle som är bra att bo, leva och verka i, idag och i framtiden, samtidigt som natur- och vattenmiljöer värnas och vårt unika kulturarv bevaras och vårdas?

Översiktsplanen ska visa hur Sigtuna kommun ska möta dessa utmaningar och därmed bidra till en hållbar samhällsutveckling. De tre utvecklingsinriktningarna ska tillsammans med ett antal planeringsinriktningar utgöra ledstjärnan.

Vi vill uppmana dig att dela med dig av dina tankar och synpunkter kring samrådsförslaget. Ta möjligheten att påverka kommunens långsiktiga utveckling. Vi ser fram emot dina synpunkter! Dessa kommer att vara ett viktigt underlag i framtagandet av nästa version – granskningsförslaget – som blir tillgänglig under hösten 2021.

Mats Weibull

Vice ordförande i kommunstyrelsen



Om översiktsplan 2022

INLEDNING

Välkommen till Sigtuna kommuns samrådsförslag för ny översiktsplan, ÖP2022. Syftet med planen är att bidra till en hållbar samhällsutveckling genom fysisk planering och att ge såväl nuvarande som framtida generationer förutsättningar att leva ett bra liv. Planförslaget omfattar hela kommunen. Tidsperspektivet sträcker sig fram till och med år 2035.

Under samrådstiden har myndigheter, kommunens invånare och andra berörda som exempelvis näringsliv och organisationer möjlighet att ge synpunkter och förslag till det fortsatta arbetet med översiktsplanen.

I processen med att ta fram samrådsförslaget har många varit involverade. Tjänstepersoner och chefer för kommunens olika förvaltningar och bolag har arbetat tillsammans med en politisk styrgrupp. Arbetsmöten på olika tema har genomförts, både internt inom kommunen och i tidiga dialoger med barn- och skolungdomar. Resultat från en kartdialog och en landsbygdsdialog som genomförts under 2020 utgör också ett underlag för översiktsplanens inriktning. Du kan läsa mer om dialogerna på kommunens hemsida: www.sigtuna.se/oversiktsplan.

DET HÄR ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN

En översiktsplan ger vägledning för hur mark- och vattenområden och bebyggd miljö ska användas, utvecklas och bevaras i framtiden. Här visar kommunen sina långsiktiga ambitioner. Tillsammans med Mål och budget är översiktsplanen kommunens viktigaste övergripande styrdokument för att nå en hållbar samhällsutveckling. Planen beskriver prioriteringar och förutsättningar för fortsatt detaljplanering och andra beslut som rör fysisk planering.

Översiktsplanen berättar också hur kommunen tillgodoser riksintressen och hur gällande miljökvalitetsnormer ska följas. Planen redovisar på vilket sätt kommunen tar hänsyn till olika allmänna intressen och vilka avvägningar och prioriteringar som ska göras när det finns intressen som står emot varandra. Planförslaget fungerar också som en utgångspunkt för samtal mellan stat och kommun om hur statliga intressen kan tas om hand på ett övergripande sätt i kommunens fysiska planering.

Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan som gäller för hela kommunen. Plan- och bygglagen styr processen. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men väger tungt vid framtida avgöranden. Minst en gång varje mandatperiod ska kommunfullmäktige ta ställning till om översiktsplanen är aktuell och hur kommunen ska fortsätta sitt arbete med översiktsplanering. Målet är att översiktsplanen ska vara helt digital till antagandet och ligga till grund för kommunens kontinuerliga planering.



Foto: Rosie Alm

Samråd pågår under mitten av april - mitten av juni 2021.

Vi ser fram emot att ta del av era tankar och idéer!

GEMENSAMMA MÅL ÄR UTGÅNGSPUNKTEN

Många av samhällets utmaningar behöver hanteras över kommungränserna. Klimatförändringar är ett exempel där alla är beroende av varandra och av hur väl världens stater lyckas med sina ambitioner. Olika tänkbara konsekvenser måste därför hanteras i planeringen.

Ett antal nationella och regionala mål och planer är av betydelse för hållbar utveckling i Sigtuna kommun. Några viktiga exempel på sådana mål och planer är Agenda 2030, Sveriges miljökvalitetsmål, Barnkonventionen, det övergripande folkhälsomålet och den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS 2050).

Agenda 2030 är FN:s globala agenda med 17 mål för hållbar utveckling. Sigtuna kommun bidrar till dessa genom att arbeta mycket aktivt på lokal nivå.

De globala målen integreras i all kommunal verksamhet och 2021 bildades ett utskott under kommunstyrelsen, Agenda 2030-utskottet, som ett politiskt forum för att säkerställa och följa kommunens hållbarhetsarbete.

ÖP2022 utgår från de globala målen och i planförslaget preciseras ett antal lokala hållbarhetsmål för den fysiska planeringen. Målen sorteras under begreppen miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet. De är inte inbördes rangordnade. Ibland uppstår målkonflikter och då redovisar ÖP2022 kommunens avvägningar och prioriteringar mellan olika intressen.

För att förverkliga de lokala hållbarhetsmålen föreslår planen utvecklingsinriktningar, utpekanden i mark- och vattenanvändningskartan och planeringsinriktningar.



Figur 1 Illustration samrådsförslag ÖP2022 och de globala hållbarhetsmålen.

PLANFÖRSLAGETS KONSEKVENSER

Parallellt med arbetet att ta fram en ny översiktsplan genomför kommunen en strategisk miljöbedömning i enlighet med miljöbalken. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i den fysiska planeringen. Sigtuna kommun har valt att utvidga miljöbedömningen till en hållbarhetsbedömning, vilket innebär att översiktsplanen även bedöms utifrån de sociala och ekonomiska förutsättningarna för en hållbar utveckling. På så vis kan följderna av förslaget diskuteras utifrån fler perspektiv under planprocessen.

Som en del i miljöbedömningen har en hållbarhetskonsekvensbeskrivning (HKB) tagits fram. HKB:n är en del av översiktsplanen och innehåller den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som kravställs i miljöbalken. I arbetet med att ta fram en MKB har avgränsningssamråd i tidigt skede genomförts med länsstyrelsen och berörda grannkommuner. Syftet har varit att analysera vad i planens genomförande som kan ge upphov till betydande miljöpåverkan och avgränsa innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen efter detta.

ANDRA VIKTIGA STYRDOKUMENT OCH PÅGÅENDE DETALJPLANER

Till grund för arbetet med ny översiktsplan ligger ett antal kommunala planeringsunderlag och styrdokument. Några exempel på sådana är *Mål- och budget, VA-plan, Klimatsmart Sigtuna, Jordbruksmark i den fysiska planeringen, Riktlinjer för Bebyggelseutveckling i dalgången mellan Odensala och Hova* samt resultaten av en socioekonomisk kommunanalys, den så kallade *Sociala kompassen*. En lista med alla relevanta och inarbetade planeringsunderlag redovisas i slutet av planförslaget.

De detaljplaneuppdrag som är beslutade och pågående vid tiden för samrådet värderas inte av samrådsförslaget utan hanteras som givna förutsättningar.

SÅ HÄR LÄSER DU PLANFÖRSLAGET

Kommunen arbetar utifrån Boverkets översiktsplane-modell 2.1. Planförslaget är därför uppdelat i tre delar: *Utvecklingsinriktning, Mark- och vattenanvändning* samt *Riksintressen och andra värden.*

Innehållsmässigt bygger samrådsförslaget ÖP2022 på gällande ÖP2014.

Trafikverket fattade den 31 mars 2021 beslut om en ny riksintressepreciserig för Arlanda flygplats. Översiktsplanen tar utgångspunkt i detta beslut. Den nya preciseringen innebär bland annat att influensområde för flygbuller minskat och att markanspråk för flygplatsverksamheten ändrats. Läs mer i avsnittet *Luftfart - Arlanda flygplats* i kapitlet *Riksintressen och andra värden*.

Ett tidigare uppdrag om att ta fram en ny fördjupad översiktsplan för Arlanda-Märsta har inarbetats i ÖP2022. Här finns nu en detaljerad beskrivning av önskad utveckling inom Arlanda-Märsta. Befintlig fördjupad översiktsplan för Arlandaområdet från 2006 föreslås upphöra att gälla när ÖP2022 antas.

Samrådsförslaget finns i pdf-format och som digital översiktsplan på Sigtuna kommuns hemsida. Texterna är desamma i tryck och på hemsidan. Innehållet i kartorna är också likadana, medan kartlagren kan grupperas på olika sätt i den digitala versionen.



Figur 2 Illustration av planprocessen. Översiktsplanen beräknas bli antagen i maj 2022.

SÅ HÄR DELTAR DU I SAMRÅDET

Samrådet för översiktsplanen pågår från den 16 april till den 14 juni 2021. Vi ser fram emot att ta del av dina synpunkter, tankar och idéer!

Detaljerad information om hur samrådet går till och vilka aktiviteter som anordnas under samrådstiden hittar du på hemsidan: www.sigtuna.se/oversiktsplan.

För dokumentationens skull så behöver vi få dina synpunkter skriftligen. Du kan välja mellan att lämna synpunkter via e-post, webbformulär på hemsidan eller med vanligt brev.

E-post: kontaktcenter@sigtuna.se. Skriv "ÖP2022-samråd" i ämnesraden.

Webbformulär: www.sigtuna.se/oversiktsplan

Brev: Sigtuna kommun, Samhällsbyggnadskontoret, 195 85 Märsta. Märk brevet med "ÖP2022-samråd".

Efter samrådet bearbetas planförslaget utifrån inkomna synpunkter. Samtliga synpunkter sammanställs och besvaras i en rapport som kallas samrådsredogörelse.

Planprocessen består av tre steg och det är under de två första stegen, samråd och granskning, som alla som vill får tycka till och lämna synpunkter om såväl planförslag som innehåll i hållbarhetskonsekvensbeskrivning.

Efter att planförslaget omarbetats efter granskningen beslutar kommunfullmäktige om att anta planen.



Foto: Rosie Alm

Hållbar samhällsutveckling

SIGTUNA KOMMUN

Sigtuna är en mångsidig kommun som präglas av sin rika historia, internationella närhet med Arlanda flygplats och läget vid Mälaren. Invånarna har tillgång till värdefulla livskvaliteter som rekreationsområden, friluftsliv, vatten, storstad, landsbygd och arbetsplatser.

Sigtuna kommun är en del av Stockholms storstadsregion. Närheten till två storstäder med starka lärosäten ger goda förutsättningar för ett aktivt näringsliv och bra möjligheter att studera vidare i regionen. Kommunens fantastiska omgivningar och läge bidrar till att företagsamhet till stor del finns inom besöksnäring och logistikverksamhet. Sigtuna stad med sin 1000-åriga historia ger unika förutsättningar. Som värdkommun för Arlanda flygplats är det nära till världen och världen har nära till Sigtuna kommun. Flygplatsen bidrar också med en stor mängd arbetsplatser. För att ytterligare öka arbetsplatsutbudet verkar kommunen för att variera och bredda näringslivet.

Centralorten är Märsta som tillsammans med Sigtuna stad och Rosersberg ger koncentrationen av bebyggelse och befolkning. Tätorterna möter ett levande odlings- och kulturlandskap och den största delen av kommunens yta är landsbygd. Här finns områden med höga naturvärden som är en viktig resurs för hela länet. Jordbrukslandskapet tillsammans med hagar och betesmarker och större skogsområden står för sysselsättning och matproduktion. Att kunna bo på landsbygden och samtidigt ha närhet till service och tätorter i kommunen och två storstäder är en viktig del av kommunens identitet.

SIGTUNA KOMMUN I REGIONEN OCH VÄRLDEN

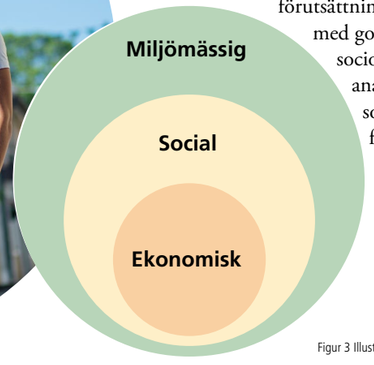
Stockholm och Uppsalaregionen är ett av landets starkaste tillväxtområden. Sigtuna kommun ingår i en gemensam och integrerad bostads- och arbetsmarknadsregion med både styrkor och utmaningar. I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) pekas Arlanda-Märsta ut som en av åtta regionala stadskärnor som är viktiga för framtida utveckling. Samarbeten över läns- och kommungränserna etablerar Arlandaregionen som en motor för tillväxten i hela norra Storstockholm.

Sigtuna kommun arbetar aktivt med de långsiktiga utmaningar som RUFS 2050 identifierar för hela regionen. Att minska klimatpåverkan och samtidigt möjliggöra ökad tillgänglighet och ekonomisk tillväxt är en av uppgifterna. De sammanlänkande stråken för järnväg, Ostkustbanan och Arlandabanan, liksom E4 går genom kommunen. Detta ger mycket goda kommunikationer för invånarna och är av stor strategisk betydelse för samspel och pendlingsutbyte med angränsade kommuner och regioner. Här finns också kapacitetsbrister som behöver åtgärdas samtidigt som behoven fortsätter att växa. Framkomlighet för både person- och godstransporter ses i ett regionalt och nationellt perspektiv.

RUFS 2050 pekar också på att det är en utmaning för regionen att fortsätta vara öppen och samtidigt stärka inkluderingen och öka tryggheten i en värld som tidvis upplevs som osäker. Kommunens mål är minska socioekonomiska skillnader och öka den sociala hållbarheten, så att alla människor ska ha förutsättningar att leva ett gott liv med god hälsa. Till hjälp har en socioekonomisk kommunanalys som kallas den sociala kompassen tagits fram.



Foto: Rosie Alm



Figur 3 Illustration förhållningssätt till hållbar utveckling.

Resultatet av analysen är ett underlag för politiker och tjänstepersoner som ger en fördjupad bild av socioekonomiska och demografiska likheter och skillnader mellan olika områden i kommunen. Sigtuna, Märsta, Rosersberg och landsbygden – varje del av kommunen har sina egna möjligheter och behov.

Covid-19-pandemin som startade 2020 är en världsomspännande och omvälvande situation som berör både i det stora och i det lilla. Våra beteenden förändras och nya innovationer utvecklas. Smittorisken påverkar hur vi använder de offentliga rummen, våra arbetssituationer, på vilket sätt vi umgås och reser. Människor värdesätter och använder i dessa tider än mer kommunens attraktiva närmiljöer så som parker, tätortsnära grönska och vatten, badplatser och friluftsområden och naturreservat.

HÅLLBARHETSMÅL FÖR FYSISK PLANERING

Hållbar utveckling handlar om att säkerställa goda livsvillkor för alla människor nu och i framtiden. Utgångspunkten i översiktsplanen är att människan är i centrum, att ekologin sätter ramarna och att ekonomin är ett medel och en förutsättning för hållbar utveckling. Social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet är inte tre separata spår utan de hör ihop och påverkar varandra.

För att bidra till ett hållbart samhälle som inte äventyrar kommande generationers möjligheter är det nödvändigt att planera långsiktigt och uthålligt. Det gör vi genom att utveckla och stärka kommunen inom de tre aspekterna miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet. Inom arbetet med att ta fram en ny översiktsplan har lokala mål för planeringen av den fysiska miljön formulerats. Målen tar utgångspunkt i de globala målen i Agenda 2030.

Målen ger den röda tråden i översiktsplanen och lägger grunden för hur översiktsplaneringen ska bidra till att nå en hållbar samhällsutveckling i hela Sigtuna kommun. De hjälper till att vägleda i arbetet med avvägningar mellan olika intressen och andra ställningstaganden för kommunens mark- och vattenanvändning. De kan också göra det lättare att synliggöra både målkonflikter och synergieffekter som kan uppstå vid kommande fysisk planering.

Följande mål föreslås, utan inbördes rangordning, för planeringen av den fysiska miljön på en övergripande nivå:

MILJÖMÄSSIG HÅLLBARHET



Grön infrastruktur för levande landskap med sammanhängande områden för natur- och friluftsliv.

Robusta samhällen anpassade för ett förändrat klimat.

Klimatsmart resurshushållning.

Ekologiskt väl fungerande vattenmiljöer.

SOCIAL HÅLLBARHET



Trygga, integrerade och väl gestaltade livsmiljöer.

Samhällen utformade för ett gott liv med god hälsa.

Hållbart vardagsliv och levande samhällen.

Delaktighet och invånarens engagemang som grund för samhällsutvecklingen.

EKONOMISK HÅLLBARHET



Ett livskraftigt och diversifierat näringsliv inklusive areella näringar.

Starkt arbetsliv och attraktivt boende för livets alla skeden.

Kostnadseffektiv infrastruktur och service till invånarna.

God och långsiktigt robust kommunal ekonomi.

Utvecklingsinriktning

I detta kapitel beskrivs övergripande hur Sigtuna kommun ska utvecklas för att främja en hållbar samhällsutveckling. Fokus ligger på långsiktighet och vilka funktioner och samband som är särskilt viktiga i den fysiska planeringen.

Sigtuna kommun är en mångskiftande kommun. Sigtuna, Märsta, Rosersberg och landsbygden har egna styrkor, behov och utmaningar. Varje del i kommunen ska utvecklas utifrån sina förutsättningar och unika prägel i samspel med övriga delar av kommunen. I planeringen är det därför viktigt att värna den lokala platsidentiteten. Värdefull natur, vatten, odlingslandskap och kulturmiljö ska ses som resurser att tillvarata och utveckla.

Planförslaget innehåller tre utvecklingsinriktningar och en strategisk karta som lyfter prioriteringar och ställningstaganden för viktiga strategiska samband.

De tre utvecklingsinriktningarna är:

- Mångsidig blandstad och levande landsbygd
- Attraktiva och klimatsmarta trafiksystem
- Robusta och gröna livsmiljöer

Foto: Rosie Alm

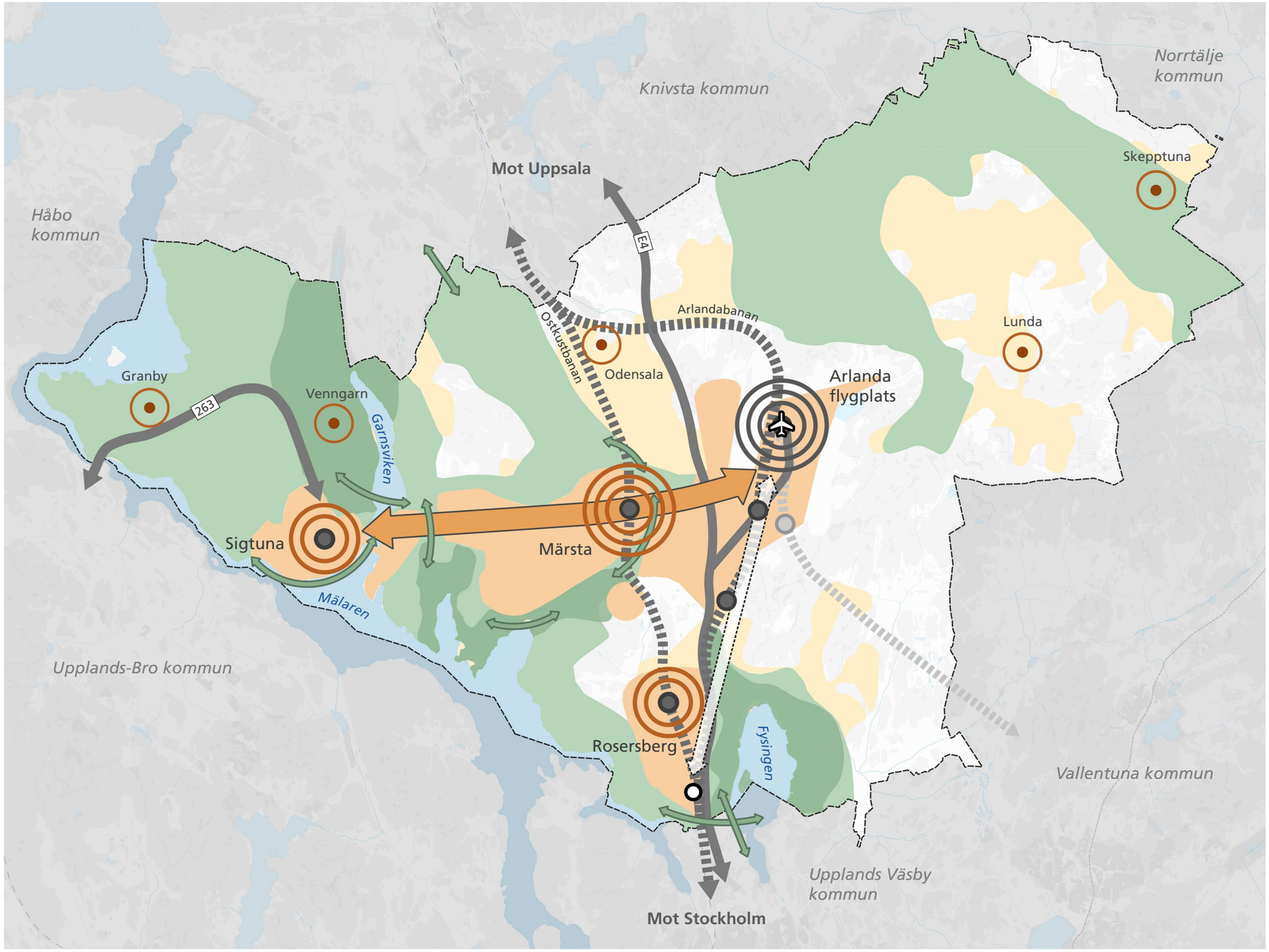
KARTA ÖVER UTVECKLINGSINRIKTNING

Kartan redovisar de övergripande strukturerna för bebyggelse, natur och friluftsliv samt kommunikationer.

Syftet med kartan är att lyfta prioriteringar mellan de viktigaste strategiska funktionerna och sambanden som påverkar kommunens långsiktiga utveckling. Kartan är endast schematisk och inte en exakt kartläggning.

Flera funktioner och samband följer inte kommungränser utan sträcker sig över flera kommuner och mellan olika regioner, som Stockholm eller Uppsala. Exempel på det är funktionerna för den regionala stadskärnan Märsta-Arlanda, tillgång till dricksvatten och Mälaren samt de regionala gröna kilarna.

Mer information om hur kommunen vill utveckla exempelvis trafik eller grön infrastruktur hittar du i översiktsplanens andra del, *Mark- och vattenanvändning*.



Bebyggelse

- Regional nod
- Kommundelsnod
- Servicenod på landsbygden
- Utbyggnadsriktning
- Utbyggnadsområde

Natur och friluftsliv

- Viktig funktion för natur och friluftsliv
- Sammanhängande område för natur och friluftsliv
- Viktigt samband för natur och friluftsliv
- Särskilt värdefulla jordbrukslandskap

Kommunikation

- Kommunikationsnod, nationell
- Kommunikationsnod
- Kombiterminal
- Kommunikationslänk, gods
- Kommunikationslänk, väg
- Kommunikationslänk, spår
- Kommunikationslänk, spår - föreslagen
- Arlanda flygplats

Mångsidig blandstad och levande landsbygd

Sigtuna kommun har under senare år initierat ett omfattande arbete för att möta de socioekonomiska utmaningar som kommunen står inför. I planeringen ligger därför ett stort fokus på att främja inkludering, trygghet och trivsel.

Kommunen har under många år haft en hög tillväxt och stor inflyttning av nya invånare. Befolkningsökningen ställer krav på stora kommunala insatser för att skapa en kapacitet i samhällsservicen, framförallt skolor och förskolor, som motsvarar behoven. Nybyggnadstakten inom planperioden behöver balanseras för att möta de behov som följer med ett ökat invånarantal. Kommunens möjlighet att ha en hög ambitionsnivå i bostadsproduktionen är också beroende av att brister i kollektivtrafik och väginfrastruktur åtgärdas.

BEBYGGELSEUTVECKLING I STRATEGISKA LÄGEN

För att kunna hantera de utmaningar som klimatförändringarna och ett växande samhälle innebär behöver planeringen skapa förutsättningar för hållbara resvanor i vardagslivet. Förutsättningarna för minskad klimatpåverkan och god resurshushållning skapas genom att koncentrera bostadsutvecklingen till lägen med god kollektivtrafikförsörjning, befintlig fysisk infrastruktur samt offentlig och kommersiell service.



Foto: Rosie Alm

Bostadsutvecklingen ska fokuseras till de befintliga tätorterna samt till stråket mellan Sigtuna och Märsta. På landsbygden ska bostadsutveckling i huvudsak koncentreras till ett antal servicenoder. Potentialen i de stationsnära lägena i Märsta och Rosersberg ska utnyttjas väl för att utveckla en mångsidig, funktionsblandad och levande stadsmiljö. I stråket mellan Märsta och Arlanda ska ett sammanlänkande kommunikations- och bebyggelsestråk utvecklas med bostäder, servicefunktioner blandat med personal- och besöksintensiva verksamheter samt mindre störningskänsliga verksamheter som kan dra nytta av det strategiska läget.

Utveckling av verksamheter ska primärt lokaliseras till strategiska lägen med god regional tillgänglighet. Nya verksamheter koncentreras till utpekade områden i den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta samt till Rosersbergs verksamhetsområde. En utspridning av verksamheter öster om Arlanda ska undvikas på grund av en svag infrastruktur, markreservat för Arlanda flygplats framtida utbyggnad samt höga kulturmiljövärden.

VÄRDESKAPANDE KOMPLETTERINGAR MED UTGÅNGSPUNKT I PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR

Utgångspunkten för samhällsutvecklingen är att nya tillägg ska medföra mervärden till en plats eller till kommunen i stort. Stärkt identitet, urbana kvaliteter, ökad trygghet och en ökad variation av bostadstyper är några exempel där kompletteringar leder till förbättringar av den gemensamma livsmiljön. För att nya tillägg ska bidra till en förbättring behöver förtätning ske varsamt och med hänsyn till platsens särskilda förutsättningar. Varje stadsbyggnadsprojekt ska ha en bärande arkitektonisk idé. Behovet av utrymme för alla de aspekter som skapar en god livsmiljö för människor, växter och djur ska beaktas, exempelvis utrymme för samhällsfunktioner och grön infrastruktur.

MÖTEN I VARDAGEN

Idag finns en tydlig uppdelning mellan kommunens olika kommundelar. Bebyggelseutveckling öppnar upp möjligheter för att stärka sammanlänkande stråk, tillskapa nya mötesplatser och målpunkter som bidrar till en ökad rörelse mellan olika områden. För att främja möten i vardagen - och i förlängningen en mer sammanhållen kommun - ska kommunen fortsatt arbeta för en strategisk lokalisering och god tillgänglighet till samhällsviktiga funktioner. Mötesplatserna i kommunen ska vara varierade, tillgängliga, trygga och inkludera alla människor.

VARIERADE, UPPLEVELSERIKA OCH TRYGGA LIVSMILJÖER

För att skapa levande kommundelar behöver förutsättningar finnas för folkliv och upplevelsevärden. Stråk och platser som kan attrahera människor under många av dygnets timmar ger förutsättningar för folkliv. Stråkens och platsernas attraktivitet avgörs av hur de ligger i förhållande till målpunkter, om de själva utgör en målpunkt och hur de upplevs om de är trivsamma, trygga, ändamålsenliga och stimulerande.

För att skapa attraktiva offentliga miljöer och upplevelsevärden ska väl gestaltade offentliga rum, en hög arkitektonisk kvalitet och en blandning av funktioner eftersträvas utifrån platsens förutsättningar. Människans upplevelse av en miljö i ögonhöjd ska vara en utgångspunkt i planeringen. Stor omsorg ska därför läggas på utformningen av byggnaders bottenvåningar och hur byggnader placeras och möter sin omgivning. Bebyggelsen ska utformas med en välavvägd skala och proportioner i förhållande till gatan och omgivande miljö. För att skapa målpunkter och gynna ett ökat småföretagande bör lokaler i bottenplan möjliggöras i lämpliga lägen.

Ett balanserat utbud av bostäder för livets alla skeden ska eftersträvas. Ett allsidigt bostadsutbud med olika bostadsstorlekar, upplåtelseformer, hustyper och prisnivå skapar förutsättningar för en mångfald av hushåll. Ett varierat utbud ökar även möjligheten att bo kvar i kommunen och den egna kommundelen om livssituationen förändras.

PLATS FÖR ETT DIVERSIFIERAT NÄRINGSLIV

Sigtuna kommun är en expansiv, serviceinriktad och framtidsorienterad kommun. Som en del av Storstockholm och med närhet till Uppsala finns goda förutsättningar för ett aktivt näringsliv.

Näringslivet i kommunen är till stor del präglat av logistikverksamhet och besöksnäring. Ett mer varierat arbetsplatsutbud och därmed ett mer differentierat näringsliv ska eftersträvas för att erbjuda fler möjligheter till de som bor och verkar i kommunen. Detta bidrar till att stärka kommunens tillväxt, dess motståndskraft vid förändringar och dess skattekraft.



Foto: Rosie Alm

Utrymme krävs för såväl småföretagare som för större företagsetableringar som vill dra nytta av det strategiska läget i regionen. Ett varierat utbud av tomter för bebyggelse och lokaler att hyra ska därför eftersträvas. Förutsättningarna för etablering och utveckling av företag inom tjänste- och kunskapssektorn ska vara goda.

För att öka kunskapsnivån inom företag och arbetskraft är en av kommunens ambitioner att etablera en Science Park eller filial för högre utbildning i regionkärnan Märsta-Arlanda. Denna kan fungera som en motor för utveckling och kan bredda näringslivet mot branscher som idag är mindre förekommande i kommunen.

EN LEVANDE LANDSBYGD

Det öppna landskapet tillsammans med de större skogsområdena utgör en betydande del av kommunens identitet. Mosaiken av bebyggelse på landsbygden och mötet med historiska spår och omgivande landskap har

stor betydelse för upplevelsen av kommunens samlade attraktivitet. Jord- och skogsbruksnäring samt djurhållning skapar förutsättningar för ett öppet landskap och står för sysselsättning och matproduktion. Sigtuna kommuns landsbygd har höga kulturhistoriska värden och omfattas till stor del av riksintresse för kulturmiljövård.

Koncentrera utvecklingsinsatser till servicenoder på landsbygden

En servicenod på landsbygden avser by eller samhälle med tillgång till kollektivtrafik, viss servicenivå och en utpräglad bykänsla. Servicenoderna är platser på landsbygden dit kommunen vill rikta utvecklingsinsatser för att behålla eller utveckla en levande landsbygd. Service- och bebyggelseutveckling ska i huvudsak koncentreras till de servicenoder som utifrån infrastruktur och övriga förutsättningar är lämpliga. På så sätt kan en utspridning av bebyggelse på landsbygden undvikas.

En bibehållen landsbygdskaraktär

Utanför servicenoderna på landsbygden och detaljplanelagt område ska huvudsakligen pågående markanvändning fortsätta. Landsbygdens natur- och kulturvärden ska bevaras och stärkas. Inriktningen är att en varsam, småskalig utveckling kan prövas i lämpliga lägen. För att bibehålla landsbygdens karaktär och tillgångar krävs särskild hänsyn vid lokalisering och utformning av ny bebyggelse. Det handlar bland annat om att värna landskapsbilden, bygga vidare på lokala bebyggelsetraditioner och tillvarata naturliga terräng- och naturförhållanden.

För en bibehållen landsbygdskaraktär ska etablering av ytkrävande verksamheter och handel med skrymmande varor koncentreras till i översiktsplanen utpekade områden för verksamheter. Inga ytterligare deponier, berg- eller grustäkter ska etableras i kommunen.

Tillvarata jordbruksmarkens värden

Jordbrukslandskapen hyser en stor mängd värden. Ett stort värde är produktionsförmågan; på jordbruksmarkerna kan vi producera mat.

Jordbruksmarker tillhandahåller även värden för natur, kultur och rekreation samt biologiska tjänster i form av exempelvis vattenfördröjning, kolinlagring, pollinering och ett öppet landskap genom en varierad djurhållning. Ytterligare kvaliteter som kan kopplas till brukade marker och bete är hälsa och lärande, exempelvis genom undervisning i naturen. Jordbruksnäringen står även för sysselsättning och bidrar till ett diversifierat näringsliv.

Den storstadsnära jordbruksmarkens betydelse för framförallt matproduktion har uppmärksammats allt mer under senare år. I den fysiska planeringen ska jordbruksmarken värderas utifrån dess produktionsförmåga samt värden för natur, kultur, rekreation och friluftsliv. Fragmentering av jordbruksmarker ska undvikas för att upprätthålla en god arrondering.

Kommunen intar därför en restriktiv hållning till ändrad markanvändning på jordbruksmark, med undantag för de områden som är utpekade för ändrad markanvändning i mark- och vattenanvändningskartan. I dessa områden bedöms ny bebyggelse utgöra ett väsentligt samhällsintresse som inte kan tillgodoses på ett tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Översiktsplanens utpekade lägen för bebyggelseutveckling är valda utifrån parametrar som kollektivtrafikförsörjning, tillgång till god infrastruktur, service och regional tillgänglighet. Att lokalisera bebyggelseutvecklingen till andra lägen skulle innebära en utspridning av bebyggelsen som inte bedöms stödja en hållbar samhällsutveckling. Flyg- och skottbullerrestriktioner innebär vidare att bostadsutveckling inte är möjlig inom stora delar av kommunen.

DELAKTIGHET FÖR EN SOCIALT HÅLLBAR UTVECKLING

Samhällsutvecklingen ska ske med hänsyn till hur ett område används och upplevs av dem som använder platsen. Ett sätt att göra det är att bjuda in till dialog med berörda målgrupper, där de ges möjlighet att tycka till, bidra med erfarenheter och tankar kring olika frågor. Dialog är viktigt såväl för att få in kunskap och skapa inkluderande miljöer, som för att skapa ett samhällsengagemang och stimulera invånarens delaktighet. Sigtuna kommun arbetar därför aktivt med olika former av dialog. Dialogen ska anpassas efter den specifika situationen, bland annat för att nå de som särskilt berörs eller riskerar att inte höras.



Foto: Rosie Alm

Attraktiva och klimatsmarta trafiksystem

Sigtuna kommun är en av landets mest expansiva kommuner. Ett mer klimatsmart, attraktivt och robust transportsystem behöver utvecklas för att möta behovet av resor och transporter av gods. Kommunen är med den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta och Sveriges största flygplats unik i sitt slag. En god lokal, regional, nationell och global tillgänglighet är en förutsättning för möjligheten att behålla och utveckla kommunens, Stockholmsregionens såväl som Sveriges konkurrenskraft och attraktivitet.

För att uppnå ett attraktivt och klimatsmart trafiksystem krävs en samordnad bebyggelse- och trafikplanering där kommunen samarbetar med berörda aktörer för gemensamma mål. Planeringen ska utgå från att öka andelen resande med kollektivtrafik, gång och cykel så att transporternas påverkan på miljö och klimat minskar. Bilen kommer fortsatt att vara ett viktigt komplement i framtida trafiksystem. För att minska bilens miljö- och klimatpåverkan ska förutsättningarna för att använda ny teknik och miljövänliga fordon främjas i planeringen.

ENKELT OCH BEKVÄMT ATT RESA HÅLLBART

I kommunen är andelen resor som sker med kollektivtrafik bland de lägsta i regionen. Korta avstånd mellan bostad, arbete, service och fritidsaktiviteter underlättar för ett vardagsliv där gång och cykel utgör grunden i resandet. Genom att planera för en funktionsblandad och tät stad i kollektivtrafiknära lägen med hög tillgänglighet minskar behovet av resande. Denna inriktning är central för att främja klimatsmarta resval och i förlängningen klara uppställda miljö- och klimatmål.

För att kollektivtrafiken ska kunna utgöra stommen i framtidens transportsystem behöver den vara ett attraktivt resealternativ med god tillgänglighet, hög turtäthet, säkerhet och korta restider. Detta ställer krav på utbyggnad av trafiksystemen, främst kollektivtrafiken. Kollektivtrafikens framkomlighet i planeringen och smidiga byten mellan trafikslag vid bytespunkterna behöver prioriteras. En strategiskt mycket viktig och helt avgörande kapacitetsfråga i kommunen är utbyggnad av nya Märsta station till en funktionell och modern bytespunkt.

För att många ska vilja gå och cykla mellan olika vardagsbestyr verkar kommunen för att det ska finnas ett sammankopplat gång- och cykelnät med gena, trivsamma och trafiksäkra gång- och cykelvägar.

På landsbygden ska kommunen verka för att det ska bli enklare att resa hållbart. Kommunen ska verka för att landsbygden förses med flexibel och effektiv kollektivtrafik, gång- och cykelvägar i lämpliga sträckningar och säkra busshållplatser utmed framförallt de statliga vägarna.

FÖRBÄTTRAD FRAMKOMLIGHET I HUVUDVÄGNÄTET

Huvudvägnätet i Sigtuna kommun är periodvis kraftigt påverkat av köbildning, något som påverkar framkomligheten för både kollektivtrafik, gods- och biltrafik. På vissa sträckor är även trafiksäkerheten bristfällig och i behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder. För att minska sårbarheten, öka trafiksäkerheten och förbättra den lokala, regionala och internationella tillgängligheten finns behov av ett flertal infrastruktursatsningar. De av kommunen högst prioriterade infrastruktursatsningarna i huvudvägnätet är:

- Genomförande av trafiksäkerhets- och framkomlighetshöjande åtgärder på väg 263
- Utbyggnad av E4 med ett körfält i vardera färdriktning från Glädjens trafikplats i Upplands Väsby till Arlanda trafikplats.
- Utbyggnad av en ny planskild korsning i Rosersberg och utbyggnad av trafikplats Rosersberg på E4:an.
- Utbyggnad av Måby trafikplats med sydliga ramper (södergående påfart och norrgående avfart).

Läs mer i avsnittet *Trafik och mobilitet*.

KOMMUNIKATIONER INOM OCH TILL REGIONALA STADSKÄRNAN ARLANDA-MÄRSTA

Arlanda-Märsta ska som en regional stadskärna utgöra ett attraktivt lokaliseringsalternativ till centrala regionkärnan Stockholm City. En central fråga för att stärka den regionala stadskärnans roll är att förbättra tillgängligheten lokalt inom stadskärnan och regionalt, framförallt till centrala Stockholm, Uppsala och nordostsektorn, framförallt den regionala stadskärnan Täby-Arninge.

För binda ihop stadskärnans olika delar behöver Arlandaområdet och Märsta både bebyggelseutveckling samt ett flertal nödvändiga kollektivtrafiksatsningar för att stärka den regionala stadskärnans tillgänglighet. De av kommunen högst prioriterade kollektivtrafiksatsningarna inom den regionala stadskärnan är:

- Utbyggnad av nya Märsta station till en funktionell och modern bytespunkt med smidig omstigning och hög tillgänglighet till regionen.
- Kapacitetstärkning på Ostkustbanan med eventuell utbyggnad med ytterligare två järnvägsspår.
- Ny direkt kollektivtrafikförbindelse mellan Märsta station och Arlanda flygplats.
- Ny kollektivtrafikförbindelse som kopplar samman Märsta station, flygplatsstadens olika delområden och Arlanda flygplats.
- Förlängning av Roslagsbanan från Vallentuna till Arlanda med ett nytt stationsläge i Arlandaområdet.
- Ett eller två nya stationslägen på Arlandabanan i flygplatsstaden.
- Förbättrade bussförbindelser mellan Arlanda-Märsta-Sigtuna-Upplands Bro kommun.

Läs mer i avsnittet *Trafik och mobilitet*.

Trafikanalys för den regionala stadskärnan pågår

Den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta är en stark tillväxtzon. Tillkommande bostäder, arbetsplatser, service och besöksmål innebär ett ökat resande både inom och till den stadskärnan som påverkar såväl lokala som regionala trafikflöden.

Inom samarbetet Airport City Stockholm pågår arbete med en gemensam trafikanalys för den regionala stadskärnan. Utredningen ska analysera hur trafikalstringen med bil, lastbil, kollektivtrafik, gång- och cykel kommer att se ut utifrån framtida markanvändning. Resultatet av trafikanalysen ska arbetas in i översiktsplanen senast under granskningsskedet.

HÅLLBARA GODSTRANSPORTER

Sigtuna kommun är med Arlanda flygplats, Rosersberg kombiterminal och central väg- och järnvägsinfrastruktur ett attraktivt lokaliseringsalternativ för logistikintensiva verksamheter. I framförallt Rosersberg finns stora ytor för logistik som fortsätter att växa. Fullt utbyggt kommer Rosersbergs logistikområde vara ett av de största logistikområdena i Storstockholmsområdet. Potentiellt kan Rosersbergs kombiterminal komma att byggas ut för att uppnå framtida EU-krav och därmed också stärka Rosersbergs roll som logistikcentrum av nationell och internationell betydelse.

I takt med att behoven av framkomlighet för tung trafik ökar behöver trafikmyndigheter, andra aktörer och kommunen verka för en långsiktigt hållbar helhetslösning för godstransporter. Särskilt fokus bör ligga på att förstärka kopplingen mellan Arlanda flygplats och Rosersbergs logistikområde med fokus på kombiterminalen. Här kan nya innovativa och hållbara transportlösningar kan med fördel prövas.



Foto: Rosie Alm

Robusta och gröna livsmiljöer

Grönska och vatten fyller en flerfaldig roll i samhället. De gröna och blå miljöerna är av stor betydelse för att skapa en motståndskraftig samhällsstruktur som kan möta de utmaningar som ett förändrat klimat innebär. Välfungerande gröna och blå landskap möjliggör en livskraftig biologisk mångfald, som i sin tur bidrar med viktiga ekosystemtjänster. För kommunens invånare innebär natur och en nära tillgång till rekreationsmiljöer en stor livskvalitet. Naturmiljöer utgör en viktig resurs för att främja en god folkhälsa.

Sigtuna kommun är väl försett med såväl gröna som blå miljöer, men i takt med att kommunens befolkning växer ökar behovet av mångfunktionella naturområden, parker och vattenmiljöer. En utmaning och utgångspunkt för planeringen är att värna och utveckla dessa miljöer samtidigt som samhället växer och markanvändningen blir mer effektiv.

UPPRÄTTHÅLL EN SAMMANHÄNGANDE GRÖN INFRASTRUKTUR

Grön infrastruktur är nätverk av natur som bidrar till fungerande livsmiljöer för växter och djur, samt för människans välbefinnande. I planeringen är det av stor vikt att se den gröna infrastrukturen ur ett helhetsperspektiv. Likt utvecklingen av infrastruktur som vägar, el och dricksvatten är den gröna infrastrukturen avgörande för att uppnå ett fungerande samhälle.

För att den gröna infrastrukturen ska kunna fungera krävs kontaktvägar som länkar samman naturen till en sammanhängande helhet. Inriktningen är att en sammanhängande grön infrastruktur ska eftersträvas i så stor mån som möjligt. I planeringen ska därför gröna samband av regional och lokal betydelse beaktas.

UTVECKLA GRÖNA OCH BLÅ KVALITETER I TAKT MED BEFOLKNINGSUTVECKLINGEN

Naturen och parkerna är viktiga identitetsbärande element som värderas högt av kommunens invånare. Utgångspunkten är att utveckling av de gröna miljöerna ska ske i samspel med bebyggelseutvecklingen. Grönska och vatten ska finnas nära bostaden och vara en framträdande kvalitet i invånarnas livsmiljöer. De ges utrymme genom exempelvis öppna dagvattenlösningar och mångfunktionella grönytor.

Kommunens långa strandlinje mot Mälaren är ytterligare en stor identitetsfaktor och tillgång för hela kommunen. Tillgängligheten ska utvecklas och användningen av stränderna ska tillvaratas för att ge möjlighet till både avkoppling och aktivitet, såväl på land som i vatten.

VÄRNA VÄRDEFULLA NATUR- OCH FRILUFTSOMRÅDEN

Utgångspunkten är att mark- och vattenområden som hyser höga ekologiska och sociala värden så långt som möjligt ska bevaras och förstärkas. I de undantagsfall som värdefulla natur- och friluftsområden påverkas ska anpassningar genomföras för att minimera negativ påverkan.



Foto: Rosie Alm

Grön infrastruktur är ett sammanhängande nätverk av natur som bidrar till fungerande livsmiljöer för växter och djur och till människans välbefinnande.



Foto: Rosie Alm

Mark- och vattenanvändning

I detta kapitel redovisar kommunen grunddragen i den planerade användningen av mark- och vattenområden för hela kommunen.

Huvudinriktningen för planförslaget är att minimera ianspråktagande av ny mark samtidigt som de allmänna intressena tillgodoses. Bebyggelseutvecklingen koncentreras till goda kollektivtrafiklägen där det finns utbud av service och skolor i anslutning till befintlig bebyggelse. Kommunikationsstråken ska fungera för alla trafikslag och främja framkomlighet och vara tidseffektiva. Jordbruk och helhetsområden för natur och kultur är viktiga värden för kommunen och en stor del av kommunens identitet.

Detta kapitel består av en övergripande mark- och vattenanvändningskarta, ett antal geografiska områden som beskrivs var för sig, samt nio temaområden som är av relevans för översiktsplanen. Exempel på temaområden är mötesplatser, grön infrastruktur och tekniska anläggningar.

Med kartor, text och så kallade planeringsinriktningar visar kommunen hur olika intressen ska säkerställas. Översiktsplanen vägleder i prioriteringar och inriktning för fortsatt planering och kommande beslut, så som till exempel detaljplanering.

Foto: Rosie Alm

Mark- och vattenanvändningskarta

Knivsta kommun
Knivsta
Norrtälje kommun
Håbo kommun
Skokloster
Mot Uppsala
Vidbo
Skepptuna
Torsborg
Hova
Haga
Granby
Venngarn
Odensala
Ostkustbanan
Arlandabanan
E4
Lunda
263
255
273
Garnsviken
Arlanda flygplats
Trosta
Eriksskund
Eneby
Märsta
Norrtil
Sigtuna
Steningehöjden
Valsta
Arlandastad
E4/E65
Östra Arlandastad
Munkholmen
Steninge
Brista
Mälaren
Upplands-Bro kommun
Militärt övningsfält
Vallentuna kommun
858
Rosersberg
Skånela
Fysingen
E4
Mot Stockholm
Upplands Väsby kommun
Vallentuna

Mark- och vattenanvändningskarta

I mark- och vattenanvändningskartan presenteras grunddragen för användningen av mark- och vattenområden i kommunen. I kapitlet Geografiska områden redovisas markanvändningen på en något mer detaljerad nivå för Märsta, den regionala stadskärnan, Sigtuna och Rosersberg.

Ytorna för de olika användningarna och markerade infrastrukturstråckningar är översiktligt redovisade. Exakta gränser och preciserad användning kommer att studeras mer detaljerat i efterföljande planeringsskeden.

Varje användning specificeras som pågående eller ändrad markanvändning. Med *pågående markanvändning* avses områden där den nuvarande markanvändningen ska fortgå. Områdena kan utvecklas och stärkas utifrån den användning som redan finns på platsen, exempelvis genom utveckling med fler bostäder eller komplettering av serviceutbudet. Dessa markeras som helfärgade områden i kartan.

Med *ändrad markanvändning* avses områden där översiktsplanen föreslår att nyexploatering eller omvandling av ett redan bebyggt område ska utredas. Dessa markeras som skrafferade (randiga) områden i kartan.

MÅNGFUNKTIONELL BEBYGGELSE

Områden för Mångfunktionell bebyggelse har stads- och tätortsmässig karaktär och innehåller många olika servicefunktioner tillsammans med bostäder. Mångfunktionell bebyggelse är bebyggelse som i huvudsak används för bostäder, kontor, handel eller annan verksamhet som är förenlig med bostäder. Kompletterande funktioner som trafik- och parkeringsytor, grönområden och fritidsanläggningar ingår också.

Underkategori:

Centrum

Kombinationer av handel, service, tillfällig vistelse, samlingslokaler, kontor och annan jämförlig verksamhet som ligger centralt eller på annat sätt ska vara lätta att nå.

SAMMANHÄNGANDE BOSTADSBEBYGGELSE

Områden för Sammanhängande bostadsbebyggelse består huvudsakligen av bostäder. En eller ett fåtal servicefunktioner kan förekomma. Kompletterande funktioner som trafik- och parkeringsytor och grönområden ingår. Områdena är beroende av andra närliggande orter och karaktäriseras av en övervägande andel nattbefolkning och fler utpendlare än inpendlare.

Underkategori:

Större idrottsanläggning

Av regional betydelse.

VERKSAMHETER

Verksamheter är områden för verksamheter som inte bör blandas med bostäder. Verksamheterna i den här användningen är störande för omgivningen på något sätt, exempelvis genom att påverka omgivningen med buller och lukt eller generera tung trafik. Här ingår bland annat traditionella industriområden, områden för handel med skrymmande varor, företagsområden och ytkrävande verksamheter.

Underkategorier:

Besöksanläggning

Besöksanläggning som kan generera stora trafikmängder.

Särskilt verksamhetsområde

Arlanda flygplats markanspråk och Totalförsvarets militära övningsfält.

Skyddsområde

Avser område söder om bana 1 på Arlanda flygplats. Området ligger inom ett högriskområde för flyghaveri, varför det inte föreslås någon ny bebyggelse inom området.

TEKNISK ANLÄGGNING

Tekniska anläggningar är grundläggande funktioner för ett fungerande samhälle. I översiktsplanen redovisas ytkrävande storskalig energiproduktion. Det finns ytterligare samhällsnyttiga anläggningar som inte redovisas i översiktsplanen.

NATUR OCH FRILUFTSLIV

Natur och friluftsliv innefattar större sammanhängande områden där höga värden för friluftsliv, natur- och kulturmiljö, biologisk mångfald och ekosystemtjänster finns. Områdena innefattar ofta naturreservat vilka är allmänt tillgängliga och kan innehålla övernattningsmöjlighet för det rörliga friluftslivet, skidspår, vandringsleder, motionsslingor med mera. Områden kan ha olika karaktär och användning beroende på årstid.

Underkategori:

Viktiga strandområden

Områden nära tätorterna med en god tillgänglighet till strandzonen.

VATTEN

Vatten avser såväl sjöar som vattendrag.

LANDSBYGD

Landsbygd är markområden som är möjliga för flera användningar, exempelvis jordbruk och friluftsliv, men där det inte är nödvändigt eller möjligt att ange vilka markområden som bör användas för vad.

Underkategori:

Servicenoder på landsbygden

En servicenod på landsbygden avser by eller samhälle med tillgång till kollektivtrafik, viss servicenivå och en utpräglad bykänsla. För att främja en levande landsbygd prioriterar kommunen att bibehålla eller utveckla en tillfredsställande servicenivå i utpekade servicenoder på landsbygden. Service- och bebyggelseutveckling ska koncentreras till de servicenoder som utifrån infrastruktur förutsättningar är lämpliga. Inriktning för respektive servicenod redovisas i avsnittet *Landsbygden.*

REGIONAL STADSKÄRNA

Arlanda-Märsta är utpekad som en regional stadskärna i RUFS 2050. Regionala stadskärnor är platser i Stockholms län som har utvecklingspotential och kan komplettera varandra och den centrala regionkärnan när det gäller service, arbetsplatser och boende i syfte att skapa både en tätare och en mer flerkärnig region.

Utvigdning av den regionala stadskärnan

Sigtuna kommun föreslår i översiktsplanen en utvidgning av den regionala stadskärnan till att innefatta Rosersberg samt större delar av Märsta och Arlandaområdet. Läs mer i avsnittet Den regionala stadskärnan i kapitlet *Geografiska områden*.

TRANSPORTINFRASTRUKTUR

Transportinfrastruktur avser det övergripande transportsystemet i kommunen. Befintlig infrastruktur redovisas med heldragna linjer och föreslagen ny infrastruktur redovisas med streckade linjer.

Underkategorier:

Kollektivtrafiknod

Större nod/bytespunkt i kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikstråk

De huvudsakliga strukturbildande stråken för kollektivtrafik.

Väg

Övergripande vägnät av betydelse för trafikförsörjningen.

Gång- och cykelväg

Övergripande gång- och cykelnätet mellan kommundelar och till andra kommuner.

Sammanlänkande stråk

Huvudsakliga stråk som är av betydelse för att koppla samman kommundelar.

Kombiterminal

Omlastningsplats för gods.

Större infrastrukturåtgärd

Större infrastruktursatsningar i befintlig väg och järnväg.

Spårkorridor Roslagsbanan

Spårkorridor för en framtida avgrening av Roslagsbanan från Vallentuna till Arlanda flygplats.

Geografiska områden

Märsta



Foto: Rosie Alm

MÄRSTA

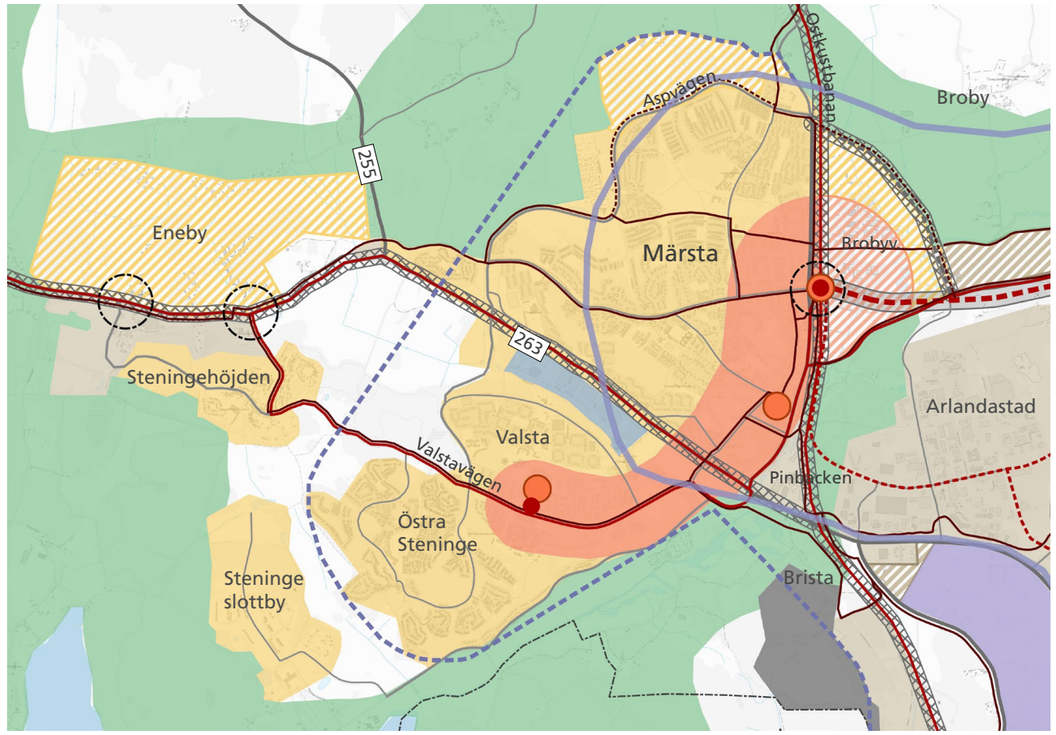
Märsta är idag kommunens största tätort med cirka cirka 31 500 invånare (31 december 2020). Närheten till Arlanda flygplats och en välutvecklad spårbunden kollektivtrafik till Stockholm och Uppsala ger Märsta särskilda fördelar. Här finns goda förutsättningar för ett starkt näringsliv, utveckling av attraktiva boendemiljöer och stärkta kommunikationer som binder ihop Märsta med Arlanda flygplats, Uppsala, Stockholm och övriga regionen.

Utvecklingen av Märsta ska framförallt ske genom värdeskapande kompletteringar i kollektivtrafiknära lägen.

Som utpekad regional stadskärna ska Märsta utvecklas till en attraktiv, levande och välkomnande miljö med en levande stadsmiljö och inbjudande offentliga miljöer.

Märsta upplevs idag som grönt med god tillgänglighet till parker, natur, landsbygdsmiljöer och uppskattade rekreationsmiljöer som Steningedalen, Steningeviken och Mälarens stränder. Märstas kvaliteter ska fortsatt tillvaratas och stärkas samtidigt som nya värden tillförs genom kompletteringar.

Flera av Märstas bostadsområden är byggda som separata enklaver. För en socialt hållbar utveckling är det av stor vikt att stärka och utveckla rörelsemönster mellan dessa och till relevanta målpunkter. Det kan bland annat ske genom en omsorgsfull förtätning i sammanlänkande stråk, så som pågående planering för ett nytt bostadsområde i Midgårdsdalen, och en strategisk lokalisering av samhälleliga funktioner.



Regional stadskärna - RUFS 2050
Regional stadskärna - utvidgning

Befintlig markanvändning

Multifunktionell bebyggelse
Centrum
Sammanhängande bostadsbebyggelse
Större idrottsanläggning
Verksamheter
Besöksanläggning
Teknisk anläggning - energiproduktion
Natur och friluftsliv
Vatten

Ändrad markanvändning

Multifunktionell bebyggelse
Sammanhängande bostadsbebyggelse
Verksamheter

Befintlig infrastruktur

Kollektivtrafiknod
Gång- och cykelvägnät
Sammanlänkande stråk
Kollektivtrafikstråk
Vägnät

Föreslagen infrastruktur

Infrastrukturåtgärd
Kollektivtrafiknod
Gång- och cykelvägnät
Kollektivtrafikstråk
Kollektivtrafikstråk Märsta-Arlanda
Vägnät

Bebyggelseutveckling i anslutning till Märsta tätort

• Området *Öster om Märsta station* ska utredas för utveckling av en ny kommundel med urbana strukturer och stadskvaliteter. Utveckling av området ska stärka Märstas roll i den regionala stadskärnan. Bebyggelsestrukturen ska vara tät och bidra till att strukturellt koppla samman Märsta med Arlandaområdet. Utbudet av arbetsplatser, utbildning, nöjen, kultur, offentlig service samt småskalig och specialiserad detaljhandel ska öka. Besöks- och personalintensiva verksamheter ska fokuseras till Märsta stations närområde samt till stråket mellan Märsta och Arlanda.

• *Eneby* är beläget med närhet till service och kollektivtrafikstråket längs väg 263 mellan Märsta och Sigtuna. Områdets läge gör det intressant att utreda för utveckling av småhusbebyggelse. Viktiga förutsättningar som planeringen behöver ta hänsyn till är väg 263 och väg 255, helhetsmiljö för kulturhistoriskt värdefull struktur, fornlämningar och översvämningsrisk i låglänta områden. Området är delvis beläget inom Järvakilen och angränsar i väst till ett svagt grönt samband, det vill säga ett smalt parti i den sammanhängande grönstrukturen. För att säkra friluftsvärden och upprätthålla ekologiska spridningssamband får inte sambandet byggas bort. Utformning och placering av bebyggelse ska ske så att den gröna kilens funktion och värden bibehålls.

• *Norr om Aspvägen* vid Norrbacka är beläget i ett strategiskt läge, med direkt anslutning till Märsta tätort och närhet till Märsta station. Området utgörs i dagsläget av relativt kuperad naturmark som ligger i en randzon mot omgivande jordbrukslandskap. Området avses utredas för småhusbebyggelse. Viktiga förutsättningar som planeringen behöver ta hänsyn till är områdets betydelse för närrekreation, fornlämningar, terrängförhållanden samt natur- och kulturmiljövärden. För att uppnå god helhet i området ska eventuella nya väganslutningar utredas och samordnas med den planerade förlängningen av Aspvägen. Framtida utformning av Aspvägen ska fungera som en stadsgata som är trygg för gång-, cykel- och kollektivtrafik samtidigt som den även fortsatt ska kunna hantera viss genomfartstrafik för personbilar.

• *Verksamheter sydväst om Västra Arlandastad.* I anslutning till golfbanan, belägen mellan Norrsundavägen och väg 263, finns ett mindre område som i dagsläget används för handelsändamål. Området avses utredas för komplettering med ytterligare verksamheter.



Foto: Rosie Alm

Utveckling av området öster om Märsta station ska stärka Märstas roll i den regionala stadskärnan.



Foto: Rosie Alm

Planeringsinriktning

• Planera för en välkomnande, kvalitativ och identitetsskapande arkitektur i nya Märsta stations närområde och i exponerade entrélägen. Rikta satsningar till noderna Märsta centrum, Märsta station och Valsta centrum samt det sammanlänkande stråket Södergatan-Centrumleden-Midgårdsdalen-Valstavägen.

• Ny bebyggelse ska ges en skala som möjliggör visuell kontakt mellan de som vistas inne i husen och de som vistas på gatan eller bostadsgården. Exempel på detta är när byggnader har entréer som vetter direkt mot gatan, att det finns balkonger i fasadliv eller kommersiella lokaler i bottenvåningen. Vidare ska ny bebyggelse placeras och utformas så att den bidrar till att skapa ett sammanhängande och väl definierat gaturum och en stadsmiljö med god orienterbarhet där människor trivs och känner sig trygga.

• Bebyggelse från Märstas tidiga framväxt, från bondebygd och senare omvandling till ett stationssamhälle, är viktiga kulturhistoriska spår som skapar förankring i historien och stora upplevelsemässiga värden. Den äldre bebyggelsen ska ses som en resurs att bevara och framhäva i stadsmiljön för att skapa dynamik och stärka den lokala platsidentiteten.

Märsta präglas till stor del av modern bebyggelse som tillkom från 1960-talet och framåt, då riksdagen fattade beslut om Arlanda flygplats och Märsta kom att utvecklas till en service- och bostadsort för flygplatsens personal. Bebyggelse som tydligt speglar denna samhällshistoriska utveckling är viktig att identifiera och bevara, inte minst för förståelsen av Märstas unika historia.

• Kraftsamla och prioritera attraktivitets- och trygghetsskapande åtgärder i kommundelen Valsta.

• Fokusera den huvudsakliga detaljhandeln och samhällsservicen till Märsta centrum. Verka för att stärka Valsta centrums attraktivitet utifrån dess roll som lokalt kommundelscentrum och mötesplats. Handel med skrymmande varor och andra inslag som kan komplettera utbudet i centrum ska fokuseras till befintliga verksamhetsområden i goda trafiklägen.

Regionala stadskärnan Arlanda-Märsta



Visualisering: Tomorrow

DEN REGIONALA STADSKÄRNAN ARLANDA-MÄRSTA

Arlanda-Märsta är utpekat som en av Stockholmsregionens åtta yttre regionala stadskärnor. Utvecklingen av de regionala stadskärnorna är av betydelse för hela regionens samlade konkurrenskraft och attraktivitet.

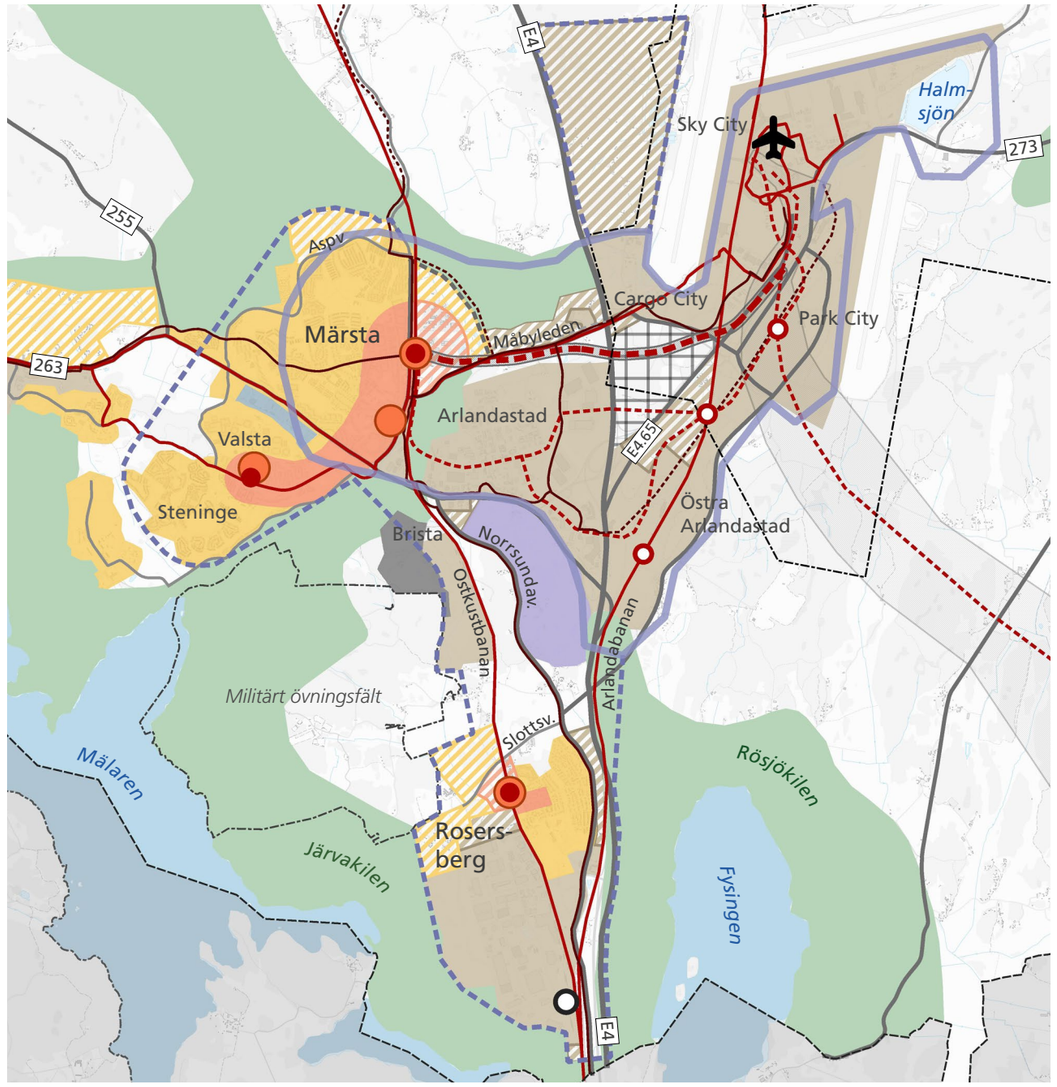
Arlanda-Märsta har med sin unika roll och sitt svåröverträffade läge en avgörande betydelse för regionens möjlighet att utvecklas till Europas mest attraktiva storstadsregion. Med anledning av den stora planerade expansionen inom stadskärnan vad gäller såväl antal boende, arbetande, resenärer och övriga besökare kommer stadskärnans betydelse att förstärkas ytterligare under kommande år. I Arlanda-Märsta kommer innovativa och spännande stadsmiljöer, kunskapskluster och attraktiva arbetsområden växa fram. Stadskärnans karaktärsområden ska vara väl sammankopplade av kollektivtrafik och nya innovativa och hållbara transportalternativ kan med fördel prövas.

Regionala stadskärnor

pekas ut av Region Stockholm och är nationella och regionala målpunkter genom sina lägen, funktion och höga regionala tillgänglighet. Flerkärnigheten i regionen ger goda möjligheter till resurseffektiva infrastrukturlösningar, kortare pendlingstider och närhet till service och urbana kvaliteter. Stadskärnorna ska utgöra attraktiva lokaliseringsalternativ och komplettera den centrala regionkärnan.

Arlanda-Märstas unika värden

Som regional stadskärna betraktat, är Arlanda-Märstas största och unika beståndsdelar Arlanda flygplats och arbetsplatserna mellan Märsta station och Arlanda. De utpekade nyckelbranscherna är logistik och besöksnäring. Här finns även högkvalitativt specialiserat näringsliv med stora möjligheter till utveckling av kluster och innovationshubbar där småföretag kan utvecklas och få växa i samverkan med varandra och större företag samt forskning och högre utbildningar. Arlanda-Märstas läge med närhet till både Stockholm och Uppsala ger utmärkta förutsättningar för ett starkt och diversifierat näringsliv, goda kommunikationer, god tillgång till utbildning och attraktivt boende inom kommunen.



Befintlig markanvändning

- Multifunktionell bebyggelse
- Centrum
- Sammanhängande bostadsbebyggelse
- Större idrottsanläggning
- Verksamheter
- Besöksanläggning
- Särskilda verksamhetsområden
- Skyddsområde
- Teknisk anläggning - energiproduktion
- Natur och friluftsliv
- Vatten

Ändrad markanvändning

- Multifunktionell bebyggelse
- Sammanhängande bostadsbebyggelse
- Verksamheter

Befintlig infrastruktur

- Arlanda flygplats
- Kollektivtrafiknod
- Kombiterminal
- Gång- och cykelvägnät
- Kollektivtrafikstråk
- Vägnät
- Regional stadskärna - RUFS 2050
- Regional stadskärna - utvidgning

Föreslagen infrastruktur

- Infrastrukturåtgärd
- Kollektivtrafiknod
- Gång- och cykelvägnät
- Kollektivtrafikstråk
- Kollektivtrafikstråk Märsta-Arlanda
- Vägnät
- Spårkorridor Roslagsbanan

Områden i den regionala stadskärnan

Märsta och öster om Märsta station

Utvecklingen av Märsta utgår från Märsta station. Här finns en stor potential att utveckla Märsta både genom förtätning inom befintlig bebyggelsestruktur och genom utbyggnad av en ny kommundel öster om stationen. Förtätning i befintligt bostadsbestånd stärker bostads- och serviceutbudet. En ny kommundel öster om stationen kompletterar utbudet av bostäder, arbetsplatser, service och utbildning. Den nya kommundelen ska skapa en attraktiv, levande och välkomnande miljö med urbana värden. Besöks- och personalintensiva verksamheter ska fokuseras till Märsta stations närområde samt till kollektivtrafikstråket mellan Märsta och Arlanda.

Arlanda flygplats

Arlanda flygplats, Stockholm-Arlanda Airport, är Sveriges största flygplats och landets huvudflygplats. Antalet flygpassagerare på Arlanda uppgick år 2019 till drygt 25 miljoner passagerare, varav dryga 20 miljoner utrikes passagerare och knappt 5 miljoner inrikes passagerare. Kring flygplatsen arbetar ca 20 000 personer, vilket gör området till en av landets största arbetsplatser. Under coronapandemin 2020 har antalet flygresenärer minskat drastiskt men både ACI och konjunkturinstitut spår en snabb återhämtning under de närmsta åren. ACI står för Airports Council International och är en internationell intresseorganisation för aktörer som driver och äger flygplatser.



Foto: ?

Arlanda flygplats är utpekat som ett riksintresse för kommunikationer. Trafikverket beslutade den 31 mars 2021 om en ny riksintressepreciseringen för flygplatsen. Beslutet innebär bland annat nya påverkansområden för flygbuller och ett justerat markanspråk för flygplatsens befintliga och framtida anläggningar. Markanspråket för flygplatsen innehåller ytor för två eventuella framtida rullbanor i nord-sydlig riktning öster om flygplatsen. Kommunen tar inte ställning till genomförandet av nya rullbanor i översiktsplanen. Anläggandet av en ny start- och landningsbana bedöms inte vara aktuell inom översiktsplanens tidshorisont, såtillvida inte kapacitetsbehovet ökar markant.

För flygplatsområdet finns en masterplan, framtagen av Swedavia. Masterplanen är ett vägledande dokument som beskriver hur flygplatsen med dessa olika verksamheter kan utvecklas de kommande 50 åren. År 2070 ska flygplatsen hantera 70 miljoner passagerare och 460 000 flygplansrörelser.

Arlandastad väster om E4

Arlandastad väster om E4:an är ett företagsområde med ett varierat utbud av verksamheter inom logistik och frakt, lätt industri samt bygg- och hantverk . I området finns även handel och hotell samt ett visst utbud av kringservice såsom restauranger och drivmedelsstationer. Arlandastad ska fortsatt bevara sin mångfald av verksamheter och nya tillägg ska ske inom befintlig bebyggelsestruktur. Möjligheten att i framtiden anlägga en spårväg eller motsvarande kollektivtrafik ska inte förhindras vid planering och lovgivning.

I södra delen av området ligger en hotell-, mäss-, och konferensanläggning – *Scandinavian XPO*.

Sky City

Sky City är lokaliserat i det terminalnära läget vid flygplatsen och utgör flygplatsstadens kärna. Sky City ska utvecklas efter urbana ideal med promenadvänliga gator, parker och torg som kantas restauranger, butiker och annan typ av service och nöjen för både resenärer och arbetande. Inom området etableras verksamheter som hotell, kunskapsintensiva tjänsteföretag samt mäss- och konferensanläggningar.

Park City

Park City domineras i dagsläget av långtidsparkeringar, biluthyrning och bilservice. På sikt kan området utvecklas till att även innehålla verksamheter som kontor, handel och hotell. Vid en framtida förlängning av Roslagsbanan från Vallentuna till Arlanda flygplats bör möjligheten att anlägga ett nytt stationsläge inom området studeras. Stationsläget kan med fördel utgöra en bytespunkt i ett sammanlänkat kollektivtrafikstråk som kopplar samman Park City med Märsta, övriga flygplatsstaden och Arlandabanan.

Östra Arlandastad

Östra Arlandastad är beläget i flygplatsstadens södra område, öster om E4:an. Området ska utvecklas till ett företagsområde med bland annat idrotts- och sportanläggningar, industri, kontor och hotell. I områdets södra del finns även planer på utveckling av ett mäss- och konferensområde som ska kopplas samman med Scandinavian XPO, en befintlig mäss- och konferensanläggning på västra sidan om E4:an.

Östra Arlandastad ligger i direkt anslutning till Arlandabanan. Kommunen anser att ett eller två nya stationslägen på Arlandabanan bör studeras. Nya stationslägen skulle skapa förutsättningar för att försörja ett område med besöks- och personalintensiva verksamheter med ett attraktivt och hållbart resealternativ.

Cargo City

Cargo City ligger sydväst om terminalområdet i anslutning till flygtrafik och flygplatsens funktioner och ligger till största delen inom färdområdet (airside). Närhet till flygplatsen och E4:an gör området lämpat för flygfrakt och även logistiska ändamål. Stadsdelen präglas av transportinfrastruktur och fordonsrörelser. Swedavias masterplan för Arlanda föreslår även en eventuell järnvägsanslutning för flygfrakt inom logistikområdet.

Områden för Arlandas funktion utanför regionala stadskärnan

- Rosersberg är en logistiknod med stora och små logistikföretag beläget vid E4 och Ostkustbanan. Här finns en kombiterminal för omlastning mellan järnväg och väg. Kopplingen mellan järnväg och flyg är av nationell betydelse. Både Arlanda och Rosersberg utgör en del i det europeiska transportnätverket TEN-T. I närheten ligger Rosersbergs pendeltågsstation med tåg mot Märsta och centrala Stockholm. Med sin internationella betydelse samt starka koppling till flygplatsverksamheten anser kommunen att Rosersbergs logistikcentrum bör införlivas i den regionala stadskärnans avgränsning.



Foto: Rosie Alm

- Mellan bana 1 och E4:an, strax norr om Kolsta, avser kommunen pröva förutsättningarna för utveckling av verksamheter på idag oexploaterad mark. Området ligger i ett mycket strategiskt läge, i direkt anslutning till flygplatsen och kommunikationer. En förutsättning för utveckling av området är att Måby trafikplats byggs ut med sydliga ramper. Då området är beläget i direkt närhet till flygplatsen och kan komma att innehålla flygplatsrelaterade verksamheter anser kommunen att området bör införlivas i den regionala stadskärnans avgränsning.
- Flygbränsledepå. Omlastningsanläggning för transporter av flygbränsle till Arlanda flygplats.

En sammanlänkad och variationsrik regional stadskärna

Inom den regionala stadskärnan finns blandade funktioner och ett starkt näringsliv. Det finns goda förutsättningar att stärka funktionerna och ytterligare bidra till upplevelsen av stadskärna i hela området. Med ett stärkt regionalt transportsystem skapas ett attraktivt lokaliseringsalternativ till den centrala regionkärnan samtidigt som Arlandas funktion och internationella betydelse stärks.

Stärkt koppling inom kärnan och till andra regionala stadskärnor

För att stärka den rumsliga kopplingen mellan Märsta och Arlanda behövs flera större infrastruktursatsningar. En prioriterad fråga för Arlanda-Märsta är Märsta stations utveckling till ett resecentrum, en direkt och snabb kommunikation mellan stationen och flygplatsen, samt ett kollektivtrafikstråk genom arbetsplatsområdena mellan Märsta, Arlandastad och Arlanda. I den regionala planeringen läggs stor vikt vid framkomlighet mellan stadskärnorna. För att öka tillgängligheten mellan östra Storstockholm och Arlanda förordas därför i översiktsplanen att Roslagsbanan förlängs fram till Arlanda flygplats. Läs mer i kapitlet *Trafik och mobilitet.*

Sammanlänkande bebyggelsestruktur

Arlanda flygplats är östra Mellansveriges internationella kommunikation och Sveriges huvudflygplats.

Trafikverkets beslut om ny riksintresseprecisering för Arlanda flygplats öppnar upp möjligheterna för bostadsutveckling i ett kollektivtrafiknära läge direkt öster om Märsta station. Detta är möjlighet som kommunen ska tillvarata och som kommer att stärka Märstas roll i den regionala stadskärnan. Utvecklingen av en ny blandad och stadsmässig kommundel kommer tillsammans med utvecklingen i Arlandaområdet bidra till att länka samman den regionala stadskärnans olika delar.

En regional stadskärna med stora ytbehov

I och med Arlandas behov, krävs ett mycket större skyddsavstånd för verksamheten jämfört med i övriga regionala stadskärnor. Bostadsområdena har etablerats i västra delen av regionala stadskärnan av säkerhets- och hälsoskäl. För att balansera kravet på funktionsblandad stadskärna, med de restriktioner som råder kring flygplatsen, anser Sigtuna kommun att stadskärnans avgränsning behöver inbegripa den halva av Märsta som idag inte räknas in. Cirka 60 procent av kommunens invånare bor då inom regionala stadskärnan. Många är också arbetstagare inom stadskärnan. För att få till en korrekt bild av resandebehovet inom stadskärnan, behöver hela Märsta utgöra underlag i beräkningen av infrastruktursatsningarna. Idag räknas med cirka 12 000 boende inom Arlanda-Märsta när det i själva verket rör sig om drygt 32 000.

Planeringsinriktning

- Främja ökad funktionsblandning i stadskärnan och ge plats för småföretag, samt plats för växande företag, från startup till stora företagsetableringar i växande branscher.
- Skapa möjlighet till branschspecifika kluster och hubbar. Kommunens ambition är att stötta en etablering aven Science Park eller filial för högre utbildning i regionkärnan Märsta-Arlanda. Detta kan bli en motor för utvecklingen och bredda näringslivet mot branscher som idag är mindre förekommande i kommunen. Etablering av science park kan ske i samarbete med stora lärosäten.
- Förbättrad kollektivtrafik ska skapas inom regionala stadskärnan. Det ska finnas goda möjligheter att resa hållbart till och inom den regionala stadskärnan.
- Möjligheten att i framtiden anlägga en anlagd buss- eller tågförbindelse från Märsta station genom Arlandastad och ut till Arlanda ska inte förhindras i detaljplaneringen och lovgivning.
- Ny bebyggelse ska präglas av en välkomnande, kvalitativ och identitetsskapande arkitektur. Flera karaktärsområden inom stadskärnan har gestaltningsprogram som ska följas.
- Inom den regionala stadskärnan ska förutsättningarna för att gå eller cykla vara goda. Kommunen ska därför verka för att gång- och cykelvägar byggs ut och knyter samman stadskärnans olika områden och målpunkter. På sikt bör även det regionala cykelnätet kopplas ihop med Arlanda.
- Verka för att underlätta den gröna infrastrukturens behov av passager som främjar friluftsliv och ekologiska spridningssamband.



Foto: Mostphotos

Sigtuna



Foto: Rosie Alm

SIGTUNA

Sigtuna är beläget vid Mälarens strand i kommunens västra delar. Tillsammans utgör områdena kommunens näst största tätort, med ett invånarantal på cirka 9 700 personer (31 december 2020).

Sigtuna stads stadskärna har höga kulturhistoriska värden och omfattas av riksintresse för kulturmiljövård. *Bevarande- och förnyelseplan för Sigtuna stad* (2019) preciserar riksintressets värdebeskrivning och innehåller riktlinjer, värdebeskrivningar och råd för att stadens ska kunna utvecklas i samklang med sin unika kulturmiljövärden. Bevarande- och förnyelseplanen ska utgöra stöd och vägledning för fastighetsägare, invånare och kommunens nämnder och tjänstemän i frågor som berör bevarande och utveckling av kulturmiljön.

Kommunen avser att göra en översyn av eventuella avvikelser mellan Bevarande- och förnyelseplanens inriktning och outnyttjade byggrätter i gällande detaljplaner.

Inom befintlig bebyggelsestruktur, utanför riksintresseområdet för kulturmiljövård, är inriktningen en varsam utveckling av bostäder och andra funktioner. En mer expansiv utveckling sker norr om Sigtuna stad. Strax nordväst om Pilsborondellen växer den nya stadsdelen Sigtuna stadsängar fram. Stadsdelen ska inrymma en blandad bostadsbebyggelse och skola, samt handel och service som kompletterar utbudet i centrala Sigtuna.

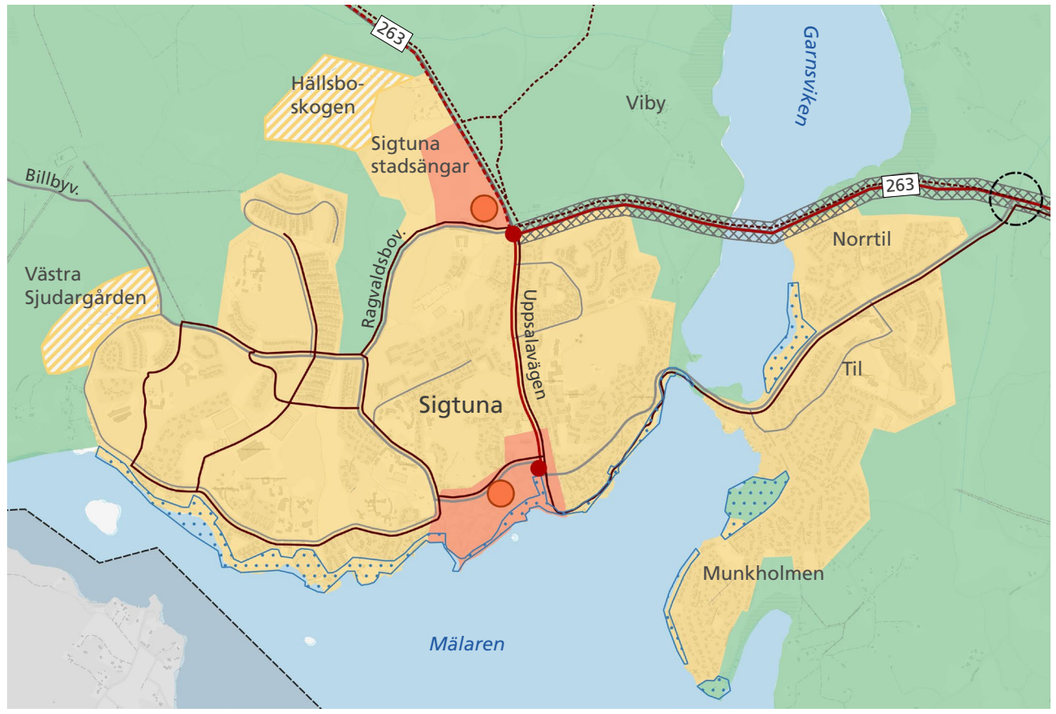
För att stärka Sigtuna stad som besöksmål och plats i regionen är det av stor betydelse att utveckla de kollektiva transportmedlen till Märsta station och Arlanda flygplats.

Bebyggelseutveckling i anslutning till Sigtuna stad

- *Västra Sjudargården* avses utredas för en småskalig utveckling av småhus med betoning på friliggande enbostadshus. En viktig förutsättning som planeringen behöver ta hänsyn till är områdets natur- och friluftsvärden.
- *Hällsboskogen* avses utredas för en varsam utveckling av småhus. En viktig förutsättning som planeringen behöver ta hänsyn till är områdets natur- och friluftsvärden.
- Längs väg 263, i höjd med Sigtuna stadsängar, ska möjligheten att anlägga en drivmedelstation undersökas.

Planeringsinriktning

- Verka för utvecklad kollektivtrafik med god turtäthet i stråket Sigtuna stad-Märsta-Arlanda.
- Inriktningen för Sigtunas stadskärna är i huvudsak bevarande, men en varsam utveckling kan i vissa fall ske under förutsättning av att befintliga värden inte äventyras. *Bevarande- och förnyelseplan för Sigtuna stad* (2019) ska vara vägledande vid prövning enligt Plan- och bygglagen samt vid utveckling av offentliga platser, exempelvis park och torg, inom planens geografiska område.
- Utveckla Sigtuna stads offentliga rum genom att höja upplevelsevärdet av befintliga attraktioner och tillföra nya med utgångspunkt i platsens kulturhistoriska värden.
- Stärk vattenkontakten och öka den allmänna tillgången till Mälaren.



Befintlig markanvändning

- Multifunktionell bebyggelse
- Centrum
- Sammanhängande bostadsbebyggelse
- Natur och friluftsliv
- Viktiga strandområden
- Vatten

Ändrad markanvändning

- Sammanhängande bostadsbebyggelse

Befintlig infrastruktur

- Kollektivtrafiknod
- Gång- och cykelvägnät
- Kollektivtrafikstråk
- Vägnät

Föreslagen infrastruktur

- Infrastrukturåtgärd
- Gång- och cykelvägnät
- Kollektivtrafikstråk

Rosersberg



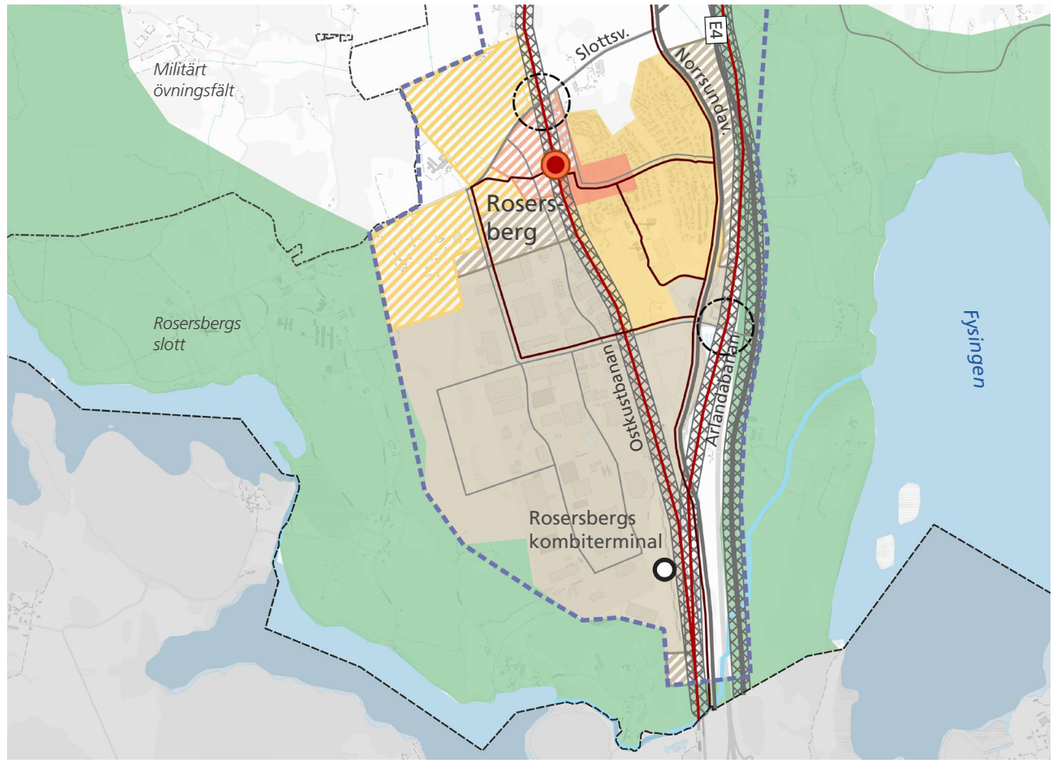
Foto: Rosje Alm

ROSERSBERG

Rosersberg ligger i kommunens södra del, i ett strategiskt läge med nära anslutning till E4:an, Ostkustbanan och Arlandabanan. Även naturen finns nära då Rosersberg ligger mellan de två gröna kilarna, Järvakilen och Rösjökilen . Kommundelen har ett invånarantal om ca 1 800 personer (31 december 2020).

Samhället har en tydlig uppdelning mellan bostäder och verksamhetsområden. Öster om järnvägen har Rosersberg en villastadsprägel samtidigt som ungefär hälften av de boende bor i lägenheter i flerbostadshus. Sydväst om bostadsområdet ligger Rosersbergs verksamhetsområde, ett logistikcentrum som är av stor betydelse för näringslivet och regionens konkurrenskraft. Rosersbergs verksamhetsområde är ett av de största logistikområdena i Storstockholms-området och inrymmer norra Stockholms enda kombiterminal. För att klara framtidens krav på längre och tyngre godståg planeras en expansion av kombiterminalen söderut. Ytterligare verksamheter finns söder och öster om bostadsområdet, i närheten av trafikplats Rosersberg.

Trafikverket valde under 2017 att stänga korsningen Slottsvägen-Ostkustbanan på grund av bristande säkerhet. Trafikförsörjningen av Rosersbergs bostads- och verksamhetsområden kräver ur både hållbarhets- och säkerhetssynpunkt att ytterligare en väganslutning med ny planskild korsning planeras och anläggs. Se vidare kapitlet *Trafik och Mobilitet.*



Regional stadskärna - utvidgning

Befintlig markanvändning

- Multifunktionell bebyggelse
- Centrum
- Sammanhängande bostadsbebyggelse
- Verksamheter
- Särskilda verksamhetsområden
- Teknisk anläggning - energiproduktion
- Natur och friluftsliv
- Vatten

Ändrad markanvändning

- Verksamheter

Befintlig infrastruktur

- Kollektivtrafiknod
- Kombiterminal
- Gång- och cykelvägnät
- Kollektivtrafikstråk
- Vägnät

Föreslagen infrastruktur

- Infrastrukturåtgärd
- Vägnät

Bebyggelseutveckling i anslutning till Rosersberg tätort

• *Mer Rosersberg*. Den goda regionala tillgängligheten gör Rosersberg till ett strategiskt läge för stationsnära bebyggelseutveckling. I direkt anslutning till pendeltågsstationen planeras ett av kommunens största stadsbyggnadsprojekt – *Mer Rosersberg*. Med direkt närhet till pendeltågsstation, arbetsplatser, natur och vatten har området unika förutsättningar för en hållbar utveckling av blandad bebyggelse med betoning på bostäder. Rosersbergs villasamhälle har i dagsläget ett begränsat utbud av service ur ett boendeperspektiv. Utvecklingen av området, som i huvudsak planeras ske väster om järnvägen, kommer att bidra till en utökad service, möjlighet till fler mötesplatser och aktiviteter samt ett större och mer varierat utbud av boendeformer.

• *Verksamheter öster om Rosersberg villasamhälle.* I kilen mellan Norrsundavägen, Arlandabanan och E4:an avser kommunen pröva förutsättningarna för nya verksamheter. Viktiga förutsättningar för planeringen är kulturmiljövärden, framförallt landskapsbilden runt Norrsunda kyrka, samt skyltläget från E4:an.

• *Utbyggnad av Rosersberg kombiterminal.* Området söder om kombiterminalen avses utredas för en förlängning av terminalområdet.

Planeringsinriktning

• Tillvarata potentialen i det kollektivtrafiknära läget och utveckla Rosersberg med ett större och varierat utbud av boendeformer, utökad service, icke-störande verksamheter och fler mötesplatser.

• Verka för att kopplingen över Ostkustbanan återställs genom en ny planskild korsning.

• Rosersberg ska i utpekade lägen fortsatt utvecklas med verksamheter som kan dra nytta av det strategiska läget, i nära anslutning till stora transportstråk och Arlanda flygplats.

Rosersbergs kombiterminal ska utgöra ett attraktivt lokaliseringsalternativ för transportintensiva företag och stärkas som knutpunkt för omlastning, lager och varuhantering.

• Värna den gröna infrastrukturen inom och i anslutning till Rosersberg. Framförallt bör närheten till Fysingen med natur- och strövområden samt kulturmiljön kring Skånela och Rosersbergs slott tillvaratas och utvecklas.

Söder om Rosersbergs verksamhetsområde finns ett grönt svagt samband som är betydelsefullt för att länka samman de gröna kilarna Järvakilen och Rösjökilen. Vid utveckling av området finns en möjlighet att samverka med andra aktörer för att stärka detta samband och gynna såväl friluftslivet och ekologiska spridningssamband.



Foto: Rosie Alm

Landsbygden



Foto: Rosie Alm

LANDSBYGDEN

Sigtuna kommuns landsbygd är av stor betydelse för kommunens identitet. Stora delar av landsbygden utgörs av kulturhistoriskt värdefulla miljöer och områden med höga natur- och rekreationsvärden. Landsbygden är en stor resurs med unika kvaliteter som behöver få utvecklas i sin takt, med sina förutsättningar.

Sigtuna kommun verkar för att landsbygden ska utvecklas och vara attraktiv för boende och företagande. För att främja en levande landsbygd prioriterar kommunen att bibehålla eller utveckla en tillfredsställande servicenivå i utpekade servicenoder på landsbygden. Service- och bebyggelseutveckling ska i huvudsak koncentreras till de servicenoder som utifrån infrastruktur och övriga förutsättningar är lämpliga.

Inom den övriga landsbygden, som inte utgör servicenoder, är inriktningen att nuvarande markanvändning i huvudsak ska fortgå. I lämpliga lägen kan en varsam, småskalig komplettering övervägas. Arlanda flygplats och Totalförsvaret medför bullerpåverkan och dessa verksamheters utveckling skyddas då de är statliga riksintressen. På grund av detta är möjligheten till bostadsbyggnation begränsad inom stora delar av landsbygden.

SERVICENODER PÅ LANDSBYGDEN

Översiktsplanen pekar ut fem servicenoder på landsbygden. Sett från kommunens västra till östra del är dessa Granby, Venngarn, Odensala, Lunda och Skepptuna. De har olikheter, men gemensamt för servicenoderna är att de utifrån läge, serviceutbud och sociala strukturer är av betydelse för en levande landsbygd.

Framtida servicelösningar på landsbygden

Den tekniska utvecklingen öppnar upp möjligheter för nya servicelösningar som kan underlätta människors vardag på landsbygden. Det kan till exempel handla om att skapa en lokal samlingsplats dit matvaror och liknande levereras, digital rådgivning inom vården samt utbildning och arbete på distans. För att den ska vara möjlig är det av stor vikt att det finns god tillgång till bredband.

Granby

Granby är ett fritidshusområde där omvandling till en bostadsort med en stor andel permanentboende pågår. Omvandlingen tog fart på 2000-talet då ett flertal nya permanentbostäder utvecklades, framförallt i anslutning till fritidshusområdet. I samband med utbyggnaden byggdes även en förskola.

Idag har Granby en permanentboende befolkning på ca 320 personer, fördelat på ca 150 bostäder. Kommunens intention är att fortsätta utvecklingen genom att tillföra ytterligare småhus med permanentstandard, förbättra infrastrukturen och utöka servicen. Utvecklingen ska ske i anslutning till befintlig bebyggelse i Granbyområdet samt närliggande Hammaren/Hagtorp.

En hållbar vatten- och avloppshantering är en förutsättning för områdets utveckling. Inom ramen för pågående detaljplan utreds möjligheten att inrätta ett kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp.

Planeringsinriktning

- Granby ska fortsatt ha en sammanhållen och naturpräglad karaktär.
- Gemenskap bör främjas genom att i detaljplaner möjliggöra för en utveckling av fler mötesplatser.
- Bostadsexploatering medför krav på en förbättrad trafiksäkerhet till Granby. Kommunen ska därför verka för säkra anslutningspunkter till väg 263.
- Ny bebyggelse ska anslutas till en för Granby gemensam VA-anläggning.
- Planera och verka för en gång-och cykelväg mellan Granby och Sigtuna stad.

Venngarn

Venngarn slott, med tillhörande slottspark och byggnader, är utpekat som statligt byggnadsminne. Under 2010-talet har slottsområdet utvecklats och förädlats till ett levande och mångfacetterat bysamhälle för såväl besökare, verksamma som boende. Med utgångspunkt i platsens höga kulturhistoriska värden har värdebärande byggnader rustats upp samtidigt som nya verksamheter och bostäder tillkommit. Utöver bostäder finns här bland annat café, restaurang, lokaler, träningsanläggning, butiker och stall. Bostads- och serviceutbudet samt funktionen som besöksmål gör Venngarn till en betydelsefull servicenod i landsbygdens västra delar.

I syfte att stärka Venngarns attraktivitet som plats att besöka, verka och bo på föreslås en fortsatt hänsynsfull utveckling av bostäder och verksamheter. Nya tillägg ska noga studeras med utgångspunkt i platsens kulturhistoriska värden.

Planeringsinriktning

- Vid lokalisering och gestaltning ska stor hänsyn tas till de värden som finns intill slottet och dess tillhörande kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse, betydelsefulla siktlinjer och omgivande natur- och kulturlandskap. Den sammanhängande jordbruksmarken ska i största möjliga mån undantas från exploatering.
- Venngarn ska fortsatt ha en sammanhållen karaktär. Ny bebyggelse ska därför anpassas efter befintliga bebyggelsemönster och ansluta till den sammanhängande strukturen. I första hand ska förtätning ske inom redan detaljplanelagda områden.
- Ny bebyggelse ska vara av hög arkitektonisk kvalitet.
- Verka för förbättrade kommunikationer i form av en ökad turtäthet i kollektivtrafiken, förbättrat hållplatsläge närmare bebyggelsen samt en gång- och cykelväg mellan Sigtuna stad och Venngarn.

Odensala

Odensala är ett samhälle beläget i kommunens norra landsbygdsdel. I Odensala finns tillgång till kollektivtrafik och ett serviceutbud omfattande grundskola, förskola, idrottsplats och bygdegård. Bykänslan, serviceutbudet och ortens strategiska läge gör Odensala till en betydelsefull servicenod för landsbygdens norra delar.

På sikt är Odensala ett strategiskt intressant läge för bostadsutveckling, både ur ett kommunalt och regionalt perspektiv. En stor fördel är närheten till Ostkustbanan och den potential det innebär för framtida utveckling av bostäder i ett nytt stationsnära läge. I dagsläget begränsas möjligheten till bostadsutveckling i Odensala av flygbuller från Arlanda flygplats. Bostadsutveckling kan först bli aktuell om och när restriktionerna förändras.

En hållbar helhetslösning för vatten- och avlopp är en förutsättning för framtida bebyggelseutveckling i Odensala. Knivsta kommun verkar för att ansluta sitt avloppsvatten till Käppala reningsverk på Lidingö varvid ledningen föreslås gå genom Sigtuna kommun. Ledningsdragningen planeras att gå via Odensala till en anslutning i Märsta. Detta skapar förutsättningar för en hållbar hantering av avloppsvatten för befintlig bebyggelse och vid en framtida utveckling av området.

Planeringsinriktning

• Planera och verka för en gång- och cykelväg mellan Odensala och Märsta.

• Verka för ett framtida stationsläge i eller i närheten av Odensala.

• Verka för att Knivsta kommuns anslutning till Käppala reningsverk sker genom ledningsdragning av vatten och avlopp via Odensala.

• Verka för att Svenska kraftnäts förstärkning av stamnätet sker med hänsyn till kommunens ambitioner om en framtida utveckling av Odensala.

Lunda

Lunda utgör en servicenod i kommunens östra del. Samhället har med sin tillgång till kollektivtrafik och service i form av livsmedelsbutik, drivmedelsstation, idrottsplats och kyrka med samlingslokal ett grundläggande serviceutbud som är av betydelse för landsbygdens östra delar. Lundas lokalisering gör området särskilt intressant för utveckling av smarta servicelösningar, exempelvis en framtida samlingsplats för närboendes leveranser.

Lunda är lokaliserat i nära anslutning till Arlanda flygplats och flygplatsens markreservat för framtida rullbanor. På grund av närheten till flygplatsen är det inte möjligt att bygga nya bostäder i området. Då kapaciteten i befintligt verksamhetsområde för vatten och avlopp redan är utnyttjad är även möjligheten till utveckling av nya verksamheter begränsad.



Foto: Rosie Alm

Planeringsinriktning

• Verka för att Lunda ska bibehålla sin roll som servicenod.

• Småskalig utveckling av kompletterande servicefunktioner kan övervägas i lämpliga lägen.

Skepptuna

Skepptuna är ett bysamhälle i kommunens nordöstra delar. Samhället är med sin tillgång till kollektivtrafik och service i form av bland annat förskola, grundskola, idrottsplats och samlingslokaler utpekad som en servicenod. I syfte att stärka serviceunderlaget och främja ett fortsatt levande bysamhälle planeras utbyggnad med småhus i anslutning till Skepptunas bygdegård, skola och förskola. Förutsättningarna för ytterligare bebyggelseutveckling är på grund av serviceortens perifera läge, bristande vägstandard och flygbullersituationen begränsad. Nuvarande flygbullerrestriktioner innebär att en ny tätort inte får tillkomma i Skepptuna.

Planeringsinriktning

• Verka för att Skepptuna ska bibehålla befintlig servicenivå.

• Genomför pågående detaljplan för småhusbebyggelse i Klockarbol.

• Enstaka ny bostadsbebyggelse prövas i förhandsbesked.



Foto: Sigtuna kommun

BEBYGGELSEUTVECKLING PÅ ÖVRIGA LANDSBYGDEN

För att bibehålla landsbygdens karaktär och tillgångar krävs särskild hänsyn vid lokalisering och utformning av ny bebyggelse. Nedan redovisas övergripande planeringsinriktning för lokalisering och utformning av ny bebyggelse på landsbygden. Planeringsinriktningarna ska beaktas i bygglov och förhandsbesked på landsbygden.

Lokalisering av ny bebyggelse

Lokalisering av ny bebyggelse ska ske enligt platsens traditionella bebyggelsemönster i syfte att utveckla de kulturhistoriska värdena. Det innebär att bygga vidare på befintliga byar och lämpliga luckor inom befintlig bebyggelsestruktur. Att bygga ihop separata byar eller skapa nya ska undvikas.

Sammanhängande öppna landskapsrum, friluftsstråk och viktiga siktlinjer ska bevaras. Bebyggelse bör därför placeras i kantzoner och alltför öppna, iögonfallande lägen bör undvikas. Med kantzoner avses delar av landskapet som ligger i kanten av större öppna eller slutna områden, exempelvis skogsbryn.

Nybyggnad av enstaka bostäder för jordbrukets behov, exempelvis vid generationsskifte, kan prövas både inom och utanför bullerstörda områden. Ny bostadsbyggnad ska placeras i nära anslutning till brukningscentrum och mangårdsbyggnad, så att det blir ett komplement till gården.

Tomternas planering

Bebyggelse utanför tätorterna ska ha en landsbygdskaraktär, kännetecknad av väl tilltagna tomter som skapar en luftighet mellan bostadshusen och inrymmer plats för naturlig vegetation, fristående komplementbyggnader och egna odlingar.

Placering av bebyggelse ska ske utifrån platsens naturliga terrängförhållanden. Låglänta, öppna områden bör undvikas och för att skapa en god boendemiljö bör byggnader ha stöd i den befintliga terrängen. Stora uppfyllnader och större ingrepp i form av sprängning och schaktning bör undvikas.

För att skapa en boendemiljö med goda sol- och skuggförhållanden bör tomter lokaliseras för att skapa vistelsemiljöer i söder-västerläge, och endast i undantagsfall mot norr-öster.

Bebyggelsens utformning

Utformningen av bebyggelsen vad gäller form, färg och materialval ska ske med hänsyn till lokala bebyggelsetraditioner och platsens specifika förutsättningar. Inom riksintresseområden för kulturmiljövård gäller särskilt högra krav på utformning och anpassning till landskapet. Höga krav gäller även inom utpekade områden med höga kulturmiljövärden i kommunens kulturmiljöprogram. För dalgången mellan Hova och Odensala finns särskilda riktlinjer för bebyggelseutveckling.

BYGGLOVBEFRIADE ÅTGÄRDER FÖR EN- OCH TVÅBOSTADSHUS UTANFÖR SAMMANHÅLLEN BEBYGGELSE

För en- och tvåbostadshus utanför områden med detaljplan, områdesbestämmelse eller sammanhållen bebyggelse finns det lättnader från bygglovsplikten. Där krävs inte bygglov för en liten tillbyggnad eller att uppföra en komplementbyggnad, mur eller plank i omedelbar närhet av bostadshuset, om åtgärden inte uppförs närmare gränsen än 4,5 meter eller om berörda grannar har gett sitt medgivande till åtgärden.

Praxis i Sigtuna kommun är att en tillbyggnad på upp till 50 procent av den befintliga huvudbyggnadens bruttoarea (BTA) vid senast givna bygglov bedöms som bygglovbefriad. Tillbyggnaden får dock högst vara 40 kvadratmeter BTA och en förutsättning är att hela byggnaden nyttjas till samma ändamål som tidigare.

En bygglovbefriad komplementbyggnad är en byggnad i högst en våning belägen i huvudbyggnadens omedelbara närhet och som fyller ett behov som komplement till bostaden. Den får inte dominera över huvudbyggnaden i area och volym och får vara som störst 50 procent av huvudbyggnaden, dock högst 60 kvadratmeter BTA i en våning. Tillstånd kan komma att krävas enligt annan lagstiftning såsom exempelvis miljöbalken, kulturminneslagen, naturvårdslagen eller väglagen.



Foto: Rosie Alm

Befolkning och bostäder

DEMOGRAFI

Sigtuna kommun har haft en betydande befolkningsökning under hela 2000-talet. Under den senaste tioårsperioden har kommunens befolkning ökat med strax över 9 500 invånare, vilket ger en procentuell ökning av invånarantalet på nästan 24 procent. Befolkningsökningen i Sigtuna kommun har varit något snabbare än snittet för länet och ungefär dubbelt så snabb som snittet i riket.

Märsta	31 669
Sigtuna stad	9 680
Rosersberg	1 792
Landsbygd	6 396
Totalt	**49 537**

Tabell 1. Antal invånare per 31 december 2020.

Merparten av kommunens befolkning bor i tätorterna Märsta, Sigtuna och Rosersberg. Märsta är den största tätorten i kommunen där cirka 64 procent av kommunens invånare bor.

Den starka befolkningstillväxten drivs i huvudsak av en hög inflyttning till kommunen, vilket har möjliggjorts av en hög byggtakt. Samtidigt växer befolkningen genom ett födelseöverskott till följd av en ung befolkning. Andelen äldre i kommunen är förhållandevis låg i jämförelse med riket. Befolkningen i Sigtuna kommun beräknas fortsatt växa och uppskattas fram till år 2030 att öka med drygt 9 200 nya invånare.

Åldersförändringar

Befolkningsprognosen 2021-2030 visar att det väntade bostadsbyggandet ger en relativt hög inflyttning och en stor andel av dessa inflyttare är i åldrarna 25 till 40 år. Att antalet personer i åldern 25 till 40 beräknas öka kraftigt medför i sin tur att även antalet barn ökar.

Liksom övriga Sverige står Sigtuna kommun inför en ökning av antalet äldre. Personer som är 80 år och äldre är den befolkningsgrupp som ökar mest. Den ökade andelen äldre ställer krav på vårdplatser och anpassade bostäder, då äldre i större utsträckning har behov av tillgängliga bostäder. I planeringen ska kommunen planera utifrån den förväntade demografiska utvecklingen och verka för att äldre ska kunna flytta till mindre, tillgängliga bostäder vid behov. Lagstiftningen ställer krav på att nyproducerade bostäder ska vara tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. Det innebär att nyproduktion av bostäder medför att utbudet av tillgängliga bostäder ökar. Detta kan även bidra till bättre fungerande flyttkedjor, då bostäder i beståndet frigörs.

Skillnader i livsvillkor

Målsättningen är att Sigtuna ska vara en sammanhållen kommun där det finns likvärdiga möjligheter till ett gott liv. I dagsläget finns tydliga sociala och ekonomiska skillnader mellan olika bostadsområden och grupper i kommunen. Skillnaderna fördelas geografiskt: de ekonomiskt, socialt och utbildningsmässigt resursstarka invånarna är koncentrerade till vissa bostadsområden, medan de minst resursstarka invånarna är koncentrerade till andra. Den socioekonomiskt svagaste delen av kommunen har knappt hälften så hög medianinkomst som den starkaste delen av kommunen. Ohälsotalen i den socioekonomiskt svaga delen är mer än dubbelt så höga.

Att minska den socioekonomiska polariseringen och skillnaderna i livsvillkor är en av kommunens största utmaningar. Sigtuna kommun har under senare år initierat ett omfattande arbete inom flera sektorer för att minska socioekonomiska skillnader och öka den sociala hållbarheten. Översiktsplanen genomsyras av viljan att genom stadsplanering främja inkludering, trygghet och trivsel.

BEFINTLIGT BOSTADSBESTÅND

Bostadsbebyggelsen i Sigtuna kommun är till dominerande del uppförd från 1960-talet och framåt. Det totala antalet bostäder uppgick den 1 januari 2020 till 19 635 bostäder. Av dessa var ca 41 procent hyresrätter, 28 procent bostadsrätter och 31 procent äganderätter.

Sett enbart till flerbostadshus är hyresrätter den vanligaste upplåtelseformen med ca 59 procent. Andelen hyresrätter i flerbostadshus utgör en betydande del som upplåtelseform i förhållande till länet och andra jämförbara kommuner – där förhållandet är det omvända.

En flyttkedja
uppstår när man bygger nya bostäder och de som flyttar in i denna lämnar en annan bostad efter sig, där någon annan kan flytta in.

BOSTADSBYGGANDE

Under den senaste tioårsperioden 2011-2020 har strax över 300 bostäder per år färdigställts. Nybyggnationstakten har under åren varierat kraftigt, med en topp under år 2011 då över 600 bostäder färdigställdes. Av dem färdigställa bostäderna år 2011-2020 utgjorde 54,5 procent hyresrätter, 25 procent småhus och 20,5 procent bostadsrätter. Förhållandet skiljer sig från hur fördelningen av upplåtelseformerna i nyproduktion sett ut i länet de senaste åren. Här har bostadsrätter varit den dominerande upplåtelseformen med nästan 60 procent av de nyproducerade bostäderna.

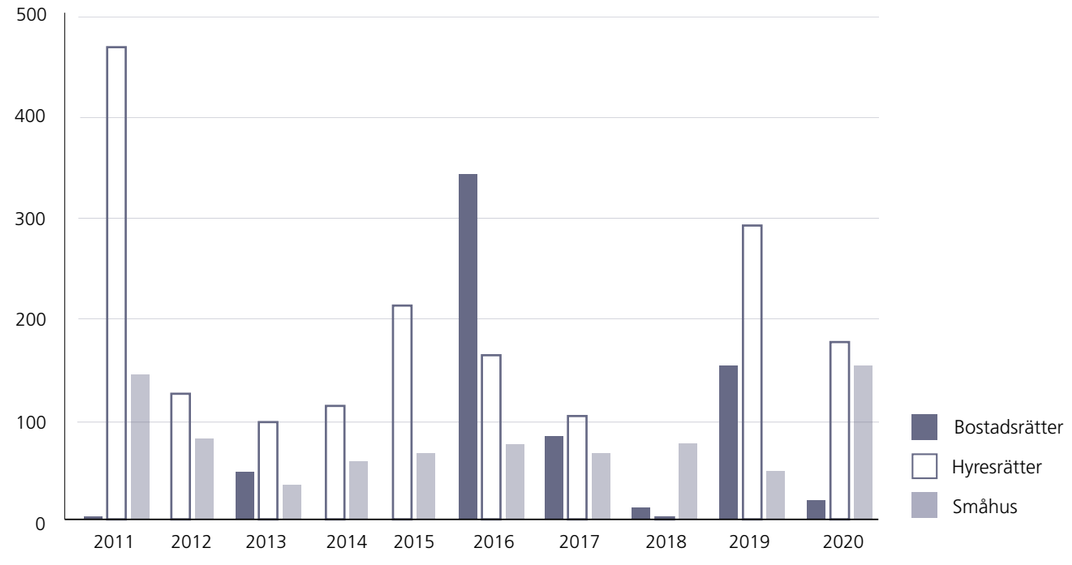
Bostadsbyggande som verktyg för en sammanhållen kommun

Bostadsbyggande kan användas som ett av flera verktyg för att främja inkludering och i förlängningen bidra till en socialt sammanhållen kommun. Ett sätt är att eftersträva att det ska finnas ett balanserat bostadsutbud i alla kommundelar. Ett blandat bostadsutbud ökar möjligheterna för invånare att flytta inom sin egen kommundel när livssituationen förändras och nya behov uppstår. Blandade bostadsområden skapar vidare förutsättningar för vardagliga möten mellan människor i olika åldrar och med olika bakgrund.

I kommunen finns i dagsläget en obalans i utbudet av upplåtelseformer, med en övervikt åt hyresrätter i flerbostadshusbeståndet. Då bostadsbyggandet under senare år i huvudsak präglats av nybyggnation av hyresrätter har obalansen byggts på. För att uppnå en balans i bostadsbeståndet behöver nybyggnation av småhus och bostadsrätter prioriteras.

Utgångspunkten för planeringen är att bostadsbyggandet ska bidra till att skapa trygga livsmiljöer som främjar samspel och möten. Aspekter som påverkar upplevelsen av trivsel och trygghet i ett bostadskvarter är exempelvis skalan och utformningen av bostadsgården. Flera studier visar att den sociala kontrollen är lägre när ett stort antal bostäder

Nybyggda bostäder 2011-2020



delar trapphus eller bostadsgård. Samspel och möten kan främjas genom en välavvägd skala, indelning i mindre enheter och en tydligt avgränsad bostadsgård som inbjuder till vistelse för olika målgrupper.

Hur bostäder och annan bebyggelse utformas har en stor påverkan på upplevelsen av våra offentliga rum, så som gator och torg. En omsorgsfull utformning av bebyggelsens bottenvåning och placering av entréer vända mot det offentliga rummet skapar förutsättningar för liv, rörelse och att människor känner sig trygga i stadsrummet.

Planeringsinriktning

- Verka för ett balanserat utbud av lägenhetsstorlekar, upplåtelseformer och hustyper, på kommundelsnivå såväl som i kommunen som helhet. Andelen småhus och bostadsrätter ska öka i förhållande till hyresrätter.
- Använd bostadsbyggandet som ett verktyg för att skapa trygga livsmiljöer, både inom bostadskvarteren och i de offentliga rummen.

Verka för:

- En välbalanserad bebyggelseskala där bostadskvarter med fördel är indelat i mindre enheter (trapphus).
- Bostadsgårdar med en tydlig inramning, utrymme som ger förutsättningar för vistelse med goda solljusförhållanden.
- Bebyggelseutformning som skapar förutsättningar för liv och rörelse i det offentliga rummet, exempelvis genom att placera entréer mot det offentliga rummet och en omsorgsfull bearbetning av bottenplan med fönstersättning och lokaler i lämpliga lägen.

BOSTADSFÖRSÖRJNING

Kommunen har ansvar för att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder. En välfungerande bostadsförsörjning är en förutsättning för människors möjlighet att hitta en lämplig bostad. Även näringslivets möjligheter att växa och rekrytera lämplig arbetskraft påverkas av hur väl bostadsmarknaden fungerar.

Bostadsmarknaden i regionen präglas av bostadsbrist, långa bostadsköer och en tilltagande trångboddhet. Utan lång kötid och stora besparingar är det svårt för många människor att etablera sig på bostadsmarknaden. Det ställer kommunen inför stora utmaningar, framförallt då kommunen inte själv råder över alla faktorer som påverkar bostadsbyggandet.

Kommunen har genom det kommunala planmonopolet, ett stort markinnehav och det allmännyttiga bostadsbolaget AB SigtunaHem en möjlighet att påverka vad som byggs. Kommunens *Riktlinjer för bostadsförsörjning* innehåller bostadspolitiska mål samt redovisar hur kommunen ska verka för ett bostadsbyggande som svarar mot behov och efterfrågan.

Planeringsinriktning

- Bostäder för personer med behov av särskilt stöd ska säkerställas i enlighet med kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning
- Bostäder för äldre ska finnas i alla kommundelar på sikt. Senior- och trygghetsbostäder som bör lokaliseras i lägen nära kommunikationer och service.

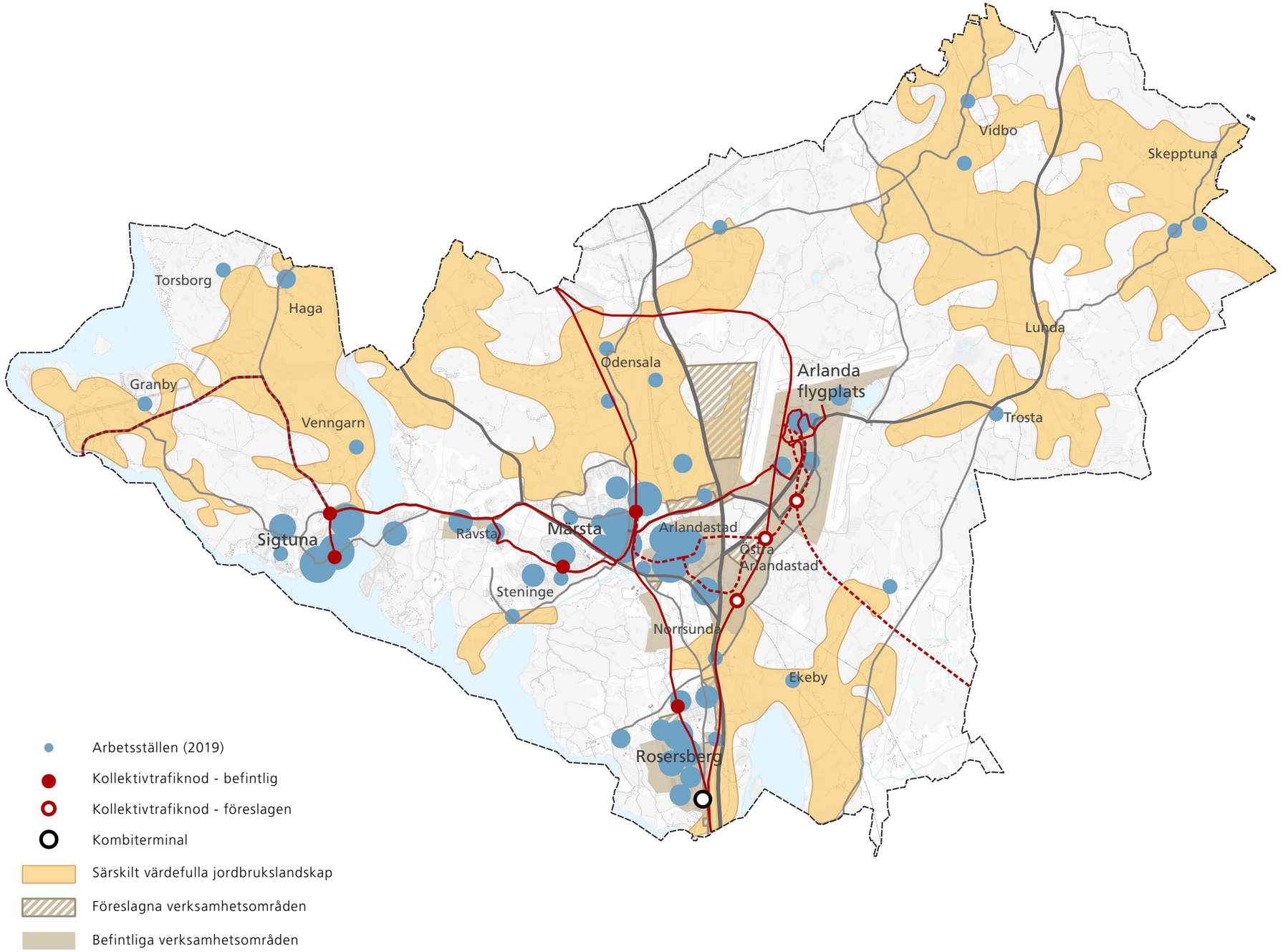


Foto: Rosie Alm

Arbete och näringsliv

Sigtuna kommun är en expansiv, serviceinriktad och framtidsorienterad kommun. Närheten till storstäderna Stockholm och Uppsala ger goda förutsättningar för ett aktivt näringsliv.

Kartan visar klustring av arbetsställen i kommunen, var i kommunen det finns befintliga verksamheter och var översiktsplanen föreslår att nya områden kan etableras. Särskilt värdefulla jordbrukslandskap är större sammanhängande kärnområden där höga natur- och kulturvärden sammanfaller i jordbrukslandskapet.



Arbete och näringsliv

LOKAL ATTRAKTIONSKRAFT OCH BRA LÄGE I REGIONEN

Logistikverksamhet och besöksnäring präglar kommunens näringsliv. Arlanda flygplats är Sveriges ledande internationella flygplats med över 20 000 arbetsplatser, vilket medför att många kommuninvånare kan finna sin försörjning i den egna hemkommunen men även en betydande arbetsinpendling till kommunen. Sigtuna kommun är en av endast tre kommuner i norra Stockholmsregionen som har större inpendling än utpendling. Vidare ger kommunens kulturarv en god grund för turism, museer, konferensanläggningar med mera.

INNOVATION, UTBILDNING OCH ENTREPRENÖRSKAP

Kommunen har en ambition om en utveckling mot ett mer differentierat näringsliv och med en utveckling av näringslivet såväl på flygplatsen som i de större arbetsområdena Arlandastad och Rosersberg. För att öka kunskapsnivån inom företag och arbetskraft är en av kommunens ambitioner att etablera en Science Park eller filial för högre utbildning i regionkärnan Märsta-Arlanda. Detta kan fungera som en motor för utvecklingen och bredda näringslivet mot branscher som idag är mindre förekommande i kommunen.

Inom flygplatsstaden Arlanda sker en tillväxt av arbetstillfällen kopplade till service där det uppförts hotell, mötesplatser och kontor de senaste åren. I logistikområden som Rosersberg och Arlandastad har e-handeln drivit på en rad nyetableringar inom transport och distribution.

I Bristaområdet finns möjlighet till samverkan mellan industri för värmekraft och distribution av flygbränsle till Arlanda. Där finns en stor potential att utveckla produktion av hållbara bränslen för flyget med direkt distribution till Arlanda via den pipeline som förbinder kraftvärmeverket Brista med Arlanda. Närheten till Stockholm Exergis värmekraftverk öppnar även för möjligheten att ta tillvara eventuell överskottsvärme från olika verksamheter. Här finns stora synergier att koppla ihop med en Science Park.

VERKSAMHETSUTVECKLING I STRATEGISKA LÄGEN MED GOD TILLGÄNGLIGHET

Besöksnäringen är viktig för Sigtuna kommun som har fjärde högsta antalet gästnätter i Sverige och branschen omsatte 2019 närmare 42 miljarder kronor i kommunen med Arlanda inräknat. De senaste åren har byggnationer av en rad hotell kring Arlanda påbörjats vilket stärker näringens position i framtiden.

Inom regionala stadskärnan och Rosersberg är visionen att dubblera dagens antal arbetsplatser till 50 000. Områden med etableringsbar mark finns i Rosersberg, samt i läget mellan E4 och Arlanda flygplats. För att förstärka förutsättningar för att utveckla Arlandaområdet till en modern, väldesignad och serviceorienterad flygplatsstad finns ett samarbete mellan Sigtuna kommun, Swedavia och Arlandastad Holding AB som kallas Airport City Stockholm.

UTVECKLING AV INFRASTRUKTUR OCH GODA KOMMUNIKATIONER

Arlandas och näringslivets tillväxt är beroende av god infrastruktur både globalt, regionalt och lokalt. Det krävs stora investeringar i spårbunden kapacitetsförstärkning, utbyggnad av trafikplatser från E4 samt breddning av E4 i både norr- och södergående riktning. Även godstransportlösningarna mellan Rosersberg och Arlanda behöver ses över.

PLATS FÖR ETT DIVERSIFIERAT NÄRINGSLIV

Vid sidan om de stora arbetsplatsområdena finns ett stort antal mindre företag verksamma både i tätorterna och på landsbygden. Dessa är viktiga för att öka diversifieringen och reducera den starka exponeringen mot transport och besöksnäring som skapar en sårbarhet. Det ska finnas möjligheter för mindre företag att utvecklas lokalt. Ett varierat utbud av tomter för bebyggelse och lokaler att hyra ska därför eftersträvas. Utrymme krävs för såväl småföretagare som större företagsetableringar som vill dra nytta av det strategiska läget i regionen.

En levande landsbygd och mötet med historiska spår och omgivande landskap har stor betydelse för upplevelsen av kommunens samlade attraktivitet. Jord- och skogsbruksnäring samt djurhållning skapar förutsättningar för ett öppet landskap och står för sysselsättning och matproduktion.

Planeringsinriktning

- Gynna personalintensiva företagsetableringar vid kollektivtrafikens stationslägen. Prioritera sådana etableringar som har kommersiell dragningskraft och samspelar väl med bostäder.
- Skapa förutsättningar för kluster av verksamheter i kommersiellt attraktiva lägen.
- Nya verksamheter ska etableras inom och i anslutning till befintliga verksamhetsområden.
- Reservera mark med olika tomtstorlek vid detaljplanering och tomtbildning så att mindre företag har plats att växa inom kommunen.
- Planera för fastigheter med blandad funktion och verksamhet inom tätorterna längs välanvända gångstråk och gator.
- Skapa trygga gång- och cykelstråk samt attraktiva bussplatser och stationer som ökar andelen som kan välja en hållbar resväg till och från arbetsplatsen.
- Verksamhetsetableringar öster om Arlandas flygplatsområde ska med anledning av bristande infrastruktur, höga kulturmiljövärden och markreservat för Arlanda flygplats undvikas.

Utveckling av verksamheter ska primärt lokaliseras till strategiska lägen med god regional tillgänglighet.



Foto: Rosie Alm

Mötesplatser

Ordet mötesplats kan föra tankarna till folkvimmel och möten med andra människor på gator, i parker och på torg. Mötesplatser är ett brett begrepp och innefattar också platser som skolor, idrottsplatser och rofyllda naturmiljöer. Olika mötesplatser möjliggör för olika typer av möten. Möten kan vara aktiva – då vi interagerar med varandra, eller passiva – då vi endast ser och samspelar med varandra utan interaktion.

Även om mötena i offentliga rum ofta är passiva är de av stor vikt för en sammanhållen kommun. Det ger en glimt av andra människors vardag och livsstil som kan öka förståelsen för människor från andra sociala sammanhang. Detta kan i förlängningen öka toleransen och känslan av samhörighet. I avsnitten nedan beskrivs kommunens planeringsinriktning för några av de mest förekommande mötesplatserna som kommunen har rådighet över.

OFFENTLIGA RUM

Offentliga rum, det vill säga allmänt tillgängliga platser utomhus, är viktiga arenor för möten och utgör en byggsten i en sammanhållen stad. I takt med att kommunen växer behöver de offentliga rummen - torg, gator och parker - utvecklas för att kunna användas av allt fler som bor, verkar och besöker kommunen.

De offentliga rummen ska erbjuda en variation av upplevelser, vara väl gestaltade och trygga. För att främja möten är det viktigt att de offentliga rummen utformas med flexibilitet, där flera aktiviteter kan pågå samtidigt och utformningen kan möta många olika människors behov och intressen. Även de mindre offentliga rummen, exempelvis intima platsbildningar som små parker, är viktiga för att skapa en mångfald av gemensamma rum.

Bevarande av kulturhistoriskt intressanta byggnader och element kan tillsammans med en konstnärlig utsmyckning i de offentliga rummen berika stadsbilden och bidra till att skapa intressanta och identitetsstarka miljöer. Möjligheten att känna historiens vingslag och ta del av konst i vardagsmiljön är en kvalitet som ska värnas i planeringen.

Vikten av trygghet i offentliga rum

Upplevd trygghet är en grundläggande förutsättning för viljan att vistas i offentliga rum. Hur vi upplever tryggheten påverkas till stor del av hur bebyggelsen som kantar våra gator, torg och parker utformas. Särskilt stor påverkan har utformningen av och innehållet i byggnaders bottenvåningar. Inslag som entréer vända mot gata, fönster och lokaler kan bidra med ”ögon” - en känsla av närvaro av andra som gör att det upplevs tryggare att vistas på platsen.

Bo Tryggt2030 är en standard för hur åtgärder i den fysiska miljön kan förebygga brott och öka den upplevda tryggheten. Standarden handlar om att implementera situationell brottsprevention i stadsbyggandet, det vill säga att bygga bort brott och bygga in trygghet. Principer och riktlinjerna i *Bo Tryggt2030* ska utgöra en grund i den fysiska planeringen.



Även de mindre offentliga rummen, exempelvis intima platsbildningar som små parker, är viktiga för att skapa en mångfald av gemensamma rum.

Foto: Rosie Alm

Planeringsinriktning

- Lokalisera mötesplatser i strategiska lägen och stråk för att överbrygga barriärer samt främja samspel och möten mellan människor.
- Skapa förutsättningar för en meningsfull fritid för ungdomar.
- Eftersträva en variation av upplevelser i de offentliga rummen som kan attrahera en bredd av människor under många av dygnets timmar.
- Skapa estetiskt och kulturellt intressanta offentliga rum genom att tillvarata kulturmiljövärden och arbeta med konstnärlig utsmyckning.
- Ett trygghetsperspektiv ska genomsyra utformningen av offentliga rum. Handboken *Bo Tryggt2030* ska utgöra ett viktigt verktyg i planeringen av säkra och trygga livsmiljöer.

Situationellt brottsförebyggande arbete handlar om att förhindra eller försvåra att brott begås genom att förändra den aktuella platsen eller situationen där brott kan begås. Arbetet bygger på fem huvudsakliga strategier:

- Öka ansträngningen som krävs för att genomföra ett brott.
- Öka risken för den som har för avsikt att begå brott.
- Minska belöningen för den som begår brott.
- Reducera provokationer som kan leda till brott.
- Ta bort ursäkter för den som begår brott.

IDROTT OCH REKREATION

Rekreation har som utgångspunkt att människor ska få tillfälle till fysisk aktivitet, återhämtning från krav i vardagslivet på arbetet och i skolan samt i hemmet. En rik fritid har stor betydelse för folkhälsan, ger stimulans till nya tankar och aktiviteter genom lek, idrott och friluftsliv.

Rätt planerade och strategiskt belägna grönområden, lekplatser, idrottsplatser, spår, utegym och leder lockar fler människor till lek, rörelse och gemenskap i vardagen. En viktig planeringsförutsättning är att nyttjandet av olika aktiviteter kan skilja sig åt mellan olika åldersgrupper, kön samt mellan människor med olika kulturella bakgrunder.

I kommunen finns goda möjligheter till friluft- och idrottsaktiviteter med aktiviteter som skogspromenader, cykling, bad, båtliv, ridning, golf, långfärdsskridskor och skidor. För olika idrottsaktiviteter finns många inom- och utomhusanläggningar, ishall samt sporthallar. Kommunen tillhör en av de mest sporthallstäta kommunerna i Stockholms län. Genom en förtätning av kommundelar och en växande befolkning kan nya anläggningar och rekreationsområden behöva tillkomma.

Planeringsinriktning

- Ett rikt utbud av ändamålsenliga idrotts- och fritidsanläggningar för föreningar såväl som egenorganiserade aktiviteter ska upprätthållas.
- Nya kommunala lekplatser ska till lokalisering och utformning följa kommunens *Lekplatsplan.*

SERVICE

Förskola och skola

Förskolor och skolor har en central plats i kommunen och är en av de största och viktigaste mötesplatserna både för barn och unga, men också för deras familjemedlemmar. Skolor av hög kvalitet och bra placering är en förutsättning för att Sigtuna kommun ska vara en attraktiv plats att bo på.

Välfungerande förskolor och skolor har en kommunalekonomisk dimension. Genom att planera bostäder och förtäta områden utifrån verksamheternas behov av elevunderlag, minskar behovet av att etablera nya skolbyggnader i nybyggda områden. Stora satsningar kan då mer effektivt göras på upprustning av befintliga lokaler och utemiljöer. Även om det fria skolvalet styr elevunderlaget väljs oftast den fysiskt närmaste skolan, särskilt i de lägre klasserna.

Utifrån den förväntade befolkningstillväxten finns ett behov av en ökad kapacitet inom förskola och skola. Kommunen gör stora satsningar på förskola och skola genom nybyggnation och upprustning av lokaler och utemiljöer. Kommunen arbetar strategiskt och kontinuerligt för att tillgodose behovet av utbildningslokaler.

Planeringsinriktning

- Kommunen ska ha en planberedskap utifrån en förväntad befolkningstillväxt och långsiktigt planera markanvändning med hänsyn till behovet av utbildningslokaler.
- Vid utveckling av nya bostadsområden ska plats för förskolor reserveras för att möta det ökade elevunderlaget. Planering och utbyggnad av grundskolor ska säkerställas genom strategisk lokalplanering på en kommunövergripande nivå.
- Skolor och förskolor ska placeras i strategiska lägen så att de är enkla och säkra att ta sig till gående, med cykel och kollektivtrafik.
- Förskolor och skolor ska ha en ändamålsenlig utemiljö som uppmuntrar till utevistelse och lärande.
- Plats för utbildningslokaler bör reserveras vid utvecklingen av området öster om Märsta station.

Gymnasium

Sigtuna har en stolt tradition av utbildning som kommunen vill fortsätta värna och utveckla. Redan i början på 1900-talet etablerades flera lärosäten och institutioner i Sigtuna stad.

I dagsläget finns tre gymnasieskolor i kommunen; en kommunal och två fristående.

Sigtuna kommuns läge mellan Uppsala och Stockholm innebär att upptagningsområdet sträcker sig längs regional- och pendeltågslinjerna. Ytterligare utbildning kan med fördel etableras inom den regionala stadskärnan och framförallt i Märsta stations närområde, där kommunikationerna är mycket goda och kan locka elever från en större del av regionen.

Omvärlden förändras snabbt och därmed förändras livsvillkor och arbetsmarknad. Det är därför viktigt att skapa goda utbildningsmöjligheter riktade mot en variation av branscher och yrken.



Foto: Rosie Alm

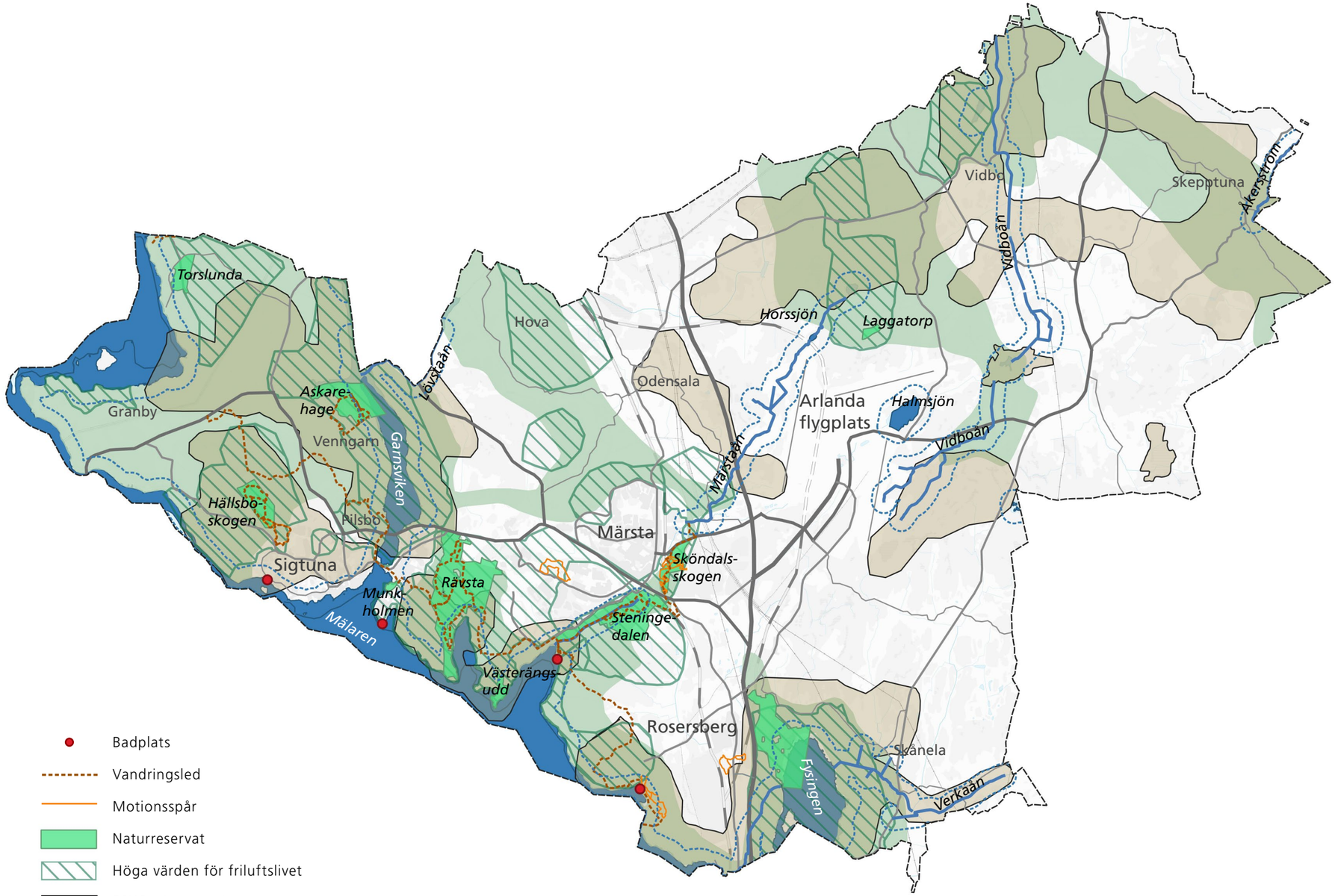
Grön infrastruktur

Grön infrastruktur är ett sammanhängande nätverk av natur som bidrar till fungerande livsmiljöer för växter och djur och till människans välbefinnande. Det inkluderar hela landskapet och både naturliga och anlagda miljöer ingår, i såväl vatten som på land.

Den gröna infrastrukturen är grunden för viktiga funktioner som biologisk mångfald, klimatreglering, vattenrening, frisk luft, matproduktion och rekreation. Med gröna stråk som till exempel följer vattendragen kan nätverken utvecklas ända in i de mer tätbebyggda miljöerna och bli till viktiga närmiljöer nära människor där de kan vistas i vardagen.

Kartan visar ett antal viktiga delar av den gröna infrastrukturen i Sigtuna kommun. Områdena beskrivs närmare på följande sidor.

En särskild ordlista för Grön infrastruktur finns sist i detta kapitel samt i avsnittet *Ordförklaringar*.



Grön infrastruktur

Kommunens utvecklingsinriktning är att en sammanhängande grön infrastruktur ska eftersträvas. Utgångspunkten för fysisk planering är att värna och utveckla Sigtuna kommuns så kallade helhetsområden för natur, samtidigt som samhället växer.

Gällande miljökvalitetsnormer för vatten ska utgöra en grund för planer och beslut. Läs mer i avsnittet *Miljökvalitetsnormer för vatten* i kapitlet *Riksintressen och andra värden.* Vattenplanering sker med helhetssyn och utifrån avrinningsområden.

Planeringen ska skydda eller utveckla de gröna och blåa samband som är av regional och lokal betydelse.

GRÖNSTRUKTUR

I Sigtuna kommun är grönstrukturen en stor resurs och tillgången till grönområden och vatten gör kommunen attraktiv att leva i och besöka samt skapar förutsättningar för friluftsliv och en god folkhälsa. Här finns allt från större orörda naturområden och tätortsnära natur till stora och små parkanläggningar. Tillsammans bildar grönskan en sammanhängande struktur med höga sociala, kulturella och miljömässiga värden. Två stora grönområden, Järvakilen och Rösjökilen, som ligger inom Sigtuna kommun är av regionalt värde och därför utpekade i regionplanen, RUFS 2050. Grönstrukturen i Stockholms län bildar en lokal, regional och storregional väv av grönska och vatten.

Regionplanen avgränsar tio gröna sammanhängande områden, så kallade gröna kilar, med stora samlade rekreations-, natur- och kulturvärden. De har som helhet inget formellt skydd utan behöver förvaltas och utvecklas av kommunerna i samverkan.

Kilarna ligger inom ett avstånd på maximalt 3-5 mil från de regionala stadskärnorna och bör vara minst 500 meter breda. Om kilen är smal betecknas det som ett grönt svagt samband. De mest värdefulla områdena i kilarna kallas gröna värdekärnor. Länsstyrelsen Stockholm har tagit fram en handlingsplan för regional grön infrastruktur. Handlingsplanen visar på vilka behov som finns för att uppnå nationella och internationella åtaganden som miljömål, mål för friluftspolitiken och för att bibehålla ett hållbart samhälle. Planen fungerar som underlag för planering och samverkan i regionens arbete med grönstrukturen.

Järvakilen och Rösjökilen är två av Stockholmsregionens gröna kilar, med viktiga funktioner som tätortsnära natur. De innehåller många olika värden av hög kvalitet. Här finns välbesökta turistmål, strand- och vattenområden och stora kulturmiljövärden, viktiga för regionens karaktär och attraktivitet. Kilarna är betydelsefulla som spridningssamband för djur och växter så som ädellövskogsarter, men även för gamla barrskogar. De har också betydelse för luftomväxling och klimatutjämning för Stockholms innersta delar.



Foto: Rosie Alm

Grön infrastruktur är ett sammanhängande nätverk av natur som bidrar till fungerande livsmiljöer för växter och djur och till människans välbefinnande.

Värdefulla sammanhängande landområden för natur och friluftsliv

Kommunens planering för utveckling och bevarande av värdefull natur ska i första hand utgå från identifierade helhetsområden. Särskild tonvikt läggs på Garnsviken, Mälarens stränder, Verka-Oxunda samt de områden där betes- och åkermark, strandängar, ekmiljöer och höga skogliga värden förekommer.

Helhetsområden där flera av dessa värden finns är följande:

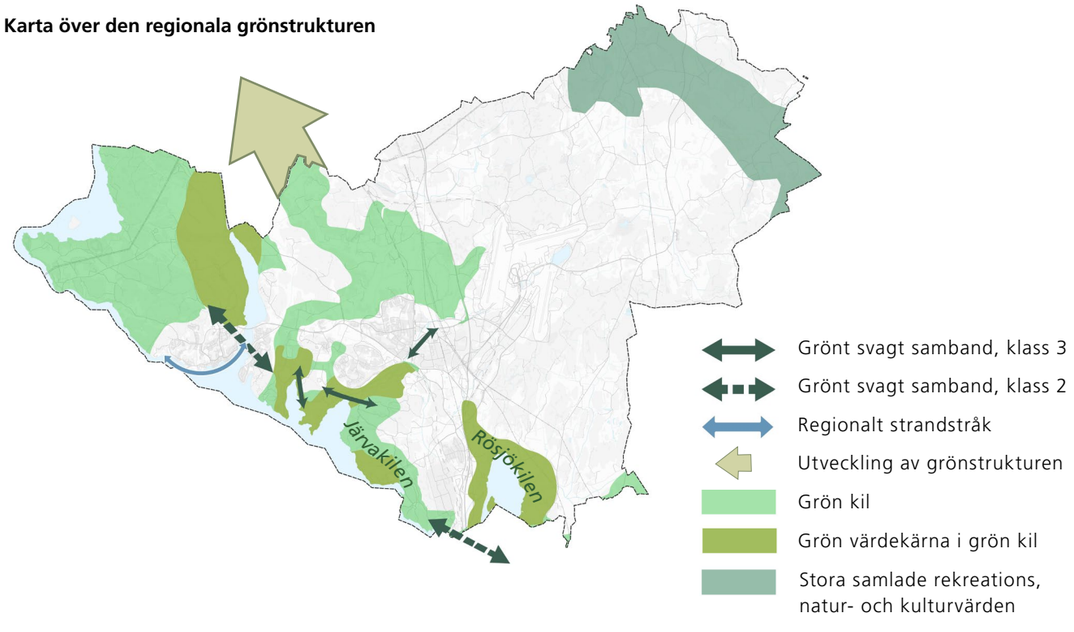
Horssjöskogen - Vidbo - Skepptuna
Området är delvis ett gammalt kulturlandskap som är av riksintresse för kulturmiljövården men har också sammanhängande skog och gammelskogsarter. Utmaningar är flygbuller, rationellt skogsbruk och förändringar inom jordbruket. I området finns Lejdens gård som har höga natur- och kulturvärden i form av fornlämningar, gamla ekmiljöer och skyddsvärda växtarter som tex fältgentiana och finnögontröst.

Mälarstranden - Oxunda/Verka
Detta är kommunens största sammanhängande grönstruktur med riksintresse för det rörliga friluftslivet, Mälaren med öar och strandområden, kulturmiljö och flera naturreservat. Stora delar är högt värderat som helhetsområden för naturvården. Här finns möjligheter att förbättra tillgänglighet samt skydda och utveckla delområden som exempelvis mälarstranden och gångförbindelser. Utmaningar är främst bebyggelseutveckling och Totalförsvarets intressen i Rosersbergs övningsområde samt störningar från Kungsängens skjut- och övningsfält. Mellan Västerängsudds naturreservat och Rävsta naturreservat finns ett grönstråk som kallas Västerängsudd/Vitberget som har höga natur- och friluftslivsvärden i form av gamla ekmiljöer, strandängar, hällmarkstallskog och vandringsleder. Vid Västerängsudd finns även ett Natura 2000-område.

Odensala - Hovadalgången
Området har höga kulturmiljövärden. Jordbruksmarken är idag ett hinder för god tillgänglighet från tätorten men stora möjligheter finns att förbättra genom gång- och cykelvägar. Utmaningar för området är igenväxning av det öppna kulturlandskapet, rationellt skogsbruk samt bebyggelseutveckling. För ny bebyggelseutveckling finns särskilda riktlinjer framtagna för Hovadalen där hänsyn ska tas till bland annat landskapsbild, bebyggelsestrukturer och de värden som utgör grund för de överlappande natur- och kulturmiljövärdena.

Garnsviken - Pilsbo
Området omfattar Garnsvikens lerslättmiljö och Pilsboområdets skogslandskap. Landskapet ligger delvis inom riksintresse för kulturminnesvården och här finns naturreservat för höga naturvärden i mälarmiljö och stora naturvärden i skogsmiljö. Västra delen av Garnsviken är

Karta över den regionala grönstrukturen



viktig för friluftslivet och lätt att nå från Sigtuna stad. Området inkluderar även den östra delen av Garnsviken såsom Charlottenberg och Eneby. Området är en del av den regionalt utpekade gröna kilen, Järvakilen. Utmaningar är bebyggelseutveckling och förändringar i jordbruket.

Fysingen - Skånela
Området omfattar sjön Fysingen med omnejd. Det hänger samman med helhetsområdet Mälaren men skiljs åt av motorväg och järnväg och bildar därmed ett eget helhetsområde. Fysingen och Verkaån har mycket höga natur- och kulturvärden. Norra Fysingen är tillgängligt genom anlagda spångsystem och gångvägsförbindelse. Utmaningar är igenväxning av sjön samt förändringar i jordbruket.

LAGSKYDDADE OMRÅDEN

Vissa typer av värdefulla naturområden, så som till exempel naturreservat, skyddas genom lagstiftning, främst i miljöbalken. Dessa områden beskrivs närmare i kapitlet *Riksintressen och andra värden*. Det finns även generella hänsynsregler för naturvärden formulerade i Plan- och bygglagen.

Planeringsinriktning

• I fysisk planering är utgångspunkten att bevara och förstärka mark- och vattenområden med höga ekologiska och sociala värden.

• I de fall som värdefulla natur- och friluftsområden påverkas av nya etableringar ska anpassningar genomföras för att minimera negativ påverkan. Kompensationsåtgärder, det vill säga att ersätta värden eller funktioner som går förlorade, är inte en önskad lösning men kan komma att prövas vid intressekonflikter.

• Konsekvenser av förändringar i markanvändning inom grönstrukturen ska bedömas på både lokal och sammanhängande regional nivå. I de områden som är utpekade som värdefulla sammanhängande områden för natur och friluftsliv är det extra viktigt. Andra områden som påvisas som extra viktiga att ta hänsyn till är betes- och jordbruksmarker, skyddsvärda ekmiljöer samt strandängar.

• Betes- och jordbruksmark ska i så stor utsträckning som möjligt hållas öppna. De ger viktiga ekosystemtjänster och en ökad biologisk mångfald. Flera värdefulla arter är kopplade till dessa miljöer som utgör en del av ett större ekosystem. Jordbruksmarken utgör även en viktig del av kommunens näringsliv och är en del av Sveriges livsmedelsförsörjning.

• *Skyddsvärda ekmiljöer ska bevaras och utvecklas.* I kommunen finns många skyddsvärda ekmiljöer, främst i närheten av gamla slottsmiljöer. De är en del av ett större nätverk av ekmiljöer och klassas som en särskild ansvarsmiljö för hela Stockholms län. Kommunen vill värna om artrikedomen i områdena och bevara kulturhistoriska värden och upplevelser kopplade till dessa miljöer.

• *Bevara och utveckla strandängar.* Denna naturtyp som har minskat kraftigt i landet. Sigtuna kommun har långa strandsträckor där bevarande och utveckling av strandängar skulle medföra positiva effekter både på vattenkvalitet och biologisk mångfald. Att exempelvis sköta dem med bete eller slåtter är gynnsamt både för fröspridning och för att motverka att det växer igen till skog. Strandängar är värdefulla miljöer både för land- och vattenlevande växt- och djurarter. De är även viktiga för rekreation och vid klimatpåverkan.

• *Bekämpa invasiva arter.* Invasiva främmande arter hotar den biologiska mångfalden och ger negativ påverkan ur både ekologiskt, ekonomiskt och rekreativt perspektiv. Ett aktivt arbete behöver ske, både vad gäller bekämpning i befintliga växtplatser men också i samhällsplaneringen för att motverka framtida negativ påverkan.

BLÅSTRUKTUR

Sjöar, vattendrag och grundvattenmagasin i Sigtuna kommun rör sig genom tätorts- och landsbygdsmiljöer och indelas i olika avrinningsområden. De utgör viktiga stråk och spridningsvägar för olika arter och ekologiska processer, samtidigt som de bidrar till friluftsliv, kulturmiljö och till att öka tätbebyggda miljöers anpassningsförmåga vid exempelvis klimatförändringar.

Värdefulla sammanhängande vattenområden för natur och friluftsliv

Mälaren
Mälaren är riksintresse för rekreation, kultur och naturvård och utgör dricksvattentäkt för drygt två miljoner människor. Det gör Mälaren till den vattentäkt som förser flest människor i Sverige med dricksvatten. Mälaren är även en stor del i det aktiva friluftslivet i kommunen. Ett sammanlänkande stråk mellan Mälaren och annat vatten i kommunen kan förstärka det ekologiska värde, återhämtningsförmåga och funktion av olika vattensystem samt ge ytterligare möjlighet till vattenkontakt och naturupplevelser.

Garnsviken och Lövstaån
Garnsviken utgör ett välbesökt tätortsnära naturområde med flertalet skyddsvärda arter och livsmiljöer som också är del i värdefulla kulturmiljöer. Påverkan från lantbruk, skogsbruk, dagvatten och avloppsvatten samt klimatförändringar, leder till olika miljöproblem och att vattenkvalitén försämras. Kommunen har därför startat ett arbete med ett lokalt åtgärdsprogram med syfte att minska tillskott av näringsämnen till Garnsviken och Lövstaån, förbättra deras status och bevara deras värden.



Blåstrukturen är en del av den gröna infrastrukturen.

Foto: Sigtuna kommun

Märstaån

Märstaån och dess biflöden rinner i sin helhet inom kommunens gränser och har sin mynning i Mälaren vid Steningeviken. Märstaån och dess vattenmiljöer hyser viktiga rekreationsmiljöer för kommunens invånare. Måby vattenpark, Märsta åpark och Steningedalens naturreservat är uppbyggda kring Märstaåns vatten. Genom att vidareutveckla möjligheterna att röra sig till fots mellan dessa områden kan de komma fler invånare till del och bli ett sammanhängande rekreationsstråk. Stadsutvecklingen kring Märsta och Arlanda har dock delvis satt den naturliga vattenavrinningen inom Märstaåns avrinningsområde ur spel. Jordbruk och ett hårt exploateringstryck i Märstaåns avrinningsområde leder också till sämre vattenkvalitet. En rad renings- och rekreationsåtgärder är genomförda längs sträckan, men det finns fortfarande problem med höga flöden och att föroreningar i ån belastar Mälaren. Kulvertar i Märsta tätort och under väg och järnväg utgör vandringshinder för fisk och även andra djur som är beroende av vatten.

Stockholmsåsen

Grundvatten i kommunen är viktiga resurser som möjliga dricksvattentäkter. De viktigaste grundvattentillgångarna i Sigtuna kommun finns vid Stockholmsåsen som utgör en regional prioriterad reservvattentäkt. Utmaningar för grundvatten, särskilt i Norra Stockholmsåsen, är föroreningar från källor såsom vägnät, järnväg och dagvatten.

Planeringsinriktning

• *Vattenplanering ska ske med helhetssyn utifrån avrinningsområden.* Kommunens vattenplan och dagvattenpolicy samt dagvattenplan är verktyg som tillsammans med lokala åtgärdsprogram beskriver riktlinjer för utveckling och hantering av vattenmiljöer i fysisk planering.

• *De vattenförekomster som har god status ska inte försämras och deras status bevaras.* För de vattenförekomster som inte uppnått god status ska ett systematiskt åtgärdsarbete utföras för att förbättra status. All eventuell påverkan på övriga vatten som riskerar miljökvalitetsnormer i vattenförekomster ska undvikas.

• *Fortsatt samverkan kring vattenfrågor.* Sigtuna kommun deltar i olika samverkansgrupper för flera avrinningsområden, såsom Oxundaån, Märstaån, samt Mälarens vattenvårdsförbund och Stockholmsåsen grundvattenråd, för att förbättra vattenkvalité samt bevara växt och djurliv i de olika vattenförekomsterna.

• *Skapa buffertzoner för vatten inom befintlig stadsmiljö.* Genom att fortsätta skapa ytor för fördröjningsdammar, översilningsytor och våtmarker för att rena vatten i till exempel befintliga parker kan en struktur skapas som både buffrar vatten och hjälper till med att minska miljöproblem och gynna den biologiska mångfalden.

• *Värna våtmarker.* På landsbygden finns ett stort antal våtmarker med höga ekologiska värden samt värde för vattenhantering. Dessa utgörs framför allt av blandsumpskogar och alsumpskogar men även tallmossar, strandängar och andra öppnare våtmarker. Våtmarker utgör er rad ekosystemtjänster som bl.a. biologisk mångfald och vattenrening, hyser viktiga livsmiljöer för en rad olika arter och är fällor till stora mängder växthusgaser.

• *Ta hänsyn till markavvattningsföretag.* Detta gäller för både pågående markanvändning och framtida exploateringar. Annars kan problem uppstå både med ökad tillförsel av vatten och med underdimensionerad kapacitet för avledning av vatten vilket kan leda till stora översvämningar med kostsamma konsekvenser.

Ordlista grön infrastruktur

Avrinningsområde
Det område från vilket vatten från både regn och snö avrinner till en specifik havsbassäng, sjö eller vattendrag.

Biflöden
Ett vattendrag som inte når havet eller en sjö, utan förenar sig med ett annat, större vattendrag.

Fördröjningsdamm
En dagvattendamm vars huvudfunktion är att fördröja vatten vid höga flöden i samband med större nederbörd. Under långa perioder kommer dammen att vara helt torrt. Det är därför viktigt att det utformas så att det blir ett tilltalande inslag i landskapsbilden även under torrperioder.

Gammelskog
Gammelskog är skog som är äldre än 120–140 år. Sådana skogars andel av skogslandskapets areal är avgörande för många arters möjligheter att överleva.

Grundvattenmagasin
Lager i marken där grundvatten strömmar. Stort långsamtreagerande magasin består främst av större sammanhängande isälvsavlagringar (grus och sand). I morän och finare jordarter finns mindre snabbreagerande magasin där nivåskillnader för vattnet uppkommer snabbare.

Helhetsområden för natur
Helhetsområdena täcker in flera viktiga funktioner så som höga sociala, kulturella och ekologiska värden. Områdena är utpekade utifrån från den regionala handlingsplanen, de regionala gröna kilarna, Sigtuna kommuns naturinventering 2007 med helhetsområden, Vattenplan för Sigtuna kommun 2016, riksintressen för kulturmiljö, friluftslivsanalys och ekologiskt särskilt känsliga (ESKO) områden. Här ingår även nyckelbiotoper och våtmarksområden. Kommunen har inte utpekade tysta områden, men sådana som är mindre bullerutsatta än andra områden och dessa ingår också i helhetsområdena.

Infiltration
Vatten renas genom att det rinner genom naturliga jordlager och sprids via marken till grundvattnet. I marken sker naturlig rening av vattnet genom biologiska, fysikaliska och kemiska processer.

Lokala åtgärdsprogram
Vattenmyndigheten beslutar till varje sexårig förvaltningscykel om åtgärdsprogram till myndigheter och landets kommuner. Programmet beskriver vad som behöver göras för att följa miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvatten. Sigtuna kommun tar utifrån myndighetsbeslut fram lokala åtgärdsprogram för prioriterade vattenområden. Det är ett sätt för kommunen att få en helhetsbild över miljösituationen i sjöar och vattendrag och sätta in rätt åtgärder för att förbättra statusen i de olika vattenförekomsterna.

Markavvattningsföretag
Inom Sigtuna kommun finns ett stort antal markavvattningsföretag. Dessa är samfälligheter som bildats för att förbättra vattenavledning och som har stor betydelse för lantbruk och skogsbruk.

Slåtter
Avverkning av högt gräs i avsikt att få hö till foder till nötkreatur, hästar och får.

Sumpskog
En skog som växer på fuktiga (sumpiga) marker som låglänta stränder eller våtmarker och myrar. Sumpskogar har ofta en låg tillväxttakt. Den biologiska mångfalden är ofta hög.

Tallmosse
En myr med ett trädskikt som domineras av tall. En mosse är en myr som endast får sitt vatten från nederbörden.

Vattenförekomst
I princip allt vatten i Sverige, förutom det öppna havet, är indelat i mindre enheter som kallas vattenförekomster. Detta görs för att kunna beskriva tillståndet i vattnet och bedöma vilka mål, miljökvalitetsnormer, som ska gälla. Det finns fyra sorters vattenförekomster: sjöar, vattendrag, kustvatten och grundvatten. Vattenförekomsterna får inte vara hur små som helst utan de ska ha en viss storlek.

Bedömningen av hur ett vatten mår gör vattenmyndigheterna enligt speciella regler, så kallade föreskrifter. Havs- och vattenmyndigheten (HaV) står för föreskrifter över hur det ska göras när det gäller ytvatten medan Sveriges geologiska undersökning (SGU) sköter grundvatten. Statusklassificeringen, av både grundvatten och ytvatten, ligger till grund för bestämmandet av miljökvalitetsnormen för varje vattenförekomst.

Öppna dagvattenlösningar
Öppen dagvattenhantering syftar till att avleda dagvatten genom öppna system så som dammar och diken i stadsmiljön för att vattenflöden från nederbörd utjämnas och fördröjs. På detta vis efterliknas naturens egna sätt att omhänderta vatten.

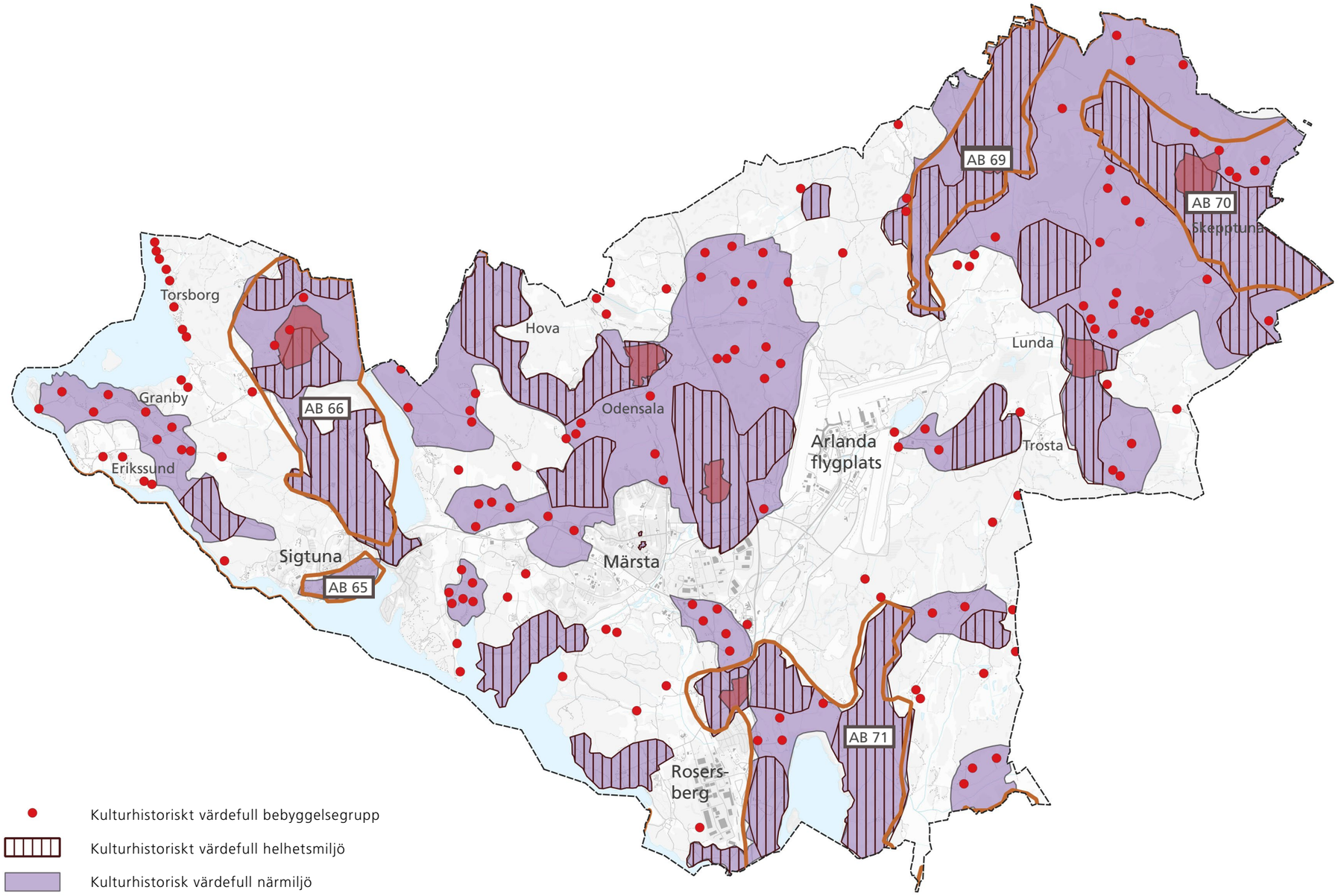
Öppna fördröjningslösningar
Syftar till att fördröja dagvatten.

Översilningsyta
En lätt sluttande gräsyta dit vatten från vägar och andra hårda ytor leds. Vattnet renas när det sprids över gräsytan och filtrerar ner i jorden. Partikelbundna föroreningar fastnar i marken och andra föroreningar tas upp av växterna.

Kulturmiljö

Viktiga kulturmiljöer och enstaka objekt är av stor betydelse för förståelsen av vår historia. Inriktningen är att dessa värden ska bevaras och framhävas.

Kartan redovisar var i kommunen det finns kulturhistoriskt intressanta bebyggelsegrupper eller enstaka hus utanför närmiljöerna. Dessa är markerade med en röd prick. En förteckning över dessa finns på Samhällsbyggnadskontoret, Sigtuna kommun, och Sigtuna Museum.



KOMMUNENS HISTORIA AVSPEGLAS I DESS KULTURMILJÖER

Kulturlandskapen, de många fornlämningarna och andra värdefulla kulturhistoriska miljöer präglar Sigtuna kommun. I Märsta, Rosersberg och Sigtuna bildar olika tiders gatustrukturer, byggnader och parker tydliga årsringar. Spår av markanvändningen genom historien utgör en viktig del av kommunens särart, liksom kulturmiljöernas arkitektoniska kvaliteter.

Sigtuna kommuns utpekade kulturhistoriskt värdefulla miljöer och byggnader visar kommunens utveckling från förhistorisk tid fram till idag. Kommunens inriktning är att utveckla och bevara dessa. Det som anses värdefullt att bevara förändras över tid, liksom varje tids markanvändning förändrar det som tidigare generationer lämnat efter sig. Det unika för trakten som olika landskap, landmärken, vägsträckningar, platser eller enskilda byggnader är identitetsskapande och bidrar till trygghet i den egna hemmiljön. En viktig del av den sociala hållbarheten är att invånarna trivs, känner igen sig och känner stolthet över sin omgivning.

SIGTUNA STAD

Sigtuna etablerades som det blivande kungariket Sveriges första stad. Den ursprungliga stadsplanen från 980-talet är tydligt avläsbar i dagens tomt- och gatustruktur. Tillsammans med de rika kulturlagren, gråstenskyrkorna och tegelkyrkan, den småskaliga bebyggelsen från 1700-talet och framåt samt runstenarna gör Sigtuna stad till en helt unik kulturmiljö.

Under 1900-talets början utvecklades utbildningsinstitutionerna och Sigtunastiftelsen och staden blev en utflykts- och rekreationsort. Humanistiska läroverket togs i bruk 1929 och var då det största byggnadsverket i Sigtuna stad sedan 1200-talet. Bostadsutvecklingen dominerades av villa- och egnahemsbebyggelse och det första flerfamiljshuset byggdes på Brännbogärdet under 1900-talets andra hälft och ansågs kontroversiellt och djärvt. Kännetecknande för Sigtunas yngre bebyggelse är att den uppförts på tidigare oexploaterade höjder, ovanför den äldre stadskärnan.

MÄRSTA

Redan under järnåldern på 500-talet fanns det gårdsbebyggelse på Märstas höjder, i flera fall med obruten kontinuitet in i 1900-talet: Märsta och Nymärsta gårdar, Sätuna gård, Ekilla gård och den stora Valsta gård. I och med utbyggnaden av Ostkustbanan 1866 etablerades vid Märsta i början av 1900-talet ett stationshus, sedan verkstäder, fabriker och modernare bostäder. Kexfabriken, numera kommunhus, byggdes 1916. Utvecklingen tog fart efter 1957 då riksdagen fattade beslut om storflygplatsen Arlanda. Detta fick till följd att Märsta och Rosersberg kraftigt utökades med bostäder för flygplatsens personal. Planeringsidealet syns tydligt på Märstas 1960-bebyggelse med en utspridd struktur som påverkar kommunen än idag. I Tingvalla byggdes ett tidstypiskt halvcirkelformat bostadshus i åtta våningar, ett välkänt inslag i Märstas siluett.



Kulturlandskapen, de många fornlämningarna och andra värdefulla kulturhistoriska miljöer präglar Sigtuna kommun.

Foto: Mostphotos

Rika kulturlager

Jordlager som innehåller ett stort antal fynd från äldre lämningar och mänsklig aktivitet.

Under 1960-talet påbörjades även Valstas utveckling med en arkitekttävling för en stadsdel för 10 000 invånare. Bebyggelsen är samlad kring ett stadsdelscentrum med gröna miljöer som letar sig fram mellan husen som är tre till sju våningar höga.

Bebyggelse som tydligt speglar Märstas samhällshistoriska utveckling är viktig att identifiera och bevara, inte minst för förståelsen av Märstas unika historia; från bondebygd till stationssamhälle och senare utveckling till en modern serviceort för flygplatsen.

ROSERSBERG

Rosersbergs station invigdes 1866. Från 1870 in till sent 1900-tal bedrevs militärutbildning på det närbelägna Rosersbergs slott. Under 1940-talet utvecklades villasamhället kring stationen. Under 2000-talet etablerades logistikområdet med kombiterminalen för omlastning mellan tåg och lastbil, som ett komplement till Arlandas godshantering.

LANDSBYGD

Landsbygden har formats av markanvändningen från bronsålder till modern tid. Kommunens gårds- och bynamn visar att trakten var bebyggd under det första årtusendet, och kommunen är av de runstensrikaste i landet. Här finns även hela nio medeltida sockenkyrkor, herrgårdslandskap kring slott från 1600-talet och herrgårdar från 1700-talet. Genom 1800-talets skiftesreformer och nya mer rationella brukningsmetoder skapades dagens landskap med utflyttade gårdar och stora odlingsfält. Några områden har mer ålderdomlig karaktär och delvis ett vägnät från medeltiden eller äldre. Bebyggelsen på landsbygden är till stora delar välbevarad från tiden kring sekelskiftet 1900. För dalgången mellan Hova och Odensala har särskilda riktlinjer tagits fram som ett sätt att beskriva hur värden kan stärkas och utvecklas med kunskap och hänsyn till befintlig bebyggelse.

SKYDD AV KOMMUNENS KULTURMILJÖER

Sigtuna kommuns kulturhistoriska värden skyddas genom lagstiftning, det gäller så väl fornlämningar, som kyrkor, värdefulla landskap och äldre bebyggelse. De lagar som reglerar det här är Miljöbalken, Kulturmiljölagen och Plan- och bygglagen, som har ett varsamhetskrav och förvanskningsförbud kopplat till kommunal planering. Sigtuna stadskärna utgör ett av flera riksintressen för kulturmiljövården och inom kommunen finns även flera enskilda byggnadsminnen och statliga byggnadsminnen.

Fem områden är utpekade som riksintresseområden för kulturmiljövården, vilka motsvarar cirka 20 procent av kommunens yta. Elva byggnader och anläggningar är förklarade som byggnadsminnen, varav två är statliga och nio är enskilda.

Inriktningen för kommunens arbete med kulturmiljövården utgår från *Kulturminnesvårdsprogram för Sigtuna kommun,* antaget av kommunfullmäktige 1985, samt från *Bevarande- och förnyelseplan för Sigtuna stad*, antagen av kommunfullmäktige 2019. Dokumenten är vägledande och är ett viktigt stöd i kommunens planarbete och bygglovgivning. De utgör således en viljeyttring för skydd av kulturhistoriska värden i kommunen. Kommunen avser att göra en översyn av eventuella avvikelser mellan bevarande- och förnyelseplanens inriktning och outnyttjade byggrätter i gällande detaljplaner.

KULTURMINNESVÅRDSPROGRAM FÖR SIGTUNA KOMMUN, 1985

I kulturminnesvårdsprogrammet har särskilt skyddsvärda kulturmiljöer pekats ut tillsammans med Länsstyrelsen. Dessa har avgränsats och definierats som kulturhistoriska helhetsmiljöer respektive närmiljöer.

För närmare beskrivning av objekten hänvisas till kulturminnesvårdsprogrammet.

För ytterligare information beträffande fornlämningar finns fastighetskartan och riksantikvarieämbetets fornlämningsregister. Beträffande bebyggelse finns – förutom Kulturminnesvårdsprogrammet – Länsstyrelsens bebyggelseinventeringar.

Kulturhistoriska helhets- och närmiljöer

Helhetsmiljö är ett område med kulturhistoriskt värdefull struktur och närmiljö är ett område som särskilt ingående belyser viktiga delar av kommunens historia.

Närmiljöerna utgör helhetsmiljöernas mest värdefulla delar. De kan exempelvis ha särskilda pedagogiska värden eller vara av stort vetenskapligt intresse. Till stor del överensstämmer de med riksintresseområdena och vissa objekt är byggnadsminnen.

Kulturhistoriskt värdefulla objekt som inte ingår i någon helhets- eller närmiljö har i kulturminnesvårdsprogrammet utpekats som särskilt värdefulla.

Planeringsinriktning

- Vid förtätning och nyetablering ska delar av äldre bebyggelse bevaras för att från början skapa förutsättningar för åldersblandad bebyggelse och variation på utbud av bostäder, lokaler för föreningar och mindre affärsrörelser.

- Vid förtätning eller utbyggnad ska kulturmiljön värderas. Bevarad värdefull kulturmiljö i förtätnings- eller utbyggnadsområden ger platsen identitet och attraktivitet och ska därför ingå som en utgångspunkt i detaljplanearbetet.

- Öka medvetandet och intresset för den närliggande kulturmiljön genom att förbättra informationen om kulturmiljöer och kulturhistoriska objekt till invånarna och fastighetsägare i kommunen.

- Komplettering av kulturmiljöprogrammet behöver göras för nutida bebyggelser och bebyggelsemiljöer.

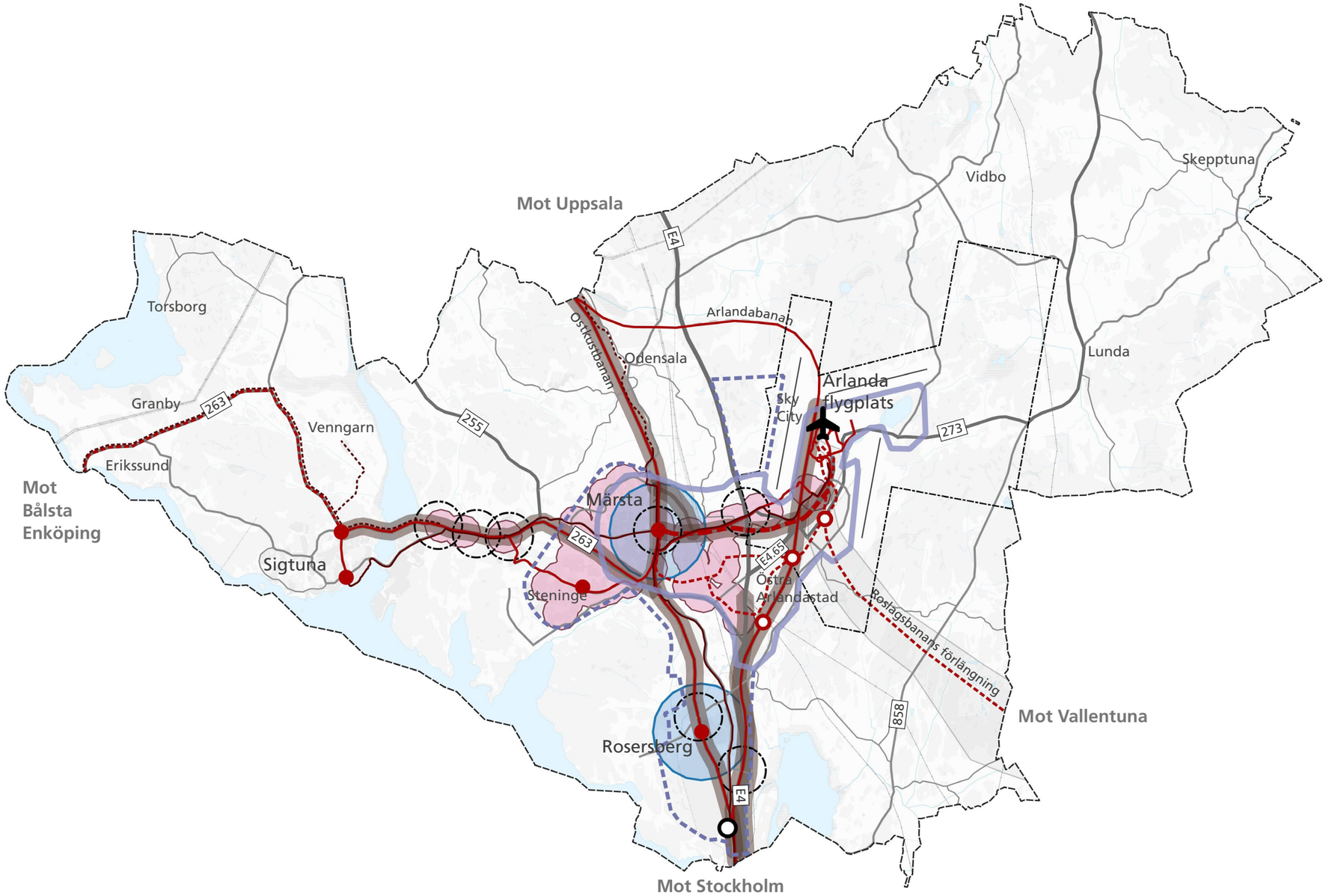


Foto: Rosie Alm

Trafik och mobilitet

Effektiva och hållbara transportmöjligheter är en grundläggande förutsättning för kommunens möjlighet att utvecklas, människors livskvalitet och för näringslivets tillväxt. Trafiksystemet i Sigtuna kommun ska utvecklas i en riktning som begränsar miljö- och klimatpåverkan samtidigt som människors valfrihet och rörelsefrihet underlättas. I Sigtuna kommun krävs ett flertal stora satsningar i infrastrukturen för att förbättra framkomligheten, öka trafiksäkerheten och stärka de hållbara trafikslagen som attraktiva transportalternativ.

Kartan redovisar befintlig och föreslagen infrastruktur, kollektivtrafiknära lägen och i vilka lägen som kommunen anser att det krävs åtgärder i befintlig infrastruktur för att trafiksystemet ska vara attraktivt och långsiktigt hållbart.



Arlanda flygplats

Arlanda flygplats, markanspråk

Buffertzon 1200m från station

Buffertzon 400m från busshållplats med 15min trafik

Befintlig infrastruktur

Kollektivtrafiknod

Kombiterminal

Gång- och cykelvägnät

Kollektivtrafikstråk

Vägnät

Föreslagen infrastruktur

Kollektivtrafiknod

Infrastrukturåtgärd

Kollektivtrafikstråk

Kollektivtrafikstråk Märsta-Arlanda

Infrastrukturåtgärd

Spårkorridor Roslagsbanan

Gång- och cykelvägnät

Trafik och mobilitet

ETT UTVECKLAT OCH HÅLLBART TRAFIKSYSTEM

Utöver Sveriges huvudflygplats, Arlanda flygplats, finns ett antal kommunikationer inom kommunen som är av nationell och regional betydelse. Järnvägen Ostkustbanan och Arlandabanan går genom kommunen, vilket är av stor strategisk betydelse för samspelet och pendlingsutbytet med angränsade kommuner och regioner. E4:an passerar i nord-sydlig riktning genom kommunen och är av stor nationell och regional betydelse för vägtrafiken i stråket Uppsala-Stockholm samt för kopplingen mot Arlandaområdet via Arlandaleden, E4.65. I ost-västlig riktning passerar den hårt trafikerade väg 263 som förbinder västra Mälardalen med Arlandaregionen.

Behovet av transporter för både människor och gods är stort i kommunen och ställer höga krav på kapacitetsstarka, hållbara transportalternativ såväl som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet i vägnätet.

Trafikanalys i regionala stadskärnan

Arlanda har en viktig funktion som transportnav i det internationella flyg-, tåg- och vägnätet. E4:an, väg 263, Rosersbergs kombiterminal och järnvägen knyts ihop i kommunen i den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. Utveckling av nya arbetsplatser, bostäder, service och besöksmål inom den regionala stadskärnan medför en ökad trafikalstring som bedöms medföra en påverkan på framkomlighet och tillgänglighet till E4, E4.65 och Arlanda flygplats. Parterna inom samarbetet Airport City Stockholm har initierat ett arbete med en gemensam trafikanalys för den regionala stadskärnan. Analysen ska redovisa trafikalstring utifrån framtida markanvändning och föreslå åtgärder för att säkerställa en god framkomlighet och tillgänglighet. Då trafikanalysen är under framtagande ska resultatet av trafikanalysen arbetas in i översiktsplanen senast under granskningsskedet.

KOLLEKTIVTRAFIK

I kommunen finns fem viktiga knutpunkter för kollektivtrafik på järnväg. Dessa är stationen i Märsta, Rosersberg samt de tre stationerna på Arlanda flygplats. I kommunens tätorter och större arbetsplatsområden är kollektivtrafiken uppbyggd kring busstrafik med halvtimmestrafik i reguljär trafik och kvartstrafik under högtrafiktid på de mest frekventa linjerna. Flertalet busslinjer har en koppling till Märsta station. Kommunens landsbygdsområden samt Rosersberg tillgodoses av gles turtäthet, och kollektivtrafikens attraktivitet och nyttjandegrad är låg.

Sigtuna kommun har under ett antal år haft en sjunkande kollektivtrafikandel enligt SL:s resvaneundersökning. Orsaken kan blanda annat spåras till ineffektiva och långsamma kollektivtrafikstråckningar och tidtabeller, låg standard och kapacitet på Märsta station samt upplevd låg tillförlitlighet i tåg- och busstrafiken. En standardhöjning i kollektivtrafiken är en förutsättning för ökad andel kollektiva resor.

I Sigtuna kommun ska det vara enkelt att resa hållbart. För att öka andelen kollektivtrafikresande behöver kollektiv-trafiken vara enkel och bekväm att använda. Märsta station behöver moderniseras och byggas ut så att trafiksystemen motsvarar kommunens tillväxt. Kollektivtrafikens framkomlighet behöver prioriteras i planeringen, samtidigt som omstigning mellan trafikslag vid bytespunkterna måste bli smidigare och kollektivtrafikresandet mer tidseffektivt.

För att hantera utmaningar som klimatförändringarna behöver planeringen skapa förutsättningar för hållbara resvanor i vardagslivet.



Foto: Rosie Alm

För att ytterligare öka andelen kollektivtrafikresenärer behöver de regionala myndigheterna se över biljettsystemen i Uppsala och Stockholms län. De två systemen utgör en avsevärd kostnadsökning för pendlare mellan Uppsala och Sigtuna kommun trots närheten till länsgränsen.

Nya Märsta station och kapacitetstärkning på Ostkustbanan

För ett hållbart transportsystem är tillgänglighet och kapacitet på spårsystemen av väsentlig betydelse. Med en växande befolkning och många nya arbetsplatser i kommunen är det en strategiskt mycket viktig kapacitets-fråga att Märsta station omvandlas till en funktionell och modern bytespunkt. Med Märsta stations nuvarande utformning är det exempelvis i dagsläget inte möjligt att utöka turtätheten för pendeltågstrafiken.

I samverkan med berörda aktörer verkar kommunen för att Märsta station ska omvandlas till en regional bytespunkt med smidig omstigning mellan trafikslagen och hög tillgänglighet till regionen. Utöver en ny stationslösning medför utvecklingen av stationsområdet behov av att anlägga en bro i Aspvägens förlängning samt en gång- och cykeltunnel i Brobyvägens förlängning. Moderniseringen av Märsta station skapar många möjligheter som ska tillvaratas. Stärkta förbindelser mellan Märsta och Arlanda flygplats kan förbättras genom att skapa hållplatslägen för en direktförbindelse öster om stationen.

Antalet omstigningar 2019 vid Märsta station uppgick till cirka 15 000 rörelser under en genomsnittlig vardag. När utbyggnaden öster om Märsta står klar räknar trafikförvaltningen Region Stockholm med en ökning till cirka 20-25 000 rörelser år 2030. Tillkommande arbetsplatser i den regionala stadskärnan kommer att öka pendlingsbehovet ytterligare, såväl inom kärnan och kommunen som regionalt.

Med en ombyggd Märsta station öppnas möjligheterna för tätare pendeltågstrafik och utökad regionaltågstrafik. Ett nytt hållplatsläge öster om Märsta station skapar även förutsättningar för utvecklingen av en mer tidseffektiv direktkommunikation mellan Märsta och Arlanda flygplats samt ett nytt kommunikationsstråk som effektivt sammanbinder Märsta, verksamhetsområdena i Arlandastad och flygplatsen.

Mobilitet
är att utnyttja infrastruktur och fordon för resenärers rörlighet mellan målpunkter. Med ”hela-resan”-perspektivet blir det tydligt att byten, trängsel och väntetider är en del av resan, och att brister i kedjan påverkar resvalen. Åtgärder innebär att till exempel komplettera med nya gång- och cykelvägar, förbättrad och utvecklad belysning för ökad trygghet och därmed användning av befintligt gång- och cykelstråk, öka trevnad i vänthallar likaväl som att öka turtäthet samt utöka och förbättra pendel- och regionaltågens kapacitet och tillgänglighet.

Kommunikationsstråk Arlanda – Märsta

För att binda ihop den regionala stadskärnans olika delar behöver Arlandaområdet och Märsta sammanlänkas mer. Detta sker genom satsningar på resurseffektiva infrastrukturåtgärder, utbyggnad av kollektivtrafik och en tät bebyggelsestruktur. Med resurseffektiva infrastrukturåtgärder avses åtgärder som ger stor nytta i förhållande till ekonomiska insatser och som bidra till en hållbar samhällsutveckling i kommunen.

Ett delmål i RUFS 2050 är att kollektivtrafikens restid år 2030 ska vara konkurrenskraftig med bilens restid mellan de regionala stadskärnorna och till Arlanda flygplats.

En högt prioriterad fråga för den regionala stadskärnan är, utöver utvecklingen av Märsta station och dess närområde, att skapa ett mer attraktivt kollektivtrafikstråk mellan Märsta station och Arlanda flygplats.

Direktkommunikationen kan ske genom busstrafik eller en spårbunden förbindelse. För att binda ihop Märsta och Arlanda flygplats med verksamhetsområdena i Arlandastad behöver även lokala kollektivtrafikstråk utvecklas. De lokala kollektivtrafikstråken kan med fördel kopplas samman med de potentiellt framtida tågstationerna på Arlandabanan respektive Roslagsbanan.

Förlängning av Roslagsbanan

En förlängning av Roslagsbanan genom Vallentuna kommun till Arlanda flygplats skulle väsentligt förbättra tillgängligheten och framkomligheten i ost-västlig riktning samt bidra till att förbinda de regionala stadskärnorna Arlanda-Märsta och Täby-Arninge. Detta ger nya och dynamiska förutsättningar för tillväxt och utveckling i såväl hela Arlandaregionen som den nordöstra delen av länet. En sådan förlängning skulle även möjliggöra en spårbunden sträckning från Arlanda till Märsta station och frigöra utrymme för övrigt trafik på E4:an.

I planeringen ska det hållas öppet för etablering av stationer och bytespunkter inom flygplatsområdet vid Sky City och Benstocken för en avgrenad Roslagsbana till Arlanda.

Arlandabanan

Arlandabanan passerar östra Arlandastad, ett område som planeras växa med ett stort antal nya arbetsplatser och besöksmål. I östra Arlandastad har exempelvis en mäss- och utställningsanläggning etablerats. Att anlägga en eller två nya stationer på Arlandabanan skulle skapa en möjlighet att förse regionalt intressant besöks- och personalintensiv verksamhet med effektiv kollektivtrafik direkt från Stockholm City. Detta skulle möjliggöra en överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik och därmed en minska påverkan på den redan belastade E4:an. Kommunen anser därför att förutsättningarna för att anlägga en ny pendeltågsstation inom östra Arlandastad bör prövas. Stationen bör möjliggöra koppling till de lokala kollektivtrafikstråk som ska kopplar samman Märsta, Arlandastad och flygplatsen. Potentiella lägen för framtida tågstationer är schematiskt redovisade i översiktsplanens mark- och vattenanvändningskarta. Fördjupade studier krävs för att identifiera det läge eller lägen som medför störst samhällsnytta.

En kapacitetsstärkning på Arlandabanan med två nya tågspår från Skavstaby till Arlanda har utretts översiktligt av Trafikverket. Kommunen ser positivt på att de eventuella nya spåren lokaliseras i anslutning till befintliga Arlandabanan. Inför fördjupat arbete med val av linjedragning inom spårkorridoren vill kommunen lyfta att en förläggning av de nya spåren på den västra sidan om nuvarande spår innebär intrång i planlagd mark och utbyggt handelsområde vid trafikplats Rosersberg. Detta alternativ hindrar även kommunens bebyggelseplaner. Läs mer i kapitlet *Riksintressen och andra värden*.

Förbättrad busstrafik

Ett sätt att stärka landsbygdens flexibla kollektivtrafik är att utöka antalet busslinjer med fast tidtabell för beställning av resor. Ytterligare en viktig åtgärd för att öka andelen barn och unga som reser med kollektivtrafik i landsbygden är att samverka med regionala, privata och statliga aktörer för att möjliggöra säkra busshållplatser, exempelvis utmed de statliga väg 263, väg 273 och väg 858.

Regional busstrafik finns till och från Norrtälje, Enköping, Knivsta och Uppsala, främst i förbindelse med Arlanda flygplats, som även har reguljär flygbusstrafik med Stockholm och Uppsala.

Logistikområdet söder om Rosersberg är en stor och växande arbetsplats. För några storföretag såsom PostNord och logistikverksamheterna där skiftesgång på kvällar och helger är vanligt, är busstrafiken från pendeltågsstationen till området dåligt anpassad och behöver förstärkas.

VÄGINFRASTRUKTUR

Vägsystemet inom kommunen behöver utvecklas i takt med att befolkningen växer och kommunens verksamhetsområden expanderar. Samtidigt finns behov av åtgärder för ökad trafiksäkerhet och robusthet i vägnätet.

Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på väg 263

Väg 263 sammankopplar Mälardalsregionen med Sigtuna, Märsta och Arlanda flygplats, och är ett av de viktigaste kommunikationsstråken i kommunen. Väg 263 har tidvis dålig framkomlighet och på vissa sträckor en bristande trafiksäkerhet. För att öka framkomligheten, förbättra trafiksäkerheten och korta restiderna för såväl kollektivtrafik, gods och bil behöver åtgärder genomföras i enlighet med Trafikverkets åtgärdsvalsstudie. I ÅVS:en föreslås bland annat nya cirkulationsplatser och ett extra körfält i höjd med Märsta som under rusningstrafik skulle kunna reserveras för kollektivtrafik. Kommunen verkar även för att ytterligare ett körfält tillskapas i Pinbacken i Märsta.

Förbifart Stockholm
är en 21 km lång ny sträckning av E4:an som till stora delar byggs i tunnel nära stadsmiljö. Sträckningen av Förbifarten går väster om Stockholm, från Kungens kurva i söder till Häggvik i norr.

Breddning av E4:an

E4:an tillhör en av landets viktigaste transportlänkar. Sträckan mellan Häggvik i Sollentuna och Arlanda brister i kapacitet och trafiksäkerhet och köbildning medför att vägsträckan vissa tider är svårframkomlig. Arlandaregionens expansion tillsammans med öppnandet av Förbifart Stockholm kommer att leda till ökad belastning på E4:an. Om inga åtgärder genomförs förvärras kapacitets- och trafiksäkerhetsproblemen, vilket riskerar att hämma hela regionens konkurrenskraft och attraktivitet. Kommunen ser därför positivt på Trafikverkets planerade utbyggnad av E4:an med ett körfält i vardera färdriktning från Glädjens trafikplats i Upplands Väsby till Arlanda trafikplats.

Välfungerande väginfrastruktur i Rosersberg

Trafikverket har av säkerhetsskäl stängt Slottsvägens korsning över Ostkustbanan. Med anledning av stängningen inledde Trafikverket och kommunen arbete med en vägplan för en ny planskild korsning, ett arbete som Trafikverket valt att avbryta. Kommunens uppfattning är att planeringsarbetet skyndsamt ska återupptas och utbyggnad av den planskilda korsningen genomföras.

Rosersberg växer med både nya verksamhetsetableringar och bostäder. Om Slottsvägen förblir stängd finns en stor risk att cirkulationsplatsen vid trafikplats Rosersberg blir kraftigt överbelastad. Trafikplatsen är för sitt ändamål underdimensionerad. För att tillgängligheten till Rosersberg med arbetsplats- och bostadsområden samt Rosersbergs slottsmiljö ska vara långsiktigt hållbar är det nödvändigt med både en mer kapacitetsstark utfart till E4:an samt ett återställande av en passage över Ostkustbanan.

Utbyggnad av Måby trafikplats med sydliga ramper

Måby trafikplats behöver byggas ut till en komplett trafikplats med sydliga ramper, en södergående påfart och en norrgående avfart, på från E4:an. Ramperna är nödvändiga för att kunna försörja verksamhetsområden i Arlandaområdet och förbättra robustheten i trafiksystemet, inte minst för att öka antalet angöringspunkter till Arlanda flygplats.

GÅNG OCH CYKEL

Kommunens gång- och cykelvägnät är väl utbyggt. För att behålla en god standard är det viktigt att vid planering av nya områden och utveckling av befintliga, kontinuerligt sammankoppla gång- och cykeltrafikvägnätet



Foto: Sigtuna kommun

med kommunens övriga gång- och cykelvägnät. Sigtuna kommuns cykelplan från 2014 ska uppdateras och utgöra grund för utvecklingen av cykelvägarna i kommunen.

En särskilt viktig fråga är att planera för säkra skolvägar samt till andra målpunkter som har barn som målgrupp. Ett exempel är att utreda passagemöjligheter för gående mellan Valsta och om handelsområdet med Pinbackshallen i närheten av trafikplats Valsta. Denna passage skulle även förbättra tillgängligheten till Steninge naturreservat.

Gång- och cykelvägnät ska på sikt utsträckas till främst följande servicenoder på landsbygden: Venngarn, Odensala och Granby. Vidare ska kommunen verka för ett sammanhängande gång- och cykelvägnät inom flygplatsstaden som kopplar samman Arlandastad, Märsta och Arlanda flygplats.

Regionala cykelstråk

Trafikverket har i samarbete med länets kommuner och Region Stockholms cykelkansli arbetat fram ett förslag till regionalt cykelvägnät för främst pendlingsändamål. Förslaget hanteras av Regionala cykelkansliet samt ansvariga väghållare. Sigtuna kommun berörs av fyra av dem. Märstastråket, Sigtunastråket, Arlandastråket sammanfaller till stor del med huvudvägnätet. Utveckling av dessa tre sker kontinuerligt. Det fjärde cykelstråket, Knivstastråket, planeras med en första etapp mellan Märsta station och Odensala. Sigtunastråket behöver utvecklas och anpassas så att även norra Sigtuna får en god cykelpendlingsförbindelse med Märsta station.

BILTRAFIK

Bilen är en nödvändighet för många och gör vardagen enklare för invånarna i stora delar av Stockholms län, särskilt i kommunerna i länets ytterkanter. Bilen kommer fortsatt att vara ett viktigt komplement i framtida trafiksystem.

Trafiksystemet är i flera delar av kommunen sårbart och periodvis svårframkomligt. Det är därför nödvändigt med infrastruktursatsningar på både statliga och kommunala vägar.

I de yttre kransförorterna dit Sigtuna kommun räknas, står arbetspendling med bil för 60 procent av de dagliga transporterna, vilket är 20 procent över länssnittet. Många ytterkranskommuner som expanderade kraftigt på 60- och 70-talen utformades enligt stilideal som främjar biltrafik. Kommunen verkar för att det ska bli attraktivt att resa med hållbara transportmedel och att behovet av bilresor ska minska. Satsningar på pendlarparkering, cykelparkering och påverkansarbete genom samarbete med myndigheter kan bidra till att göra bilresorna färre och kortare.

Kommunen ska verka för att underlätta för elbilar genom att tidigt i planeringen möjliggöra för laddstolpar på parkeringsplatser i nytillkomna områden och vid stora trafikalstrande målpunkter såsom pendlarparkeringar och centrumanläggningar.

Arlandas trafikförsörjning

Arlanda är Sveriges huvudflygplats och port till omvärlden. Flygplatsen trafikförsörjs i huvudsak från E4 via trafikplats Märsta och den inte helt färdigställda trafikplats Måby. Spårtrafiken leds via Arlandabanan till tre järnvägsstationer belägna under flygterminalerna. Två av stationerna är avsedda endast för snabbtåget Arlanda Express. I den tredje kan SJ och andra aktörer angöra med fjärr- och regionaltåg. Region Stockholm bedriver pendeltågstrafik mellan Stockholm och Uppsala via Arlanda. Andelen kollektivtrafikresande till Arlanda uppgick under 2020 till cirka 47 procent.

Även pendeltåg och SJ-tåg trafikerar Arlanda men mot en så kallad passageavgift. Det är ett hinder för smidiga transportrörelser inom regionen att det finns en avstigningsavgift vid Arlanda. Kommunen verkar därför för att avstigningsavgiften tas bort.

Godstransporter

I Rosersberg finns stora ytor för verksamheter inom logistik och distribution. Rosersberg är i dagsläget inte utpekad som en del av den regionala stadskärnan Arlanda Märsta i RUFS 2050, men har starka kopplingar till flygplatsen och utgör en väsentlig del av kärnans funktion. Kombiterminalen utgör en del av det europeiska transportnätverket TEN-T. För att klara framtida EU-krav för godståg finns behov av att bygga ut kombiterminalen söderut.

Rosersbergs koppling till Arlanda behöver studeras ur ett internationellt perspektiv tillsammans med aktörer, myndigheter och innovationsföretag för att hitta en långsiktigt rums- och transporteffektiv helhetslösning. Särskilt fokus bör ligga på kopplingen mellan Arlandas funktion som godshamn och Rosersbergs logistikområde med kombiterminalen. Inom stråket kan med fördel nya innovativa transportsystem prövas.

Planeringsinriktning

- Vid utbyggnad av nya områden ska förutsättningar för kollektivtrafiken skapas samt gång- och cykelbanor vara i funktion vid första utbyggnadsetappen för att skapa hållbara resvanor från början.
- Gång- och cykelnätet ska vara säkert, sammanhängande och ha en god framkomlighet. Utformningen av gång- och cykelnätet ska ske med omsorg om trygghet och trivsel. Varje cykelresa börjar och slutar med en parkerad cykel och det är därför även av vikt att vid målpunkter skapa säkra, funktionella och väl utformade cykelparkeringar.
- Skolor ska förses med god kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar som möjliggör för personal och elever att resa utan bil samt för föräldrar att lämna barnen till fots eller med buss. Målet är att biltrafiken ska minska kring skolor och förskolor för en säkrare trafikmiljö.
- Vid nyanläggning i befintligt eller av nytt gatunät ska åtgärder och utformning planeras och projekteras som beaktar trafiksäkerhet och framkomlighet.
- För att avlasta väg 263 behöver vägnätet stärkas genom Måby trafikplats utbyggnad med sydliga ramper och Aspvägens förlängning över Ostkustbanan i Märsta.
- Aspvägens förlängning kan möjliggöra avlastning av personbilstrafik på väg 263 i Märsta. Vägen ska utformas så att den är trygg och säker för gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Åtgärder i åtgärdsvalsstudie för väg 263 ska genomföras. Åtgärdsförslag som kommunen tagit fram 2020 ska prövas.

En viktig åtgärd för att öka andelen barn och unga som reser med kollektivtrafik i landsbygden är att samverka med regionala, privata och statliga aktörer för att möjliggöra säkra busshållplatser.

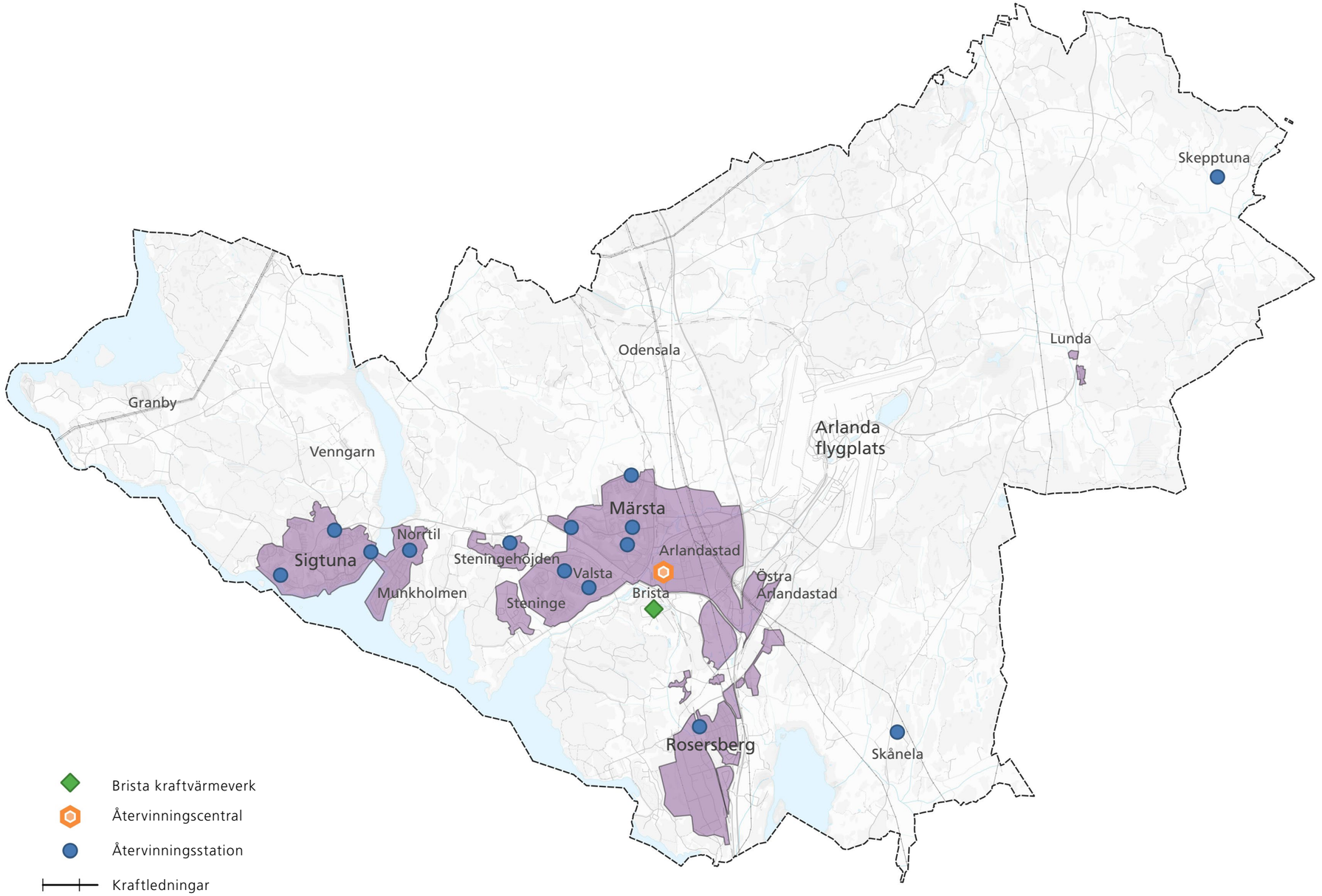


Foto: Rose Alm

Tekniska anläggningar

De tekniska försörjningssystemen för Sigtuna kommun består av system för dricks-, avlopps- och dagvatten inom verksamhetsområdet för vatten och avlopp (VA), energiförsörjning, avfallshantering och IT-infrastruktur.

Sigtuna kommun eftersträvar hållbara tekniska system. Det innebär en kombination av ny teknik, mer storskaliga lösningar och mindre lokalt anpassade lösningar. Systemen ska vara kretsloppsanpassade och främja effektiv hushållning med resurser och omställning till hållbara energislag. Det är viktigt att systemen förhindrar läckage och utsläpp av skadliga ämnen till mark, luft och vatten.



VATTEN OCH AVLOPPSSYSTEM (VA)

Kommunens VA-plan inklusive Dagvattenpolicy är det styrdokument som beskriver hur vatten- och avloppförsörjning samt dagvattenhantering ska lösas i hela kommunen. Avsikten är att nå hållbara kretsloppslösningar för både vatten och avlopp.

Vid all planering, bygglovs- och tillståndsgivning och vid tillsyn av frågor som riskerar att påverka yt- och grundvatten, ska långsiktigt god hushållning med vatten tryggas och hantering av avlopp och dagvatten säkras. Det sker genom att ta hänsyn till gällande miljökvalitetsnormer, hela avrinningsområdet, övriga relevanta miljöaspekter och hälsoskyddsaspekter samt framtida klimatförändringar och risk för översvämningar.

Det helägda kommunala bolaget Sigtuna Vatten & Renhållning AB (SIVAB) ansvarar för det allmänna vatten-, spill- och dagvattensystemet inom det så kallade verksamhetsområdet för vatten och avlopp. Ungefär 85 procent av invånarna bor inom Sigtuna kommuns verksamhetsområde för VA. Övriga bor på landsbygden. Kommunen har ett övergripande ansvar för VA-situationens påverkan på vatten och natur i kommunen. Men de enskilda VA-lösningar som ligger utanför kommunens verksamhetsområde ansvarar respektive fastighetsägare och samfällighetsförening för.



Foto: Rosie Alm

INOM VERKSAMHETSOMRÅDET FÖR VA

Dricksvatten

Dricksvattenförsörjningen köps in från kommunalförbundet Norrvatten där Sigtuna är en av 14 medlemskommuner. Mälaren utgör råvattentäkt för Görvälns vattenverk där Norrvatten producerar dricksvatten för norra Storstockholm. Norrvatten ansvarar även för reservvattendistributionen från fyra reservvattentäkter, varav en ligger i Sigtuna kommun. Den del som ligger inom Sigtuna kommun heter Stockholmsåsen- Norrsunda. Från det distribueras reservvatten via Märstaverket. Norrvatten äger även Valsta vattentorn samt huvudvattenledningar för distribution till och genom Sigtuna kommun.

Avloppsvatten

Avloppsvattenrening köps in från Käppalaförbundet där Sigtuna ingår som en av elva medlemskommuner. Käppalaförbundet renar avloppsvatten från mer än en halv miljon människor. Avloppsvatten kallas också spillvatten. Det leds från verksamhetsområdena i kommunen leds via spillvattenledningar och tunnel till reningsverket i Käppala på Lidingö.

Arbete pågår med att utreda en eventuell avloppsledning från Knivsta till Käppalatunneln i Sigtuna kommun. På sikt skulle det kunna ge förutsättningar för anslutning till allmänt avlopp för områden utmed ledningens sträckning.

Det finns behov av att minska mängden tillskottsvatten, det vill säga allt som inte är spillvatten, som leds till Käppalaverket. SIVAB arbetar kontinuerligt för att hitta felkopplingar eller brister i spillvattennätet för att minska problemet.

Dagvatten är regn- och smältvatten från exempelvis tak och gator.

Dagvatten

Dagvatten är vatten som tillfälligt rinner på markytan. Framförallt utgörs dagvattnet av regnvatten och smältvatten från snö och is, men även framträngande grundvatten och spolvatten ingår i definitionen.

Inom Oxundaåns avrinningsområde finns en kommungemensam dagvattenpolicy. Policyn anger att kommunerna ska planera för att minska konsekvenserna vid översvämning, bevara en naturlig vattenbalans, minska mängden föroreningar, utjämna dagvattenflöden och berika bebyggelsemiljön.

Planeringsinriktning

- Oxundaåns dagvattenpolicy och kommunens dagvattenplan ska tillämpas i hela kommunen

UTANFÖR VERKSAMHETSOMRÅDET FÖR VA

Gemensamma avloppslösningar

Ibland är enskilda avlopp inte lämpliga av miljö- och hälsoskyddsskäl. Det kan bero på jordart, närhet till känsliga sjöar och vattendrag eller de ligger i tätare bebyggelseområden. I områden där miljökvalitetsnormerna riskerar att inte uppnås, kan kommunen komma att kräva gemensamt avlopp vid nyexploatering i enlighet med till lagen om allmänna vattentjänster.

Enskilda avlopp

I Sigtuna kommun finns cirka 2 400 enskilda avlopp utanför tätorterna. Kommunen bedriver tillsyn över dessa. Det finns moderna väl fungerande enskilda avlopp, men också äldre sådana som endast har slamavskiljare och saknar efterföljande rening. Utsläppen från enskilda avlopp är därför en bidragande orsak till övergödning av sjöar och vattendrag. Avloppsvatten kan även förorena grundvatten och mark. En fastighetsägare är alltid ansvarig för att den enskilda avloppsanläggningen har fullgod rening.

Enskilda dricksvattenbrunnar

Tillgången till dricksvatten är en av de viktigaste planeringsfrågorna och är ofta helt avgörande i bedömningen av lokalisering av ny bebyggelse vare sig det gäller en egen brunn eller ett kommunalt vattenförsörjningsområde. Utanför ett kommunalt verksamhetsområde ansvarar fastighetsägaren själv för dricksvattnets kvalitet.

Sigtuna kommun har samarbete med Sveriges geologiska undersökning (SGU) studerat dricksvattnets kvalitet från enskilda bergborrade brunnar med inriktning på metaller och radioaktivitet. Utredningen visar att det i kommunen finns stråk med sulfidmalmer i berggrunden som innehåller arsenik och uran. Arsenik och radon ger störst andel otjänliga dricksvatten i kommunen. Kommunen ska beakta resultaten i samband med handläggande av bygglovsärenden och informera om risker för otjänligt dricksvatten och tekniska möjligheter till rening.

Vatten- och avloppssituationen i omvandlingsområden

Kommunen har flera områden som anlagts för fritidshusbebyggelse men som alltmer används för permanent boende, så kallade omvandlingsområden. De är ofta tätt bebyggda fritidshusområden med vatten- och avloppsanläggningar dimensionerade för fritidsboende. Fler permanentboende medför ofta problem med vattentillgången och försämrade sanitära förhållanden. Den ökade miljöbelastningen innebär stor risk att enskilda avloppslösningar inte klarar miljö- och hygienkrav. I VA-planen anges riktlinjer och åtgärder för när gemensamma anläggningar eller bortledning av avloppsvattnet till kommunalt nät bör anordnas i omvandlingsområden.

HÅLLBAR ENERGIFÖRSÖRJNING OCH MINSKAD ENERGIANVÄNDNING

Ett hållbart energisystem bygger på förnybar energi och minskad energianvändning. För att systemet ska vara robust och säkerställa tillgången och distributionen bör det bestå av flera förnybara energislag och utgå från lokala förutsättningar. Ett exempel i kommunen är Brista kraftvärmeverk som eldas med biobränsle av olika slag samt avfallsbränsle och genererar fjärrvärme. I Sigtuna kommuns eget fastighetsinnehav är produktionen av förnybar energi en viktig del i energiförsörjningen. Kommunen ska också genom exempelvis energi- och klimatrådgivning verka för att konsumtionen av energi minskar och användning av till exempel solceller och bergvärme ökar, allmänt sett.

Kommunen främjar en minskad energianvändning i den fysiska planeringen. Inriktningen i översiktsplanen är att prioritera bebyggelseutveckling i kollektivtrafiknära lägen samt att verka för att de hållbara transportvalen ska vara attraktiva transportalternativ.

I Mälardalsregionen finns idag kapacitetsbrist i det landsomfattande stamnätet för el. Det gäller även för de regionala- och lokala elnäten och gör att det är svårt att bemöta efterfrågan i enskilda kommundelar, trots att det produceras tillräckligt med el på en övergripande nivå. Leveranssäkerheten för el är en mycket viktig faktor för den fysiska planeringen. Avstämning med elnätsägare ska ske tidigt i planeringen. Kommunens förhållningssätt är att nyetableringar av elkrävande verksamheter endast bör ske om det också medför en positiv lokal påverkan och gynnar kommunen, exempelvis genom att skapa många nya arbetstillfällen.

Planeringsinriktning

- Kommunen prioriterar bostadsbyggande i service- och kollektivtrafiktäta områden.
- Kommunen ska verka för utökad och attraktiv kollektivtrafik, förbättrad logistik, samt främjande av gång- och cykeltrafik.
- Kommunen ska verka för utbyggda system för icke-fossila fordonsbränslen.

AVFALLSHANTERING

Sigtuna kommun ansvarar genom SIVAB för avfall enligt 15§ miljöbalken. Det innebär avfall från hushåll och sådant från andra källor som till sin art och sammansättning liknar hushållsavfall. Likaså ingår bland annat avloppsfraktioner och latrin från enskilda anläggningar. Ur mat- och fettavfallet utvinns biogas, biogödsel och kompost och det brännbara avfallet omvandlas till fjärrvärme och el. Material som samlas in på återvinningscentraler tas om hand på ett långsiktigt hållbart sätt. Farligt avfall materialåtervinns eller tas bort ur kretsloppet.

Lagändringar förväntas leda till att avfallshanteringen ändras för att säkerställa återvinning av hög kvalitet och så att användningen av avfall ses som en betydande resurs. Framöver hanteras ett ökande antal avfallsfraktioner som sorteras ut allt närmare källan (bostadnära) där avfallet uppstår. Det ställer höga krav på samarbete mellan kommunen, fastighetsägaren och aktörer med godkänt insamlingssystem.

Den största möjliga miljövinsten görs genom att förebygga att något blir avfall genom att återbruka och återanvända, exempelvis en cykel eller möbel. Den fysiska planeringen behöver hantera behoven av utrymme i bostadsnära lokaler för att kunna byta och/eller reparera föremål och därmed minimera avfallsmängderna.

Planeringsinriktning

- Vid planläggning för ny bebyggelse bör utrymme skapas för återvinningsstationer samt miljöhus med återvinning även av förpackningar och kommande fraktioner med producentansvar såsom textil.
- Utrymme för återbruk vid återvinningscentralerna behöver beaktas i den kommunala planeringen.

DIGITAL INFRASTRUKTUR

Den övergripande målsättningen är att det ska finnas en infrastruktur som underlättar tillvaron för invånare och näringsliv, stimulerar tillväxt och bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling.

Kommunen ska verka för att bredbandskapacitet säkerställs i hela kommunen. Det är en viktig förutsättning för utveckling, inte minst för landsbygden. Kommunens möjligheter att påverka marknaden är dock begränsad. Kommunen bör bidra till att samordna åtgärder och samverkan med olika intressentgrupper.

Gällande nationella råd och riktlinjer för basstationer, antenner med mera ska följas med hänsyn till eventuell påverkan på människors hälsa i samband med etablering av dessa nya installationer. Tillståndsprövning för montering av systemen ska ske med hänsyn till landskapsbild, stadsbild och yttre miljö.

Ett hållbart energisystem bygger på förnybar energi och minskad energi-användning.



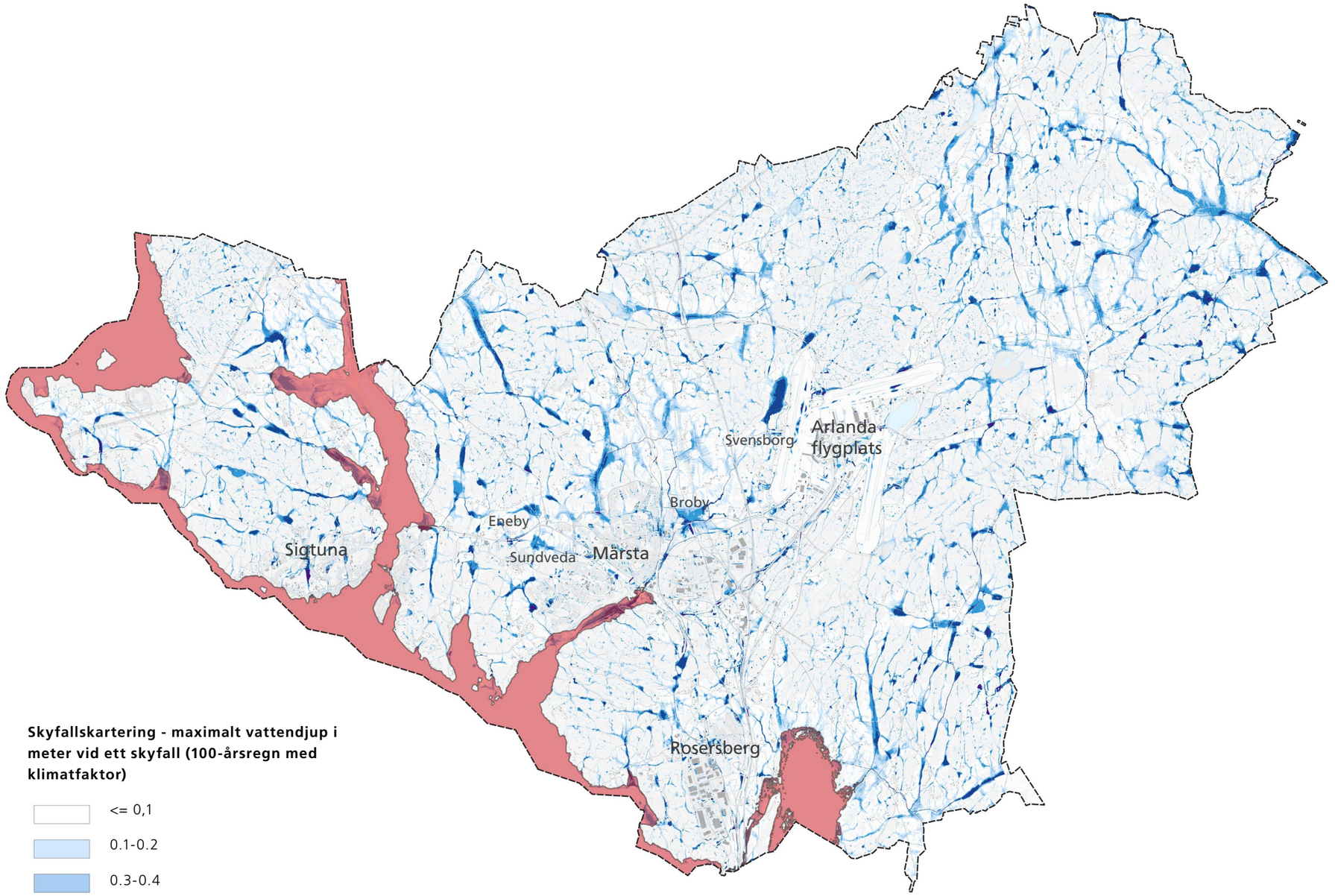
Foto: Rosie Alm

Klimatanpassning, hälsa och säkerhet

Det är viktigt att förebygga klimatrelaterade risker och olyckor tidigt i den fysiska planeringen. Risker samt god hälsa och säkerhet ska beaktas och prioriteras i både planerade och befintliga bebyggelsemiljöer. Den grundläggande principen är att lokalisera bebyggelseutveckling, verksamheter och infrastruktur till för ändamålet lämplig mark, med hänsyn till hälsa, säkerhet och risker för olyckor, översvämning och erosion.

Områden med potentiell översvämningsrisk vid extrema regn har identifierats i en kommunövergripande skyfallskartering. Karteringen ska utgöra ett underlag för planeringen och kommunens klimatanpassningsarbete. Då analys av karteringen pågår, redovisas i kartan endast beräknat maximalt vattendjup i meter vid ett skyfall som 100-årsregn med klimatfaktor. Övrigt planeringsunderlag, såsom flödes- och avrinningsriktning, maximala flöden och konsekvenser vid ett så kallat Köpenhamnsregn, kommer att kompletteras inför översiktsplanens granskningsskede.

Avseende risk för ras och skred hänvisar kommunen till de allmänna planeringsunderlagen från Statens geologiska institut (SGI).



Skyfallskartering - maximalt vattendjup i meter vid ett skyfall (100-årsregn med klimatfaktor)

- <= 0,1
- 0.1-0.2
- 0.3-0.4
- 0.4-0.5
- 0.5-1
- > 1

Översvämningsrisk Mälaren

- 2,8 m översvämningsrisk, Mälaren

ANPASSNING TILL FÖRÄNDRAT KLIMAT

Klimatanpassning innebär i den fysiska planeringen att hantera frågor som rör lokalisering av bebyggelse, behov av skyddsåtgärder och tillräckliga skyddsavstånd. Detta ska göras med hänsyn både till dagens klimatförhållanden och till de förändringar som väntas. I huvudsak är det fyra aspekter som behöver hanteras i översiktsplanen: högre temperaturer, ökad nederbörd och översvämningar, stigande havsnivåer och risker för ras, skred och erosion.

Översvämning och höga vattenflöden

Sigtuna kommuns primära klimatanpassningsfråga är risken för översvämning från skyfall samt på lång sikt även från höga vattennivåer i Mälaren. Bebyggelse och infrastruktur, däribland samhällsviktiga verksamheter, kan drabbas av stora skador till följd av skyfall. Planeringen måste tidigt identifiera riskområden samt skapa förutsättningar och plats för att ta hand om dagvatten i större skala.

Teknisk infrastruktur och grönstruktur ska användas strategiskt och kan fylla flera funktioner med så kallade mångfunktionella ytor. Till exempel kan genomsläppliga rekreativa grönytor hantera både tillfälliga vattenflöden och bidra till att sänka höga temperaturer på sommaren. Inom detaljplanerat område kan kommunen råda över åtgärder för att stärka så kallade reglerande ekosystemtjänster i den gröna infrastrukturen genom att anlägga alléer, parker, infiltration, buffrande översilningsytor och annat omhändertagande av dagvatten från skyfall.

Skyfallskartering

Sigtuna kommun har tagit fram en skyfallskartering som kartlägger var vattnet rinner och kan skapa översvämning vid kraftiga regn. Detta dokument ska beaktas som underlag i all fysisk planering och kommer också att ligga till grund för en risk- och sårbarhetsanalys. Skyfallskarteringen bygger på två olika framtida scenarier och situationen kan förändras i takt med bebyggelseförtätning och att dagvatten- och skyfallsåtgärder genomförs.

Geoteknik och skredrisker

Generellt behöver kommuner vara uppmärksamma på jordlager såsom silthaltiga leror som kan orsaka skred vid förändrat vattenstånd. Markens lämplighet bedöms i detaljplaneskedet som en planeringsförutsättning vid lokalisering av ny bebyggelse. Områden som kan innebära risk för skred utgörs vanligen av sluttande leromåden i kombination med vissa geotekniska förutsättningar. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap utförde 1997 en översiktlig skredriskkartering i kommunen. Typiskt för Sigtuna kommun är att skredbenägen lös lera och silt sällan sträcker sig upp till de högre belägna delarna av dalgångarna. Stabilitetsförhållandena och säkerheten i de undersökta riskområdena bedöms generellt sett enligt utredningen vara god.

Förändrade temperaturer

Klimatförändringar kan till viss del ha en direkt effekt på människors hälsa och säkerhet. Det är därför viktigt att anpassa befintliga och nya bebyggelsemiljöer för att minska effekter av förändrade temperaturer. Exempelvis kan ökad frekvens av långvariga värmeböljor påverka särskilt sårbara människor.

Likaså kan långvarig torka med minskade nederbördsmönster påverka tekniska försörjningssystem för exempelvis dricksvatten och dricksvattentillgången i länet kan behöva stärkas. I Sigtuna kommun ligger Norrvattens reservvattenverk Stockholmsåsen som ska förse norra Stockholm med dricksvatten vid ett kristillstånd.

Samhällsviktiga funktioner

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) listar en rad verksamheter med samhällsviktiga funktioner, ofta under kommunalt ansvar, där ett förändrat klimat riskerar att orsaka svåra störningar i verksamheten. Dessa är energiförsörjning, vård- och sjukvård, omsorgsinrättningar så som boende med vård av äldre samt förskolor, livsmedelsförsörjning inklusive dricksvatten, framkomlighet vid bränder samt skyfall.

Klimatförändringar

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) och Länsstyrelsen räknar med att det under vinterhalvåret kommer mer nederbörd jämfört med idag, att skyfall kommer att inträffa allt oftare. Under somrarna kommer det att bli torrare och varmare under längre sammanhängande perioder utan regn. Effekterna av förändrat vattenflöde kan leda till ändrade markförhållande så att även riskerna för ras, skred och erosion ökar. En annan förväntad följd av klimatförändringarna är att så kallade värmeöar uppstår, områden med liten luftväxling som är till stor skada för känsliga befolkningsgrupper, framförallt äldre och barn.

Planeringsinriktning

- Bebyggelseutveckling ska undvikas i skyfallspåverkade områden. Ytor måste reserveras för dagvattenhantering, avrinningsvägar och öppna fördröjningslösningar.
- Vid förtätning i Märsta och Arlanda och vid planering av ny bebyggelse i Odensala, behöver översvämningsproblematiken i Märstaåns vattensystem klargöras.
- De låglänta delarna av områden Eneby-Sundveda, Måby, Broby och Svensborg (Arlanda) bör reserveras för hantering av dagvatten och ökade mängder vatten i ett förändrat klimat.
- Klimatanpassning för skyfall ska ske ur ett avrinningsområdesperspektiv. De naturgivna förutsättningarna ska säkras genom bedömning av markens lämplighet vid ny eller förändrad markanvändning.
- Konsekvensanalys om var skador och störningar förväntas uppstå vid skyfall, ska göras vid detaljplanering och vid bygglovgivning.
- Vid anläggande och iordningsställande av naturmark, parker och omgivande landskap bör möjligheten till åtgärder för att mildra klimatförändringarnas effekter beaktas.
- Kommunen ska vid all planering tillsammans med berörda parter överväga möjliga anläggningar för avledning, översilning eller infiltration av överflödigt vatten.
- Skredrisker ska undersökas genom tidiga geotekniska undersökningar vid övervägande av planering för bebyggelse i låglänta områden.
- I flacka slänter där skred kan utlösas i samband med någon form av ingrepp, ska extra stor försiktighet iakttas vid planering och genomförande av byggnationer.
- Kommunen tillsammans med ansvariga myndigheter och förbund behöver kartlägga risker för framkomlighetsproblem vid översvämning.

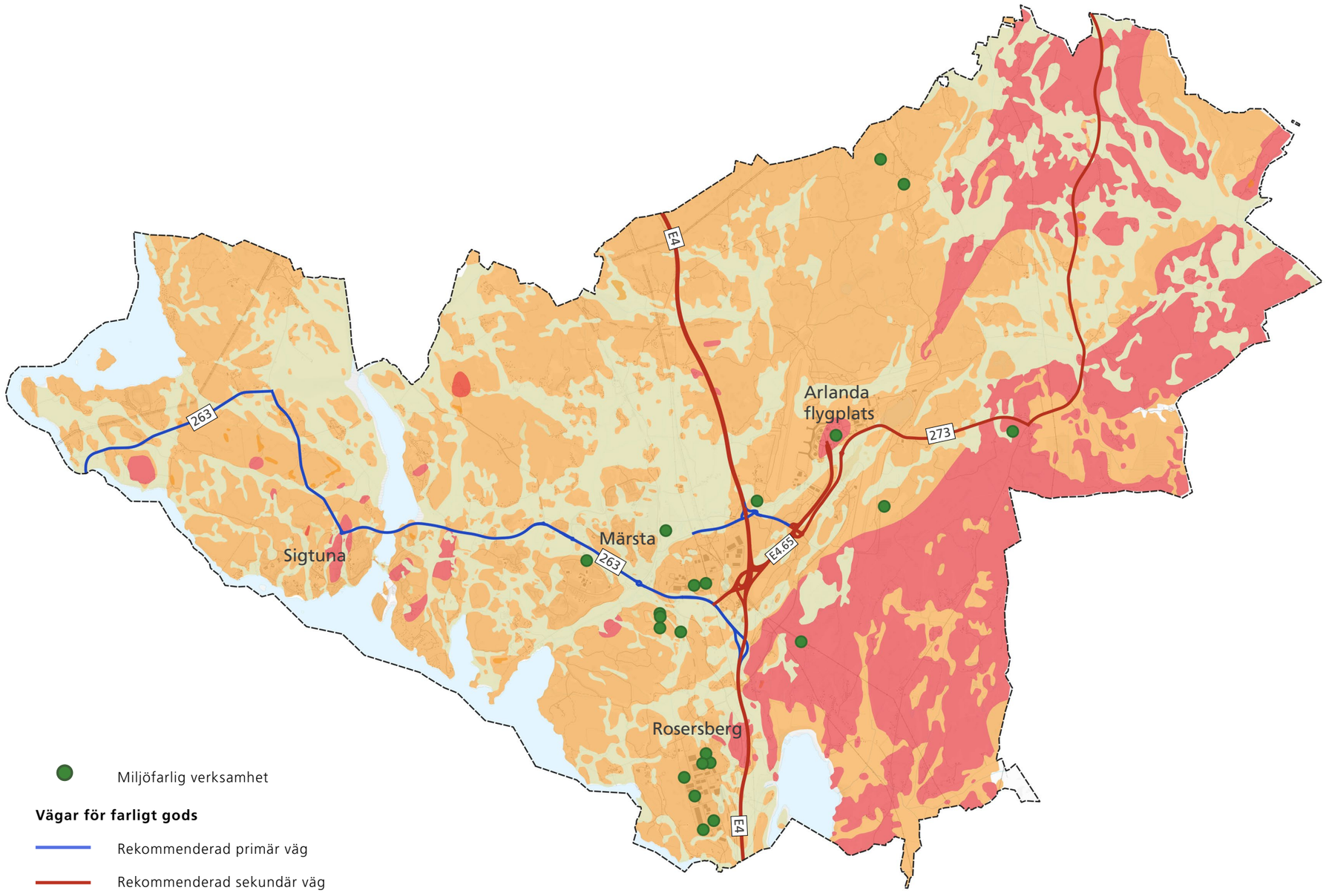


Grönytor som släpper igenom vatten kan hantera både tillfälliga vattenflöden och bidra till att sänka höga temperaturer på sommaren.

Foto: Sigtuna kommun

Hälsa och säkerhet - karta

Kartan redovisar var i kommunen det finns miljöfarliga verksamheter, vilka vägar som är utpekade som rekommenderade vägar för farligt gods samt på ett översiktligt plan hur radonrisken ser ut i kommunen.



HÄLSA OCH SÄKERHET

Buller

Oönskat ljud - buller - är ett stort folkhälsoproblem. Besvär av buller påverkar människors hälsa negativt och kan leda till störningar av sömn och vila, samt ge upphov till stress.

Bullersituationen i Sigtuna kommun är komplex då den omfattar ett stort antal bullerkällor. Större delen av kommunens yta påverkas i olika omfattning av flygbuller från flygverksamheten på Arlanda. Andra stora bullerkällor är tågtrafik på Ostkustbanan och Arlandabanan samt förekomsten av flera större och starkt trafikerade vägar, exempelvis E4:an. Söder om Sigtuna kommun finns vidare ett militärt skjutfält som påverkar Sigtuna stad, Märsta och Rosersberg med sitt skottbuller.

Radon

Radon kan komma in i byggnader från byggnadsmaterialet, marken och via dricksvattnet. Markradon är i kombination med dålig tätning mot husgrund och mark den dominerande orsaken till höga radonhalter i inomhusluft

De geologiska förutsättningarna i Sigtuna kommun medför generellt låga till normala radonrisker. Förekomsten av radon i mark i har kartlagts i en översiktlig kartering. Högriskområden finns huvudsakligen i kommunens östra del, men förekommer lokalt i hela kommunen. För att minimera riskerna kan det vid nyproduktion vara aktuellt att utföra byggnader radonskyddat eller radonsäkert.

Arsenik och andra metaller

I Sigtuna kommuns östra delar förekommer naturligt höga halter av arsenik i jord och berg. Exploatering riskerar att leda till att metaller frigörs och hamnar i grund- och ytvatten. Kommunen bidrar med informationsinsatser för att höja medvetenheten om risken för förorening. Kommunen framhåller även att särskilda åtgärder krävs vid genomförande.

Förorenad mark

I Sigtuna kommun fanns 2020 cirka 290 registrerade markområden med misstänkt föroreningsskada. En stor del av dessa utgörs av gamla avfallsdeponier men även träimpregneringsanläggningar, bilskrotsanläggningar, verksamheter i Rosersberg, förbränningsanläggningar och bensinstationer. Andra förekommande föroreningar är PCB och PFAS. Det senare är ett samlingsnamn för flera föroreningar, varav några är mycket skadliga för hälsan och naturen. Det härrör ofta från användning av brandsläckningsmedel med mera.

Bygg- och miljöförvaltningen är tillsynsansvarig myndighet.

Försiktighetsprincipen

innebär att man bör undvika långvarigt förhöjd exponering för magnetiska fält där det är praktiskt och ekonomiskt försvarligt.

Elektromagnetiska fält

Vid bebyggelse nära kraftledningar och andra elanläggningar kan påverkan från elektromagnetiska fält behöva beaktas. Ansvaret för hälsofrågor förknippade med påverkan från magnetfält fördelas på Arbetsmiljöverket, Boverket, Elsäkerhetsverket, Socialstyrelsen och Strålsäkerhets-myndigheten. Myndigheterna har tillsammans enats om en försiktighetsprincip eftersom det finns misstankar om att långvarig exponering för magnetfält kan ge upphov till cancer Det finns dock inga nationella riktvärden som preciserar vilken exponeringsnivå från magnetfält som kan anses vara tolerabla i samband med fysisk planering.

Magnetiska fält mäts i mikrotesla. Det statliga bolaget Svenska kraftnät har riktvärdet max 0,4 mikrotesla som planeringsmål för bostäder och personintensiva verksamheter nära kraftledning. Riktvärdet gäller för såväl samlad bebyggelse som för enskilda hus. Särskilda regler gäller för arbetsmiljöer och elektromagnetisk påverkan.

I rapporten *Magnetfält och hälsorisker* (2009), beskriver myndigheterna övergripande rekommendationer för samhällsplaneringen:

- Sträva efter att utforma eller placera nya kraftledningar och andra elektriska anläggningar så att exponering för magnetfält begränsas.
- Undvik att placera nya bostäder, skolor och förskolor nära elanläggningar som ger förhöjda magnetfält.

Farlig verksamhet

I Sigtuna kommun finns ett antal farliga verksamheter enligt Lagen om skydd mot olyckor (LSO 2:4) och verksamheter som omfattas av den så kallade Sevesolagstiftningen. Sevesoverksamheter delas in i låg och hög nivå, där den högre nivån medför högre krav på verksamheten.

Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet för Sevesoanläggningar.

I kommunen finns följande Sevesoanläggningar och farliga verksamheter:

- Arlanda flygplats
- Flygbränsledepå
- Sherwin – Williams Sweden Group AB
- Beckers Industrial Coatings AB (Seveso lägre nivån)

I kommunen finns också två bergtäkter klassade som Seveso i den lägre nivån. De uppnår en högre nivå tillfälligt vid större sprängningar.

Utöver detta finns även oklassade verksamheter som hanterar brandfarliga varor eller som på annat sätt kan utgöra risk för omgivningen. Till exempel bensinstationer som utgör en risk vid påfyllning av bränslen från tankbil.

Transporter av farligt gods

Länsstyrelsen utfärdar rekommendationer om lämpliga vägar för transport av farligt gods. Anvisade primärvägar i kommunen för farliga godstransporter är E4:an och väg 273. Sekundärväg avsedd för lokala transporter, är väg 263. Ostkustbanan utgör transportled för farligt gods på järnväg.

Inom 100 meter från primär och sekundär transportled för farligt gods, ska risksituationen bedömas vid exploatering. Det är inte lämpligt att lokalisera känslig bebyggelse såsom bostäder, sjukhus, vårdlokaler, förskolor och skolor i direkt anslutning till transportleder för farligt gods.

I Sigtuna kommun har Arlanda flygplats den största förbrukningen av flytande bränslen. Flygbränslet till Arlanda lossas vid hamnen i Gävle och transporteras via järnväg till Brista, vilket innebär att transporten passerar Märsta.

Utöver nämnda transporter av petroleumprodukter passerar transporter med stora mängder av farligt gods på väg E4 eller på Ostkustbanan. Dessutom sker transporter av farligt gods från Arlanda som till exempel innehåller radioaktivt material.

Beredskapshänsyn och räddningstjänst

Beredskapshänsyn i samhällsplanering handlar om beredskap inför extraordinära händelser och svåra påfrestningar. Främst ska myndigheter, kommuner och andra aktörer i samarbete skydda och minska sårbarheten i infrastruktur, som exempelvis el- och vattenförsörjning. Det innebär även att ledningsorganisationer ska ha rutiner vid svåra och komplexa situationer där det krävs samverkan och beslutsförmåga på statlig, regional och lokal nivå.

Inom Sigtuna kommun finns på grund av flygverksamheten vid Arlanda en hög riskmedvetenhet. Flygplatsen är en för Sverige mycket viktig infrastrukturanläggning och utgör i händelse av krig ett sannolikt mål.

Kommunalförbundet Brandkåren Attunda ansvarar för räddningstjänsten i Sigtuna kommun.

Planeringsinriktning

- Rådande bullerförordning ska eftersträvas vid nybyggnation.
- Kommunen verkar för att samlokalisera olika störningskällor till lägen där de inte påverkar människors hälsa.
- Misstänkta förorenade områden ska undersökas i ett tidigt skede i planeringen och nödvändiga åtgärder vidtas för att undanröja risker för människors hälsa och för miljön.
- Om det vid exploatering på mark med sulfidmalmrik jord och i bergtäkt med höga arsenikvärden finns risk för utsläpp till mark och vatten, ska kommunen kräva en plan för schakt och lakvatten som säkerställer att de inte släpps ut till vattenförekomster och grundvatten.
- I sulfidmalmstråket mellan Vidbo och Rosersberg ska arsenikförekomster utredas innan exploatering och vid ändrad markförändring. Prover ska redovisas i utredningar till detaljplaneringen och vid bygglovgivning. Åtgärder för att undvika spridning av arsenik vid exploateringstillfället ska beskrivas.

Sevesolagstiftningen

beskriver åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor. En farlig verksamhet är en sådan som vid en olycka kan orsaka allvarliga skador på människor eller miljö.

Regionala och mellankommunala intressen

Sigtuna kommun är en del av Stockholmsregionen, men har också betydelse för Mälarregionen och för södra Uppsala län. Kommunen delar Mälarens vatten, infrastruktur och grönstruktur med andra kommuner, och ingår i ett större sammanhang där utmaningar kring till exempel bostadsförsörjning, klimat- och riskfrågor samt infrastruktur behöver mötas gemensamt.

Samverkan sker i mellankommunala och regionala organ kring gemensamma utmaningar och utvecklingsfrågor. Det rör sig exempelvis om vattenvård, trafikfrågor, grönstruktur, räddningstjänst och VA-frågor liksom cykelförbindelser och energi- och klimatfrågor.

REGIONAL PLANERING

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050, innehåller en gemensam vision om att göra Stockholmsregionen till Europas mest attraktiva storstadsregion. Fyra regionala mål ska främja attraktiva livsmiljöer, jämställdhet, öppenhet, tillgänglighet, innovation och näringar samt resurseffektivitet. Den fysiska planeringen ska vara långsiktigt hållbar utan att öka regionens klimatpåverkande utsläpp. Eftersom befolkningen ökar ställs krav på gemensam planering av kollektivtrafik, verksamhetsområden och servicekapacitet.

Den regionala stadskärnan Märsta-Arlanda ligger nära både Stockholm och Uppsala, vilket ger goda förutsättningar för ett starkt specialiserat näringsliv och sysselsättning. Vidare ger flygplatsen en unik tillgänglighet och attraktionskraft. Syftet med att peka ut attraktiva regionala stadskärnor är att avlasta Stockholms centrum, motverka utspridd bostad- och verksamhetsbebyggelse samt att ge möjligheter till goda infrastrukturlösningar. En förutsättning för att få en sammanhängande stadskärna med stadskaraktär är att länka samman dess olika delar med en blandad bebyggelse och attraktiv kollektivtrafik. Se kapitlet *Geografiska områden* för att ta del av hur Sigtuna kommun tar hänsyn till den regionala planeringen av stadskärnan Märsta-Arlanda.

Andra viktiga regionala värden inom Sigtuna kommun är de regionalt utpekade gröna kilarna Järvakilen och Rösjökilen. Se kapitlet *Grön infrastruktur* för att ta del av hur Sigtuna kommun verkar för att utveckla och stärka de regionala gröna kilarna.

Sigtuna kommun har regionala cykelförbindelser till Upplands Väsby kommun. Motsvarande gång- och cykelförbindelse saknas i dagsläget mot Upplands-Bro kommun och Knivsta kommun. Se kapitlet *Trafik och Mobilitet* för att ta del av kommunens planeringsinriktning för gång- och cykeltrafik.



Utmaningar som till exempel bostadsförsörjning, klimatfrågor och infrastruktur behöver mötas gemensamt i Stockholm- och Uppsala-regionen.

Foto: Rosie Alm

Hur översiktsplanen skiljer sig från RUFS 2050

Sigtuna kommuns förslag till avgränsning för den regionala stadskärnan Märsta-Arlanda avviker från den regionala utvecklingsplanen. Läs mer under rubriken *Regionala stadskärnan* Arlanda-Märsta i avsnittet *Geografiska områden.*

MELLANKOMMUNALA FRÅGOR

Sigtuna kommun samverkar med Knivsta kommun med avsikten att anlägga en överföringsledning för spillvatten från Knivsta tätort till utbyggda system i Märsta. Av de alternativ som studerats i förstudien *Anslutning av Knivsta kommun till Käppala avloppsreningsverk* förordar Sigtuna kommun de alternativ där ledningssträckningen passerar området Odensala.

Knivsta kommun har initierat ett samarbete med Sigtuna kommun för att uppnå minskat näringsläckage till Garnsviken. Genom att Knivsta kommun ansluts till Käppala reningsverk på Lidingö minskar näringsläckaget till Mälaren via Garnsviken.

REGIONALA INTRESSEN

Kommunala förbund

- *Käppalaförbundet.* Renar avloppsvatten från mer än en halv miljon människor i elva medlemskommuner norr och öster om Stockholm. Reningen sker i Käppalaverket på Lidingö.
- *Brandkåren Attunda.* Ansvarar för räddningstjänst vid brand eller nödläge, förebyggande arbete och tillsyn.
- *Norrvatten.* Producerar och distribuerar dricksvatten.

Regionala samarbeten

- *Airport City Stockholm.* Samarbete mellan Swedavia, Sigtuna kommun och Arlandastad Holding AB i frågor som berör flygplatsstadens utveckling.
- *Arlandaregionen.* Delregionalt samarbete mellan Knivsta kommun, Upplands Väsby kommun, Vallentuna kommun, Sigtuna kommun och Swedavia. Syftet med samarbetet är att gemensamt utveckla området mellan Stockholm och Uppsala.
- *Norra Stockholmsåsens grundvattenråd.* Samarbete i syfte att skydda grundvattnet i norra Stockholmsåsen.
- *Mälarens vattenvårdsförbund.* Samarbete vars syfte är att bedriva miljöövervakning av Mälaren.



Foto: Rosie Alm

Övriga samverkansorganisationer

- *Mälardalsrådet.* Plattform för att främja utvecklingen av Stockholm-Mälarregionen utifrån infrastruktur och transporter, kompetens och innovation, maritim samverkan samt internationell konkurrenskraft.
- *Oxunda vattensamverkan.* Verkar för att utreda och förbereda åtgärder i berörda sjöar och vattendrag.
- *Märstaån vattensamverkan.* Det är ett samarbete mellan kommunen och andra verksamhetsutövare inom Märstaåns avrinningsområde.

Riksintressen och andra värden

I detta kapitel redovisas riksintressen och ett flertal andra värden och skydd som kommunen ska ta hänsyn till i den fysiska planeringen. Planförslaget beskriver kommunens syn på riksintresseanspråken och hur de kan tillgodoses.

Översiktsplanen är vägledande för myndigheter när de ska tillämpa bestämmelserna om riksintressen vid beslut enligt plan- och bygglagen, miljöbalken och andra lagar som berör användningen av mark och vatten.

Foto: Rosie Alm

Riksintressen

Riksintressen är områden som innehåller värden och kvaliteter som bedöms vara nationellt betydelsefulla. Områden utpekade som riksintressen ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra att de utnyttjas för ett visst ändamål respektive åtgärder som påtagligt kan skada ett områdes värde. Kommunen ska i översiktsplanen redovisa hur riksintressena tillgodoses, efter dialog med Länsstyrelsen.

I de flesta fall väger riksintressen tyngre än eventuella motstående lokala intressen. När olika riksintressen ställs mot varandra ska företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning av marken. Undantaget är riksintressen för totalförsvarets militära del som har företräde vid en avvägning mellan oförenliga riksintressen.

Riksintressen skyddas enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. De riksintressen som finns angivna i 3 kap. är ändamål (till exempel kommunikationer) som gör att ett område är av riksintresse. Riksintressen enligt 4 kap. miljöbalken omfattar direkt utpekade geografiska områden.



Foto: Rosie Alm

Riksintressen är områden som innehåller värden och kvaliteter som är nationellt betydelsefulla.

KOMMUNENS STÄLLNINGSTAGANDEN

Kommunen delar i huvudsak de statliga myndigheternas uppfattning avseende utpekade riksintresseområden. Kommunen har i översiktsplanen tagit hänsyn till riksintressena och avser generellt att så långt möjligt tillgodose och bevaka riksintressena i samband med detaljplanering, bygglovsgivning och förhandsbesked samt vid annan tillståndsprövning.

Angående följande riksintressen vill kommunen framföra synpunkter eller önskemål:

- Riksintresse för kommunikationer – Arlanda flygplats
- Riksintresse för kommunikationer – Kapacitetsökning Arlandabanan
- Riksintresse för kulturmiljövård – Skålhamravägen (AB 71)

Förändringar i förhållande till översiktsplan 2014

Sedan antagandet av kommunens nu gällande översiktsplan har ett flertal myndigheter genomfört eller påbörjat en översyn av sina respektive riksintresseanspråk. Sammantaget innebär detta att antalet riksintresseanspråk minskat. Ett undantag är riksintresse för anläggningar för vattenförsörjning som införts som ett nytt riksintresse.

Sedan antagandet av kommunens nu gällande översiktsplan 2014 har länsstyrelsen eller annan ansvarig myndighet beslutat att:

- Upphäva tre utpekade områden för kulturmiljövården: Steninge (AB 68), Odensala Husby-Ärlinghundra (AB 67) samt Lunda Stora Söderby (AB 121).
- Eldistribution inte längre är i behov av regleringen om riksintresse.
- Beslut om ny riksintresse-precisering för Arlanda flygplats.
- Inleda ett nytt utpekande av riksintressen för trafikslagens anläggningar inom riksintresse för kommunikation.

Inom Sigtuna kommun berör översynen riksintresse för väg 263, som enligt förslaget föreslås utgå som riksintresse. Vidare har Trafikverket för avsikt att precisera riksintresset för Arlandabanan till att innefatta utbyggnad till dubbelspår samt ny station vid Arlandastad.

- Införa Norrvattens reservvattenverk som riksintresse för anläggningar för vattenförsörjning.

RIKSINTRESSEN ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN

I 3 kap. miljöbalken finns grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden av betydelse för vissa allmänna intressen. Bestämmelserna i 3 kap. miljöbalken tillämpas endast vid ändrad markanvändning.

Kommunikationer

Luftfart - Arlanda flygplats

Arlanda flygplats är av riksintresse för kommunikation. Riksintresset innefattar mark som direkt används eller i framtiden kan komma att användas för luftfartens behov, exempelvis områden för nya rullbanor. Utanför riksintressets markanspråk finns ett påverkansområde, inom vilket åtgärder såsom tillkommande bebyggelse kan påverkas av eller påverka flygverksamheten. Påverkansområdet innefattar bland annat områden som påverkas av flygbuller och olika typer av skyddsområden som ska säkerställa hinderfrihet för flygtrafiken.

Uppförande av byggnader eller andra föremål högre än 20 meter kan komma att påverka flygtrafiken. Därför ska en lokaliseringsbedömning (flyghinderanalys) göras vid varje enskild etablering. Om bebyggelsen är utanför sammanhållen bebyggelse ska även Försvarsmakten remitteras. Bebyggelse högre än 45 meter totalhöjd ska alltid remitteras till Försvarsmakten, oavsett dess läge i kommunen.

Ny riksintressepreciserig gäller från mars 2021

Trafikverket har i samarbete med berörda aktörer tagit fram en riksintressepreciserig som ersatt påverkansområdet som fastställdes av Länsstyrelsen år 2008. Den nya riksintressepreciseringen beslutades av Trafikverket i mars 2021. I korthet innebär preciseringen följande större förändringar i förhållande till tidigare restriktioner:

- Justerat markanspråk och läge för två framtida rullbanor.
- Minskat påverkansområde för flygbuller. Den nya preciseringen öppnar upp möjligheten för bostadsutveckling öster om Märsta station och väster om Rosersberg station, vilket är mycket positivt för kommunens planer på bostadsutveckling i kollektivtrafiknära lägen.
- Ett nytt påverkansområde för lågfartsflyg införs. Inom detta område får inga befintliga tätorter växa eller nya tätorter tillkomma. I Sigtuna kommun har områdena runt Venngarn och Rosersberg undantagits från påverkansområdet, vilket är mycket positivt för kommunens planer på bostadsutveckling då dessa tätorter därmed tillåts att växa.

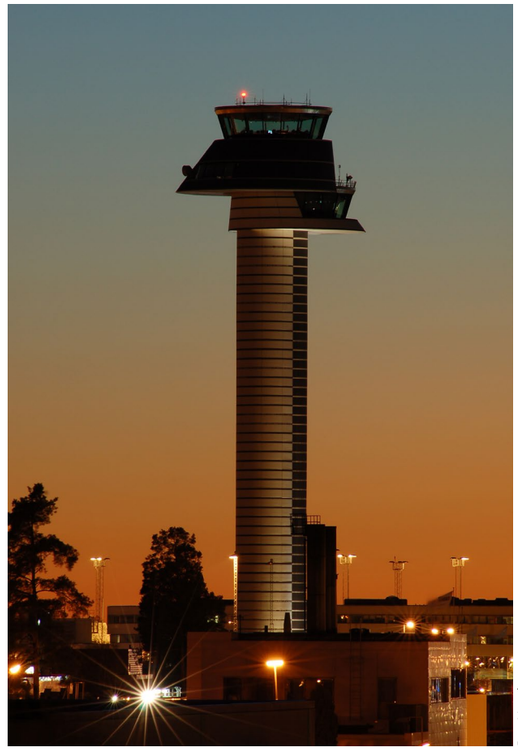


Foto: Mostphotos

Kommunens bedömning och ställningstagande

Kommunen anser att påverkansområdet inom några år behöver omprövas så att det blir möjligt för ett nytt större samhälle att utvecklas kring Odensala. Odensala ligger invid Ostkustbanan där kommunen verkar för ett stationsläge för spårbunden kollektivtrafik. Orten har genom närhet till service och arbetsplatser i Märsta och

Arlanda samt med närhet till E4:an en god tillgång till arbetstillfällen. Sammantaget är Odensala en ytterst lämplig plats för en hållbar samhällsutveckling, sett ur samtliga hållbarhetsperspektiv.

Järnväg - Ostkustbanan

Ostkustbanan är av riksintresse för kommunikation. Riksintresseområdet innefattar markområden som krävs för nuvarande och planerad järnvägsanläggning samt byggnader och anläggningar som har ett direkt samband med funktionen att bedriva tågtrafik. Områden som angränsar till järnvägsområdet och påverkas av järnvägen i form av exempelvis buller, vibrationer, elsäkerhet och risker utgör influensområde. För att järnvägstrafiken ska kunna fortgå måste dessa förutsättningar beaktas vid planläggning och tillståndsprövning.

Ostkustbanan ingår i det av EU finansierade TEN-T nätet och det strategiska godsnätet. Banan möjliggör yteffektiva gods- och persontransporter i ett stråk med hög transportefterfrågan. Ostkustbanan sträcker sig mellan Stockholm och Sundsvall och inkluderar även Arlandabanan som ansluter Arlanda flygplats till Ostkustbanan.



Foto: Mostphotos

Inom Sigtuna kommun innefattar riksintresset för Ostkustbanan:

- Stationer för resandeutbyte: Märsta och Rosersberg station samt de tre stationerna på Arlanda flygplats; Arlanda norra, Arlanda central och Arlanda södra.
- Stockholm Kombi Nord, en kombiterminal i Rosersbergs verksamhetsområde
- Flygbränsledepå, en terminal för hantering och distribution av bland annat flygbränsle till Arlanda flygplats.
- En framtida utbyggnad av järnvägen med ytterligare två spår på sträckan Stockholm-Märsta/Arlanda-Uppsala.

Kommunens bedömning och ställningstagande

Ostkustbanan är ett av kommunens viktigaste kommunikationsstråk och en kapacitetshöjning spår på sträckan Stockholm – Uppsala är högt prioriterat av kommunen. Hur kapacitetsökningen kommer att ske är i dagsläget inte beslutat. I pågående järnvägsplan för Märsta station säkerställs utrymme för en eventuell utbyggnad av två spår på sträckan tillsammans med en utvidgad stationslösning som kan hantera en ökad mängd trafik. Nya Märsta station är ett av nyckelprojekten för att stärka den regionala stadskärnans tillgänglighet och roll som attraktivt komplement till den centrala regionkärnan Stockholm city.

I syfte att utöka tågkapaciteten på Arlandabanan har Trafikverket utrett möjlig placering av två nya järnvägsspår mellan Skavstaby och Arlanda. Kommunen har deltagit i samråd om val av lokaliseringsalternativ och i detta sammanhang tillstyrkt Trafikverkets förslag att lokalisera de nya spåren i anslutning till befintliga Arlandabanan. Val av linjedragning inom spårkorridoren har inte utretts fördjupat av Trafikverket och heller inte samrådts om med kommunen. Kommunen vill lyfta att en förläggning av de nya spåren på den västra sidan om nuvarande spår innebär intrång i planlagd mark och utbyggt handelsområde vid trafikplats Rosersberg. Detta alternativ hindrar även kommunens bebyggelseplaner.

Trafikverkets planeringsarbete är vilande på obestämd tid sedan år 2017. Kommunen anser att myndigheten snarast behöver ta ställning till val av linjedragning inom spårkorridoren, inte minst då nuvarande spårkorridor tar stora markutrymmen i anspråk och hindrar utveckling i anslutning till korridoren genom hela kommunen. I kommande utredningsarbete bör ovan angivna förutsättningar beaktas.

Vägar

Många av de mer trafikerade statliga befintliga väg- och järnvägsnäten är av riksintresse:

- E4 och E4.65 ingår i det nationella stamvägnätet som riksdagen fastställt och är av särskild nationell betydelse. E4 ingår även i det av EU utpekade transportvägnätet TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse.
- Trafikplats Rosersberg på E4 och anslutande kommunala vägar till kombiterminal Rosersberg är av riksintresse.
- Vägarna 912, 269 och 263 samt Trafikplats Draget - Trafikplats Märsta, utgör anslutning till flygplats och därmed är vägarna av riksintresse. Trafikverket har i remissförslag från januari 2021 för nytt utpekade av riksintresse för trafikslagens anläggningar föreslagit att väg 263 ska utgå som riksintresse. Myndighetens bedömning är att beslutet kan antas under hösten 2021.

Kommunens bedömning och ställningstagande

Sigtuna kommun vill särskilt lyfta fram riksintresset väg 263. Vägen utgör en sekundär förbindelse med regional funktion för trafik från Mälardalen mot Arlanda. Riksintresseanspråket måste samsas med kommunens behov av att minska barriäreffekten av vägen genom Märsta, att utveckla vägens standard ur trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt samt underlätta för utveckling av nya bostäder och bättre förutsättningar för oskyddade trafikanter.

Trafikverket planerar för en utbyggnad från två till tre körfält i vardera färdriktningen på E4 mellan trafikplats Glädjen och trafikplats Arlanda. Kommunen ser positivt på att denna kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd planeras och genomförs.

Totalförsvaret

Riksintresset för totalförsvarets militära del utgörs bland annat av skjut- och övningsfält, flygplatser, sjöövningsområden, tekniska system och anläggningar. Vissa av Försvarsmaktens riksintressen kan redovisas öppet, exempelvis övnings- och skjutfält. Andra omfattas av försvarssekretess och redovisas inte öppet. För att möjliggöra bevakning av dessa är hela landet samrådsområde för höga objekt.

Endast Försvarsmakten kan göra bedömningen om en åtgärd medför en påtaglig skada på ett riksintresse för totalförsvaret del eller påverkansområden. Med anledning



Foto: Kari Kohvakka

av detta ska ärenden inom riksintresseområdena och påverkansområdena remitteras till Försvarsmakten.

De områden som kan redovisas i översiktsplanen är:

- Kungsängens skjut- och övningsfält/Rosersbergs övningsfält: Sigtuna kommun påverkas av riksintresset främst genom skottbuller från verksamheten.
- Ärna flygplats/Uppsala övningsflygplats: Sigtuna kommun berörs av influensområde (MSA-område) för Uppsala övningsflygplats. Inom MSA-området får inga höga fasta installationer som är högre än den fastställda MSA-höjden förekomma.
- Väderradarstation i Håtuna: Kring väderradarstationen finns ett stoppområde för höga objekt.

Vid ändrad markanvändning ska Försvarsmakten remitteras i följande ärenden:

- Samtliga ärenden med objekt högre än 20 meter över

mark utanför sammanhållen bebyggelse och 45 meter inom sammanhållen bebyggelse

- Samtliga ärenden inom påverkansområden för buller eller annan risk samt inom påverkansområde övrigt.
- Bygglov/förhandsbesked som går emot Försvarsmaktens yttrande ska skickas till Länsstyrelsen för möjlighet till överprövning.

Kommunens bedömning och ställningstagande
Översiktsplanen föreslår inte någon ändrad markanvändning inom områden som omfattas av riksintresse för totalförsvarets militära del. Kommunen anser därför att riksintresset tillgodoses.



Foto: Rosie Alm

Kulturmiljövård

Inom områden av riksintresse för kulturmiljövården ska särskild hänsyn tas till den kulturhistoriska miljön och till landskapsbild och övrig bebyggelse så att riksintresset inte skadas. Detta gäller såväl vid nybyggnad som vid ombyggnad.

I Sigtuna kommun finns fem områden av riksintresse för kulturmiljövården:

- AB 65 Sigtuna stad
- AB 66 Haga-Venngarn
- AB 69 Vidbo
- AB 70 Skepptuna-Närtuna-Gottröra
- AB 71 Skålhamravägen

För respektive riksintresse finns en särskild riksintressebeskrivning, framtaget av Riksantikvarieämbetet.

Samtliga riksintressen för kulturmiljövården sammanfaller med områden utpekade som helhetsmiljö i kommunens kulturmiljöprogram.

Kommunens bedömning och ställningstagande

AB 65 Sigtuna stad
Bevarande- och förnyelseplan för Sigtuna stad (2019) preciserar riksintressets värdebeskrivning och innehåller riktlinjer och råd för att stadens ska kunna utvecklas i samklang med sina unika kulturmiljövärden. Bevarande- och förnyelseplanen ska utgöra stöd och vägledning för fastighetsägare, invånare och kommunens nämnder och tjänstemän i frågor som berör bevarande och utveckling av kulturmiljön. Bevarande och en varsam utveckling i enlighet med planens riktlinjer bedöms inte påverka riksintresset för kulturmiljövård negativt.

AB 66 Haga - Venngarn
Översiktsplanen föreslår en fortsatt varsam utveckling av Venngarns slottsområde. Högra krav ställs på anpassning till kulturmiljön, varför utvecklingen inte bedöms påverka riksintresset för kulturmiljövård negativt. För övriga områden inom riksintressets utbredning är inriktningen att nuvarande markanvändning i huvudsak ska fortgå.

AB 69 Vidbo
Översiktsplanen föreslår att nuvarande markanvändning (landsbygd) i huvudsak ska fortgå inom området. Nya bostäder får inte tillkomma inom området på grund av rådande flygbullerrestriktioner. Eventuell komplettering med annan typ av bebyggelse ska ske mycket varsamt utan negativ påverkan på vägsystemet eller de höga kulturmiljövärdena.

Vidbos byar har bibehållit sin ålderdomliga karaktär och en för Stockholmstrakten ovanlig stor ansamling av torp längs Stockholmsåsen. Bebyggelsen ligger samlad kring den medeltida kyrkan och i närheten ligger en ovanligt stor bronsåldersanläggning. Dalgången ger sken av en enkel bondebygd men saknar inte inslag av förhistorisk, medeltida och senare godsbildning. Vägsystemet är nästan helt intakt sedan 1770-talet med milstenarna kvar på ursprunglig plats.

AB 70 Skepptuna - Närtuna - Gottröra
I översiktsplanen föreslås ny markanvändning i anslutning till Skepptuna bygdegård och skola. Utvecklingen bedöms inte påverka riksintresset för kulturmiljövård negativt. I övrigt är inriktningen att nuvarande markanvändning i huvudsak ska fortgå.

AB 71 Skålhamravägen
Kommunen ifrågasätter riksintressets geografiska utbredning väster om Ostkustbanan i höjd med Slottsvägen och Krogsta by. Området är genom motorvägs- och järnvägsnät samt modern bebyggelse i Rosersberg kraftigt avskurna från resterande delar av riksintresseområdet. Kommunen ställer sig frågande till om det specifika området är av sådant kulturhistoriskt värde att det är av nationellt intresse, eller om det finns andra riksintressen som bättre representerar dessa värden. En minskning av riksintresseområdet bör övervägas.

Kommunen anser vidare att sambandet mellan Norrsunda kyrka och Rosersbergs slott är svagt. Stängningen av Slottsvägen, som åtminstone sedan tidigt 1700-tal varit väg till slottet, har skadat detta kulturhistoriska samband som vägkopplingen utgjort. Kommunen anser att en ny planskild korsning som återupptar och stärker sambandet ska anläggas.

Yrkesfiske

Hela Mälaren är av riksintresse för yrkesfisket (MB 3 kap. 5 §). Riksintresset innebär att kända lekplatser för fisk ska skyddas samt att yrkesfiskets behov av anläggningar bör beaktas.

Kommunens bedömning och ställningstagande
Översiktsplanen föreslår ingen ändrad markanvändning som bedöms påverka negativt.

Intresseområde för vattenförsörjning

Norrvattens reservvattenverk i Stockholmsåsen är av riksintresse för grundvatten. Motiv för utpekandet inkluderar att anläggningen nyttjas av många människor, har stor kapacitet och god kvalitet, liten risk att påverkas av klimatförändringar och att den behövs som reserv eller för framtida användning.

Kommunens bedömning och ställningstagande
Riksintresset omfattar i huvudsak områden i där pågående markanvändning ska fortgå, med undantag från ett mindre markområde vid Rosersbergs station samt nya utbyggnadsområden mellan E4:an och Norrsundavägen från Trafikplats Rosersberg och norrut. Kommunen inväntar skyddsföreskrifter från ansvarig myndighet.

GEOGRAFISKA RIKSINTRESSEOMRÅDEN ENLIGT 4 KAP. MILJÖBALKEN

I miljöbalkens 4 kap. återfinns särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för ett antal utpekade geografiska områden. Bestämmelserna innebär att riksdagen har tagit ställning till vilken inriktning mark- och vattenanvändningen ska ha i de berörda områdena. Avvägning har således redan gjorts mellan olika tänkbara intressen och anspråk som gäller utnyttjandet av områdena. Riksintressen som omfattas av 4 kap. miljöbalken har alltid företräde framför ett riksintresse som är utpekat enligt 3 kap. miljöbalken.

I Sigtuna kommun avser 4 kap. miljöbalken följande områden:

- Mälaren med öar och strandområden
- Natura 2000-områden

Mälaren med öar och strandområden

Mälaren med öar och strandområden är i sin helhet av riksintresse på grund av sina natur- och kulturvärden och med hänsyn till det rörliga friluftslivet. Vid bedömning av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas. Enligt miljöbalkens bestämmelser ska det dock inte utgöra något hinder för utveckling av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet eller för utförandet av anläggningar som behövs för totalförsvaret.

Kommunens bedömning och ställningstagande
Riksintresseområdet omfattar i huvudsak områden där pågående markanvändning ska fortgå. Undantaget är delar av området Granby och Västra Sjudargården inom vilka översiktsplanen föreslår en förändrad markanvändning. I detaljplaneskedena ska turismens och friluftslivets intressen beaktas särskilt. Ingen ny bebyggelse föreslås inom det utvidgade strandskyddsområdet på 300 meter från Mälarens strandkant. Riksintresset bedöms därför tillgodoses.

Natura 2000-områden

Natura 2000 är EU:s närverk av värdefulla naturområden och utses med stöd av två EU-direktiv: fågeldirektivet och habitatdirektivet. Utöver att områdena klassas som riksintresse omfattas de av områdesskydd enligt 7 kap 27§ miljöbalken. Tillståndsplikt gäller enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken för att bedriva verksamhet och vidta åtgärder som kan skada de livsmiljöer eller medföra störningar för de arter som avses skyddas. Bedömningar för hur en markanvändning, inom och utanför ett Natura 2000-område, kan komma att påverka miljön i området ska göras tidigt i planeringsprocessen.

I Sigtuna kommun finns tre Natura 2000-områden:

- Västerängsudd
- Slåsta
- Pekhagen

Kommunens bedömning och ställningstagande
Översiktsplanen föreslår ingen förändrad markanvändning som kan komma att påverka Natura 2000-områdena.



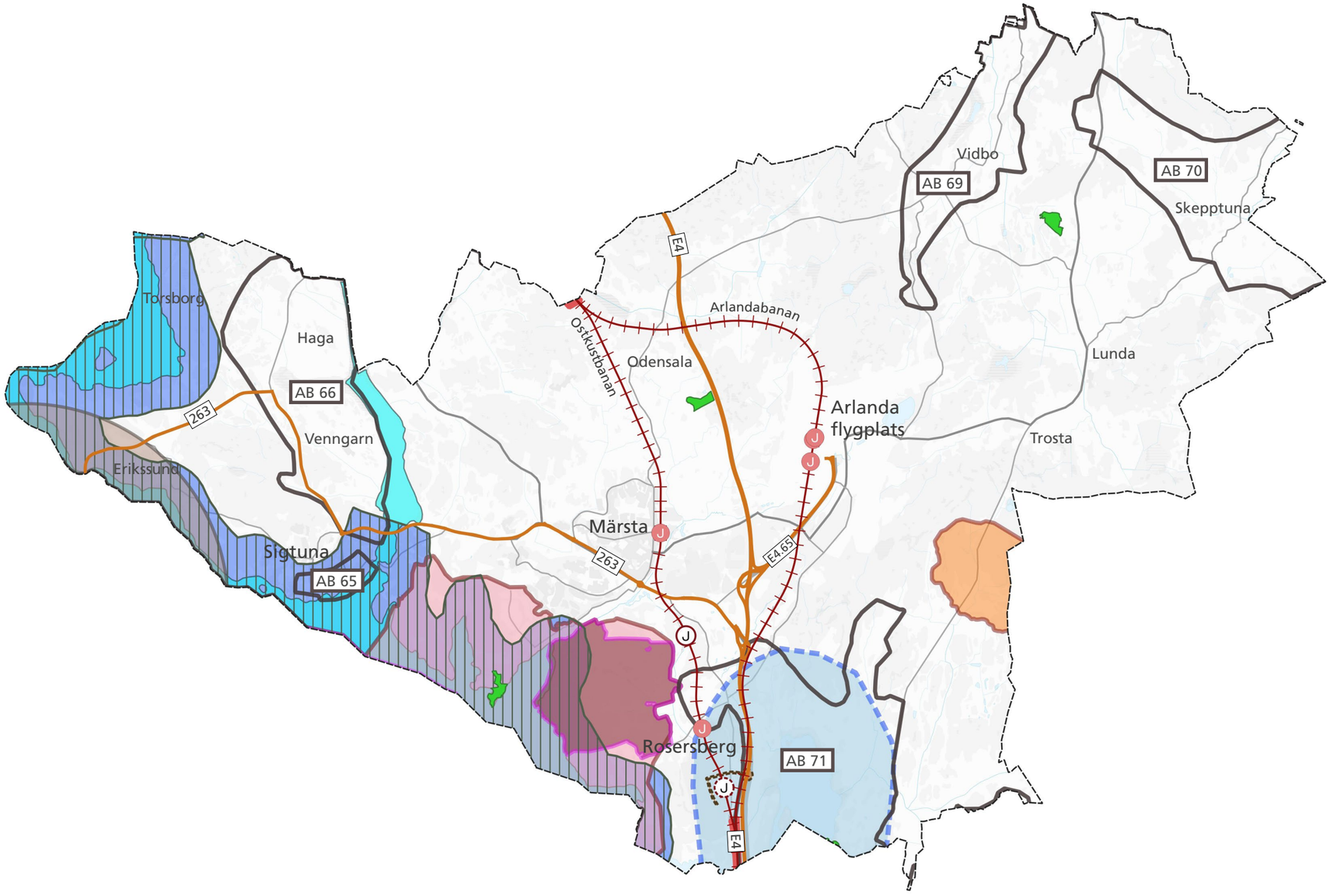
Foto: Rosie Alm

Riksintressen - karta 1

Kartan redovisar samtliga riksintressen i Sigtuna kommun, med undantag från riksintresse för Arlanda flygplats som redovisas i karta 2 och 3.

Kartan redovisar riksintressen utifrån gällande beslut och baseras på Länsstyrelsens geodata.

Sedan beslut om riksintressen för kommunikation fattades har trafikplats Rosersberg och Kombiterminal Rosersberg anlagts. Kartan redovisar därför felaktigt dessa objekt, samt den anslutande vägen mellan trafikplatsen och kombiterminalen, som planerade anläggningar istället för befintliga. Trafikverket avser fatta ett nytt beslut om riksintressen för kommunikation under 2021.



- Rörligt friluftsliv
- Natura 2000
- Kulturmiljövård
- Yrkesfiske
- Mälaren
- Intresseområde för vattenförsörjning

Riksintresse för kommunikation

Luftfart - se karta 2-3 Riksintressen

- Järnväg befintlig
- Järnväg precisering
- Station för resandeutbyte befintlig
- Terminal befintlig
- Terminal planerad
- Väg befintlig
- Väg planerad

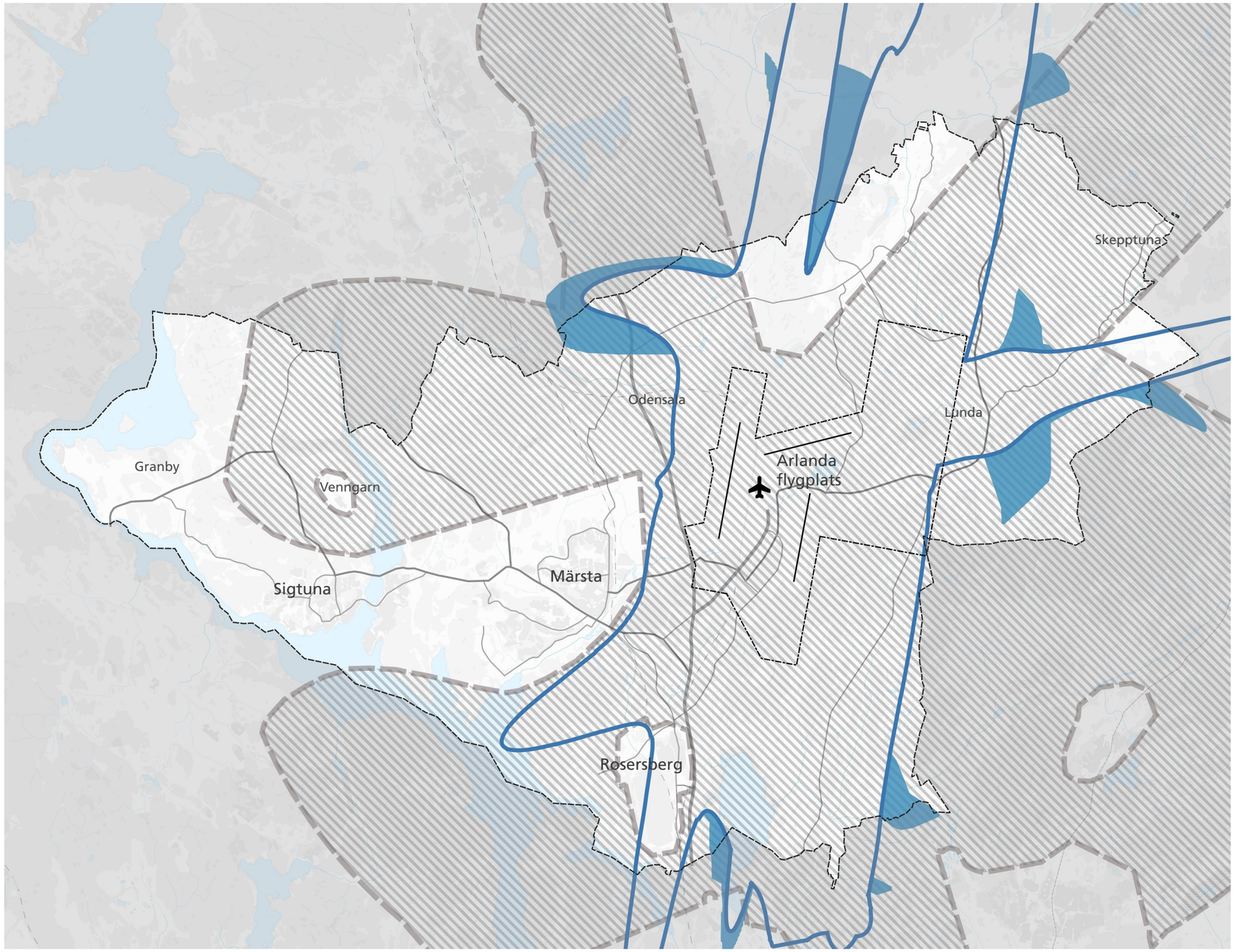
Riksintresse för Totalförsvaret

- Öppna riksintressen
- Påverkan skottbuller
- Påverkan övrigt
- Påverkan stoppområde för vindkraft

Riksintressen
- karta 2

Kartan redovisar delar av riksintressepreciseringen för Arlanda flygplats som beslutades av Trafikverket i mars 2021. Preciseringen består dels av ett markanspråk för själva flygplatsen, innefattande mark för befintligt och framtida behov, dels av områden där hänsyn behöver tas till flyghinder, flygbuller och elektromagnetisk strålning.

Denna karta (karta 2) redovisar markanspråk, påverkansområde för flygbuller och restriktions-/ påverkansområde för lågfartsflyg.



Arlanda flygplats

Befintliga start- och landningsbanor

Flygplatsens markanspråk

Restriktions-/påverkansområde lågfartsflyg

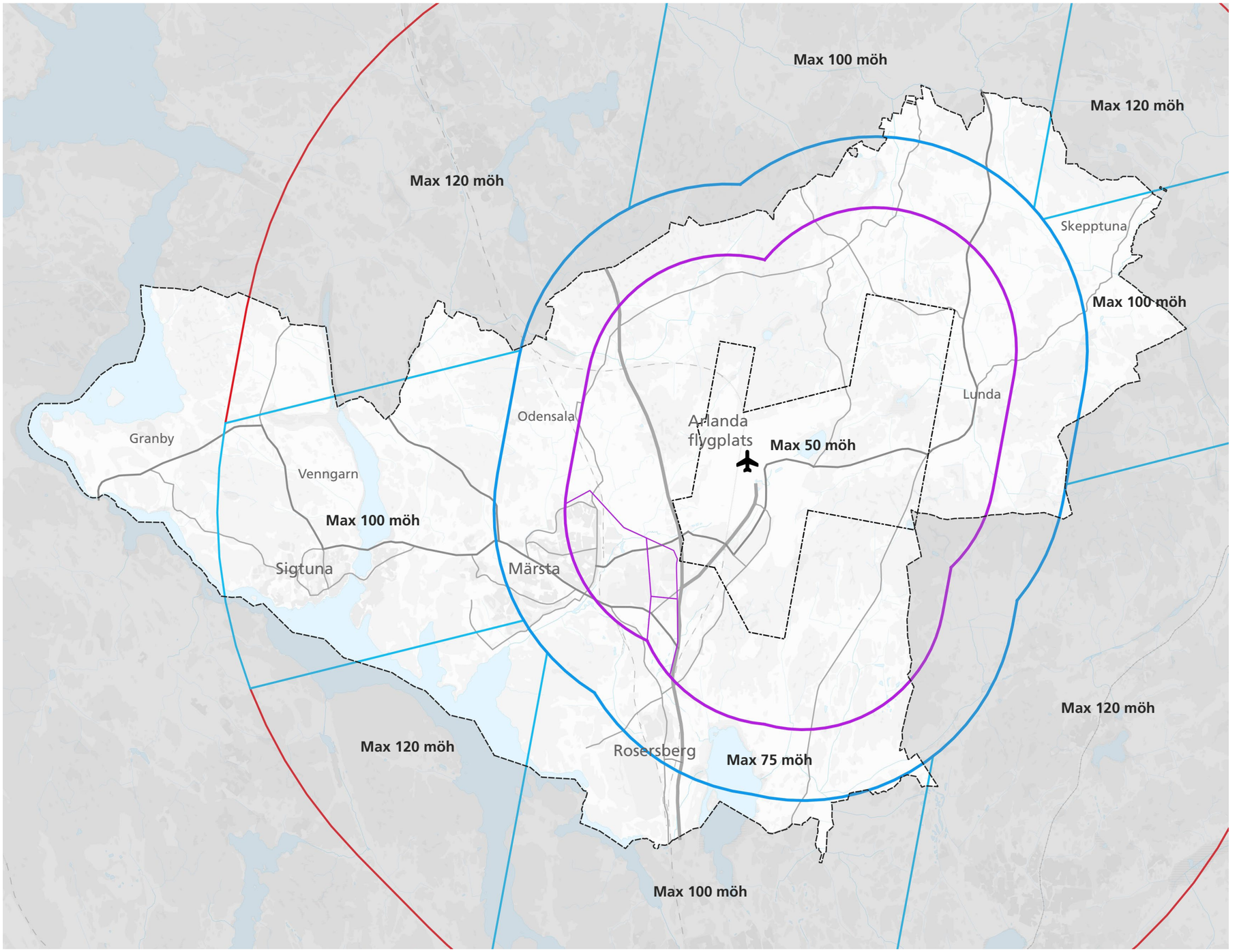
Flygbuller sammanslagen

Flygbuller sammanslagna maxbuller

Riksintressen - karta 3

Kartan redovisar procedurhinderytor för Arlanda flygplats, som utgör ett av flera påverkansområden i riksintressepreciseringen. Procedurhinderytorna syftar till att säkerställa hinderfrihet för alla flygoperativa procedurer som möjliggör in- och utflygning till och från flygplatsen. Höjdbegränsningarna inom procedurhinderytorna är inte gränser som aldrig får genomträngas, utan utgör gränser för när det krävs att det genomförs en flyghinderanalys för att kunna få ett besked om eventuell påverkan på flygoperativa procedurer.

Observera att höjder och gränser i kartan endast är avsedda som illustrationer. Om flyghinderanalyser tas fram utgår de från ett mer detaljerat underlag.



Flygplatsens markanspråk

Procedurhinderytor för Arlanda. Höjder anges i AMSL (RH2000).

Andra värden

Vid utveckling av kommunen finns ett flertal värden och skydd som planeringen behöver ta hänsyn till. Dessa värden och skydd regleras i bland annat miljöbalken, väglagen och kulturmiljölagen.

BIOTOPSKYDD OCH NATURMINNEN

Det finns två olika former av biotopskyddsområden, ett generellt biotopskydd samt skydd för en särskild biotop med beslut i varje enskilt fall. Det generella skyddet berör biotoperna alléer, åkerholmar, pilevall samt i jordbruksmiljöer: stenmurar, källor med våtmarker, odlingsrösen, småvatten och våtmark. De enskilda biotopskyddsområdena utses av Länsstyrelsen, Skogsstyrelsen eller en kommun. I Sigtuna kommun finns sju enskilt beslutade biotopskyddade områden. Beslutet gäller för det enskilda området och utgör värdefulla biotoper som finns i såväl skogs- och jordbrukslandskapet som i sjöar, vattendrag, kust och hav. Biotopskydd har stöd i miljöbalken och innebär ett förbud mot att bedriva verksamheter eller utföra åtgärder som kan skada naturmiljön.

Naturminnen är ett skydd av ett särpräglat naturföremål. I kommunen finns sex naturminnen, varav fem är träd och en utgörs av jättegrytor från istiden. Tillsammans omfattar dessa sex naturminnen 25 stycken enskilda objekt.



Foto: Rosie Alm

BYGGNADSMINNEN

Elva byggnader och anläggningar är förklarade som byggnadsminnen, varav två är statliga och nio är enskilda. Enskilda byggnadsminnen skyddas enligt 3 kap. kulturmiljölagen medan statliga byggnadsminnen skyddas av förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen. Skyddsföreskrifter har utfärdats för de statliga byggnadsminnena Rosersbergs slott och Viby by.

Föreskrifterna innebär förbud mot förändringar utan Riksantikvarieämbetets tillstånd. Enskilda byggnadsminnen med skyddsbestämmelser är Sigtuna rådhus, Steninge slott, Erikssunds säteri, Lill-Kumla (gårdsbildning i Odensala), Venngarns slott, Husby gamla kyrkskola, Sigtunastiftelsen, Torsborgs ångbåtsbrygga samt Skånelaholms slott. Bestämmelserna syftar till att bevara byggnadernas utseende och karaktär.

FASTSTÄLLT FORNLÄMNINGSOMRÅDE

Alla fornlämningar och äldre kyrkor skyddas av Kulturmiljölagen. Förutom det generella skyddet kan en fornlämning ha ett avgränsat skyddsområde, ett så kallat fastställt fornlämningsområde. I kommunen finns två: Nordians hög samt Grindstugan söder om Lunda kyrka. Vid exploatering och planläggning i närhet av fastställt fornlämningsområdes ska länsstyrelsen kontaktas. Fornlämningsområdet har samma skydd som själva fornlämningen.

EKOLOGISKT SÄRSKILT KÄNSLIGA OMRÅDEN - ESKO

I enlighet med miljöbalken har kommunen utpekat ESKO. Samtliga kommunens större vatten som utgör vattenförekomster är utpekade. ESKO har avgränsats utifrån förekomsten av höga naturvärden, som samtidigt har viktiga ekologiska funktioner som är särskilt känsliga. Områdena innefattar även en 300 meter bred buffertzon.

Det finns många lagar som skyddar olika områden inom kommunen, exempelvis miljöbalken, väglagen och kulturmiljölagen.

LANDSKAPSBILDSKYDD OCH SKYDD AV KYRKOR

Landskapsbildskyddet är ett skydd för upplevelsen och förståelsen av landskapet. I kommunen finns åtta områden kring kyrkor med landskapsbildskydd.

Kyrkobyggnader och kyrkotomter ska enlig 4 kap. 2 § lag om kulturminnen vårdas och underhållas så att deras kulturhistoriska värde inte minskas och deras utseende och karaktär inte förvanskas. Kyrkogårdar, gravar, gravbyggnader är skyddade genom 4 kap. kulturmiljölagen och gravfält enligt 2 kap. kulturmiljölagen.

MILJÖKVALITETSNORMER

Av översiktsplanen ska det enligt 3 kapitlet 5 § plan- och bygglagen framgå hur kommunen avser att följa gällande miljökvalitetsnormer (MKN). De är juridiska styrmedel för att komma till rätta med så kallade diffusa utsläpp.

Miljökvalitetsnormerna är gränsvärden som ska följas vid, eller efter, en viss tidpunkt så att människor, miljö och natur inte utsätts för större negativ påverkan än vad som är acceptabelt.

MKN för vatten

Enligt vattendirektivet som infördes i miljöbalken 2003, ska alla vattenförekomster i Sverige uppnå miljökvalitetsnormer. För ytvatten gäller generellt sett god kemisk och god ekologisk status medan god kemisk och god kvantitativ status ska uppnås för grundvattenförekomster. För övriga vatten som inte klassas bör vatten förvaltas så att MKN i vattenförekomster kan följas.

För de vattenförekomster som inte har god status eller riskerar att försämras tar Vattenmyndigheten fram åtgärdsprogram. Kommunerna ska årligen rapportera till Vattenmyndigheten vilka åtgärder som genomförts. Generellt gäller att miljökvalitetsnormerna och åtgärdsprogrammen inom vattenförvaltningen är juridiskt bindande. MKN, förvaltningsplanen och åtgärdsprogrammet revideras var sjätte år. Uppdaterad information om status för MKN för vatten återfinns i Vatteninformationssystem Sverige (VISS).

Kommunens verktyg för att uppfylla MKN är i första hand vattenmyndigheternas åtgärdsprogram, vilken omfattar åtta åtgärder inriktade till kommuner. Genom planering, tillsyn, prövning och förelägganden ska alla Sveriges kommuner se till att verksamhetsutövare och enskilda minimerar sin påverkan på miljön och vid behov genomföra åtgärder



Foto: Rosie Alm

i syfte att förbättra vattnets status. Arbetet ska utgå från avrinningsområdes perspektiv. De flesta vatten i Sigtuna kommun, undantaget Märstaån och dess biflöde, rinner igenom flera kommuner. Samverkan med grannkommuner och lokala aktörer avseende MKN för vatten är därför av stor vikt. Sigtuna kommun ingår i olika samverkansgrupper och vattenråd, bland annat Oxunda vattensamverkan, Stockholmsåsen grundvattenråd, Märstaåns vattensamverkan samt Mälarens vattenvårdsförbund.

Enligt miljöbalken får inte en kommun tillåta en verksamhet om den ger upphov till en sådan förorening som äventyrar möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormer.

I kommunen finns 10 grundvattenförekomster, 5 sjöar och 8 vattendrag enligt Vatteninformationssystemet i Sverige (VISS).

Av alla sjöar och vattendrag som är vattenförekomst, är det bara Vidboån som uppnår god ekologisk status. Alla andra har måttlig, otillfredsställande eller dålig status. Inga av

dem når god kemisk status. Två grundvattenförekomster Stockholmsåsen – Arlanda samt Källbrunn, har dålig kemisk status på grund av miljögifter.

De mindre sjöarna och vattendragen, till exempel Odensalabäcken, Rosersbergsbäcken, Halmsjön, är klassade som övriga vatten. För dem gäller också att deras status inte får försämras om detta innebär att MKN för angränsande vattenförekomster inte kan följas.

MKN för luft och partiklar

Miljökvalitetsnormer finns för svaveldioxid, kvävedioxid, kväveoxid, bly, bensen, kolmonoxid, ozon och partiklar. Kommunerna ansvarar för kontrollen av dessa, med undantag för ozon och partiklar. Om det finns risk att värdena överskrids ska åtgärder vidtas.

Inom kommunen finns inga platser där miljökvalitetsnormerna för luft eller partiklar överskrids idag eller förväntas göra det som en konsekvens av översiktsplanens inriktning.

Risk för framtida överskridande av gällande miljökvalitetsnorm kan dock finnas för kvävedioxid (NO_2), främst utmed infartsleden från E4.65 till Arlanda flygplats.



Foto: Rosie Alm

Även andra typer av marktransporter samt produktion av energi står för en betydande del av utsläppen.

NATURRESERVAT

Inom Sigtuna kommun finns elva naturreservat med olika livsmiljöer och naturvärden. Syftet med naturreservat är att bevara biologisk mångfald, naturmiljöer eller tillgodose behov av områden för friluftsliv. De elva reservaten är Fysingen, Laggatorp, Torslunda, Västerängsudd, Åttesta (delas med Vallentuna kommun) samt de kommunala naturreservaten Askarehage, Hällsboskogen, Munkholmen, Rävsta, Sköndalsskogen och Steningedalen. Kommunen ansvarar för sex av de naturreservat som finns i kommunen och arbetar där aktivt med skötsel, utveckling av de olika naturvärdena och med att tillgänglighetsgöra reservaten.

SKYDD AV DJURLIV OCH VÄXTER

I kommunen finns ett djurskyddsområde i norra Garnsviken, där särskilda bestämmelser gäller för skydd av djurlivet kring inre delen av Garnsviken, och i delar av Fysingens naturreservat. Bestämmelserna avser tillträdesförbud 1 april – 15 juli. Artskyddet innebär fridlysning av vissa arter om det finns risk att djur- eller växtarter kan komma att försvinna eller utsättas för plundring eller om det krävs för att uppfylla internationella åtaganden.

SKYDDSAVSTÅND TILL VÄG

För objekt som inte ligger inom detaljplan och som inte kräver bygglov gäller enligt väglagen en tillståndspliktig zon på minst tolv meter från en väg. Inom detta område ska om möjligt inte finnas byggnader eller andra anordningar som kan äventyra trafiksäkerheten. Länsstyrelsen beslutar om tillstånd inom tillståndspliktig zon från väg. För vissa vägar gäller en utökad tillståndsplikt på 30 eller 50 meter.

Byggnadsfritt avstånd om 50 meter från vägområde gäller för vägarna: E4, E4.65 (Arlandaleden), väg 273 mellan E4 och väg 263 samt väg 263 mellan väg 273 och E4.

Byggnadsfritt avstånd 30 meter från vägområde gäller för väg 263 mellan väg 273 och kommungränsen vid Erikssund, väg 255 mellan väg 263 och länsgränsen samt väg 273 mellan Arlanda och länsgränsen.

SKYDDSAVSTÅND TILL JÄRNVÄG

Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen, räknat från spårmitt på närmaste spår. Ett sådant avstånd ger utrymme för räddningsinsatser om det skulle ske en olycka, och det möjliggör en viss utveckling av järnvägsanläggningen. Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast tillfälligtvis vistas, till exempel parkering, garage och förråd, kan dock finnas inom 30 meter från spårmitt. Hänsyn bör dock tas till möjligheterna att underhålla järnvägsanläggningen och bebyggelsen.

STRANDSKYDD

Strandskydd är ett generellt skydd som gäller vid alla vattendrag, kuster och sjöar. Det skyddade området är normalt 100 meter, både på land och motsvarande avstånd i vattenområdet. Länsstyrelsen kan besluta om att utöka strandskyddet med upp till 300 meter. I Sigtuna kommun omfattas stora delar av Mälaren samt Fysingen av ett utökat strandskydd på 300 meter.

VATTENSKYDDSOMRÅDEN

Skyddsområden för vattentäkter finns vid Lunda-Albano, Venngarn, Bärmö och Holmens fritidshusområde samt för Norrvattens reservvattentäkt vid Ströms gård.

Vattenskyddsområdet Ströms gård är mycket viktig för den regionala dricksvattenförsörjningen. Skyddsområdet omfattar stora delar av Stockholmsåsen inom kommunen. Vattenskyddsområde Ströms gård fungerar som reservvattentäkt för Görväln-verket i Järfälla och som försörjer norra Storstockholms län med dricksvatten. Reservvattentäkten används årligen vid behov, till exempel vid driftsstopp i Görväln-verket.

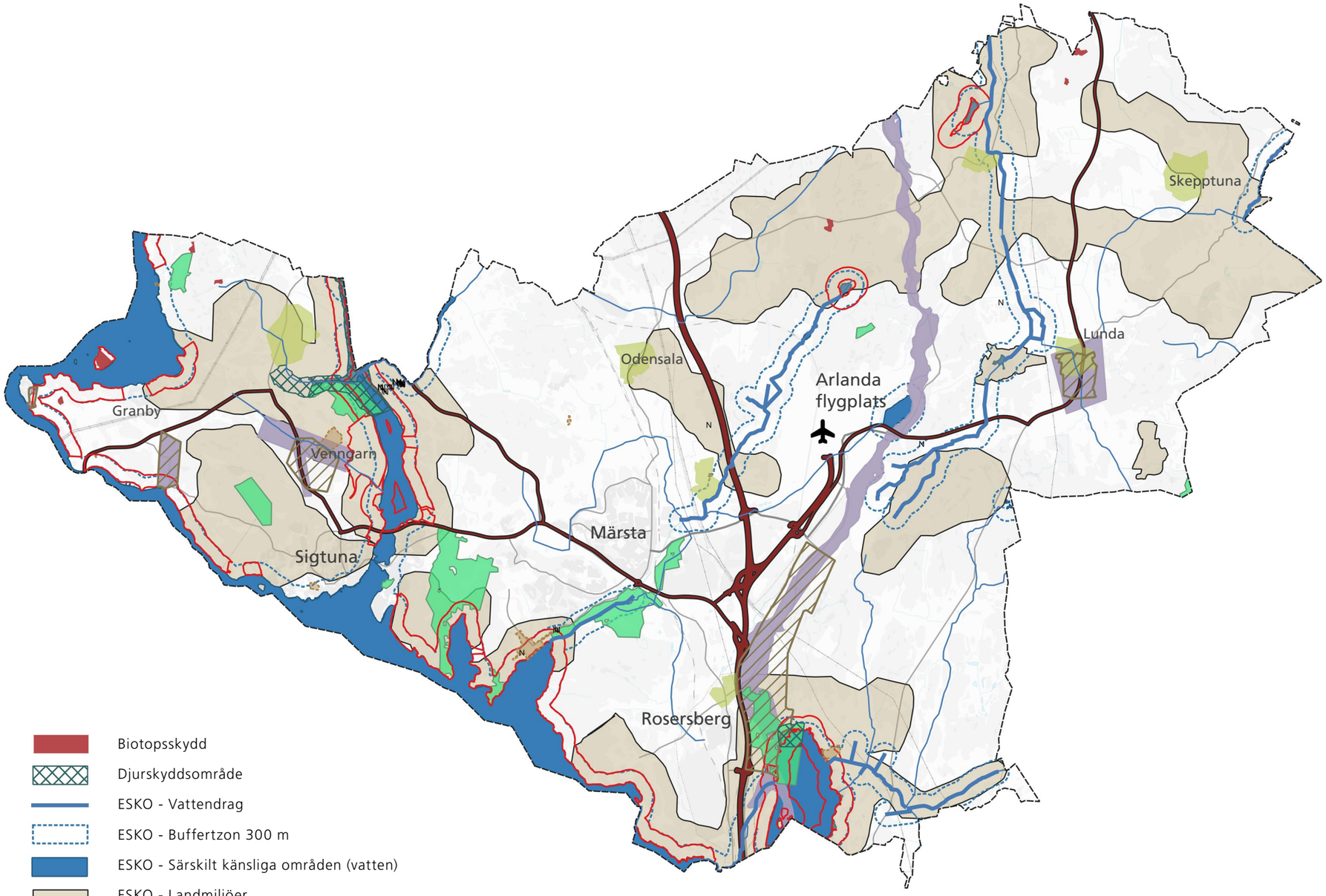
Vattenskyddsområdena är i behov av nya skyddsföreskrifter och nya skyddszoner förutom Lunda-Albano som tillkommit senare. Arbete pågår med att revidera skyddsföreskrifterna och skyddszonerna för Ström Vattenskyddsområde. Det finns även behov av utredning om att uppföra vattenskyddsföreskrifter och en utpekad skyddszon för vattentäkten vid Skepptuna skola.



Foto: Rosie Alm

Andra värden
- karta

Kartan redovisar värden och skydd som kommunen ska ta hänsyn till i den fysiska planeringen.



Sammanfattning av hållbarhetskonsekvensbeskrivning

BAKGRUND

För alla nya översiktsplaner ska en strategisk miljöbedömning genomföras. Syftet med en sådan bedömning är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Miljöbedömningen genomförs parallellt med, och integrerat i, planprocessen. Sigtuna kommun har valt att utvidga bedömning till att också inkludera sociala och ekonomiska konsekvenser. Detta kapitel sammanfattar konsekvensbeskrivningen för Sigtuna kommuns nya översiktsplan så här långt, inför samråd.

PLANFÖRSLAGET

Planförslaget lägger grunden för hur översiktsplaneringen ska bidra till att nå en hållbar samhällsutveckling i hela Sigtuna kommun och även bidra till uppfyllandet av de globala hållbarhetsmålen enligt Agenda 2030. Planen har horisontår 2035.

Innehållsmässigt bygger samrådsförslaget ÖP2022 på översiktsplanen från 2014 (ÖP2014). Utpekanden i mark- och vattenanvändningskartan skiljer sig i vissa delar från ÖP2014 i syfte att uppnå fler av hållbarhetsmålen.

Trafikverket fattade 31 mars 2021 beslut om en ny riksintresseprecisering för Arlanda flygplats. Översiktsplanen har arbetat in det nya influensområdet för flygbuller och justerat markanspråket för flygplatsverksamheten.

Ett tidigare uppdrag om att ta fram en ny fördjupad översiktsplan för Arlanda-Märsta har inarbetats i ÖP2022. Här finns nu en detaljerad beskrivning av önskad utveckling inom Arlanda-Märsta. Befintlig fördjupad översiktsplan för Arlandaområdet från 2006 föreslås upphöra att gälla när ÖP2022 antas.

MILJÖKONSEKVENSER

Planförslagets miljökonsekvenser bedöms i relation till nuläget samlat som varken positiva eller negativa. Positiv utveckling i vissa avseenden motverkas av negativa konsekvenser i andra. De negativa konsekvenserna uppstår företrädesvis lokalt (där naturvärden försvinner till förmån för bebyggelse) medan de positiva effekterna typiskt gynnar hela områden eller kommunen som helhet (t.ex. insatser för minskad klimatpåverkan från resande).

Planen bedöms ha färre negativa miljökonsekvenser jämfört med nollalternativet (ÖP2014). Detta i första hand eftersom tidigare föreslagen bebyggelse i lägen med svag kollektivtrafikförsörjning och där utveckling inneburit stor påverkan på natur- och kulturmiljövärden utgått.

Kommunens stora naturvärden uppmärksammas systematiskt i planförslaget och stöd ges för att i efterföljande planering säkerställa att värden bevaras och stärks. Lokalt kan negativa konsekvenser uppstå när naturmark omvandlas till bebyggelse. Ett tydligare krav på kartläggning av värden och anpassning av sådan ny bebyggelse skulle kunna minska dessa risker och möjliggöra anpassning av bebyggelsen.

För kommunens vattenmiljöer bedöms planförslaget ge positiva konsekvenser.

De rika kulturmiljövärden som finns i kommunen tillåts, liksom riksintresseområden för kulturmiljövården, påverka planförslagets utformning i stor utsträckning. Planförslaget innebär att en stor del av kommunens kulturhistoriska värden bevaras vilket är positivt för kulturmiljön, men innebär även bebyggelseutveckling i känsliga områden och inom riksintresse för kulturmiljövården vilket innebär negativ påverkan. Jämfört med nollalternativet (ÖP2014) är planeringsinriktningar tydligare, och samtliga tätorter beskrivs separat. Ett förnyat och utvidgat kulturmiljöprogram behövs för att ge nödvändigt stöd i efterföljande planering.

Planeringen inriktas på att minska klimatpåverkan från i första hand trafiksystemet, genom att koncentrera ny byggelse till kollektivtrafiknära lägen och att gynna alternativ till bilen för resande. Planförslaget bör kompletteras med riktlinjer för att ny bebyggelse i första hand ska anslutas fjärrvärmenätet. Planförslagets bebyggelsestruktur är mer gynnsam ur ett klimatperspektiv än ÖP2014. Kraftfulla andra åtgärder måste dock parallellt vidtas för att klimatpåverkan från kommunens invånare och verksamheter ska minska i linje med nationella och internationella mål.

Planförslaget uppmärksammar på ett tillfredsställande sätt risker som behöver hanteras i planeringen, med anpassade riktlinjer.

SOCIALA KONSEKVENSER

Planförslaget har högt ställda sociala ambitioner och identifierar ett flertal strukturella problem i kommunen som den fysiska planeringen kan bidra till att minska. Jämfört med nollalternativet ÖP2014 bedöms planförslaget på ett tydligare sätt ha uppmärksammat dessa problem och anvisat anpassade inriktningar inom den fysiska planeringens räckvidd.

Planförslaget har ett stort fokus på mötesplatser och ökad socialt utbyte. Ambitionerna följs upp av planeringsinriktningar som ska ge möjlighet för efterföljande planering att uppnå de höga ambitionerna i relation till den problembild som ges

Översiktsplanens potential skulle kunna nyttjas ytterligare om krav ställdes på fördjupade eller nya typer av sociala kunskapsunderlag i efterföljande planering.

Bedömningen är att planförslaget för vissa geografiska områden kan ge negativa konsekvenser för människors hälsa. Detta gäller i första hand Rosersberg och området öster om Märsta station, men också andra platser nära högt trafikerade vägar. Flyg-, järnvägs- och vägtrafikbuller kan göra skapandet av en hälsosam ljudmiljö mycket svårt. Att bygga för goda ljudmiljöer bör alltid vara ett krav i planeringen, oavsett vilka ställningstaganden kring områdesutveckling som gjorts i tidigare planering.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Kommunala kostnader förenade med utveckling av bebyggelse och infrastruktur kan vara betydande, och kommer ofta långt tidigare än skatteintäkter från nya invånare uppstår. Planförslaget skulle kunna kompletteras med en utbyggnadsstrategi där de kommunalekonomiska effekterna av planförslaget vägs in så att kostnader och nya intäkter balanseras över tid.

För näringslivet bedöms planförslaget sammantaget ges positiva konsekvenser jämfört med nuläget. Förslag för markanvändning och kompletteringar i transportinfrastruktur är tydligt inriktade mot att nyttja goda lägesegenskaper och skapa bra förutsättningar för tillväxt och utveckling av verksamheter.

Kopplingar mellan fysisk planering och hushållens ekonomi finns i första hand genom hur den bidrar till tillgången på bostäder som hushållen har råd att långsiktigt efterfråga, ökar möjligheterna att ta sig till jobb, utbildning, handel och service utan att äga en egen bil, samt bidrar till tillgänglighet till regionens arbetsmarknad. God tillgång på lokaler för nyföretagande kan bidra till ekonomisk utveckling och sysselsättning. Planförslaget uppmärksammar dessa förhållanden, men kunde genom att ställa skarpare krav på fördjupade underlag och analyser ge bättre förutsättningar för att efterföljande planering ger utväxling i detta avseende.

Planförslagets konsekvenser i termer av hushållning med mark och resurser bedöms som positiva. Förslag på ny markanvändning är avvägda mot samhällsmål, och de statliga riksintressena tillgodoses till största del.



Foto: Rosie Alm

Ordförklaringar

AREELLA NÄRINGAR

Samlingsnamn för områden för jordbruk, skogsbruk, vattenbruk och yrkesfiske.

ARRONDERING

Syftar på åkrarnas sammanhållning och läge i förhållande till varandra och de byggnader som arrendatorn använder i sin verksamhet.

BLÅSTRUKTUR

Vattendelen i en sammanhängande väv av grönska, mark och vatten, i olika geografiska nivåer. Innefattar naturliga vattendrag, sjöar och grundvatten men även dagvattnet och dess system. Likaså anlagda och naturliga våtmarker samt dikesföretag som avleder vatten och har stor betydelse för lantbruket och även den urbana miljön.

BOTRYGGT 2030

Nationellt övergripande, brottsförebyggande och trygghetsskapande riktlinjer för planering, utformning och vidareutveckling av nya och befintliga fysiska miljöer.

DETALJPLAN

Detaljplaner upprättas enligt Plan- och bygglagen för att reglera mark- och vattenanvändningen. Detaljplanen ger byggrätter, och har en genomförandetid under vilken markägaren ska söka bygglov för att planen ska genomföras. Detaljplanen är juridiskt bindande.

EKOSYSTEM

Enhet som innefattar alla organismer och deras omgivning inom ett område exempelvis en sjö eller en skog.

EKOSYSTEMTJÄNST

De funktioner hos ekosystem som på något sätt gynnar samhället, tjänster som direkt eller indirekt påverkar människors välbefinnande. Pollinering, naturlig vattenreglering och naturupplevelser är några exempel på ekosystemtjänster.

FYSISK PLANERING

Fysisk planering handlar om hur mark och vattenområden bör användas, var bebyggelse och infrastruktur ska ligga och hur den bör vara utformad. Plan- och bygglagen styr kommunernas fysiska planering. Exempel på fysisk planering är detaljplaner och översiktsplaner.

FÖRTÄTNING

Att bygga inom befintliga områden till skillnad från utglesning som innebär att tätorten växer utåt.

GRÖN INFRASTRUKTUR

Grön infrastruktur är ett ekologiskt funktionellt nätverk av livsmiljöer och strukturer, naturområden, samt anlagda element som utformas, brukas och förvaltas på ett sätt så att biologisk mångfald bevaras och för samhället viktiga ekosystemtjänster främjas i hela landskapet. Grön infrastruktur är ett samlingsbegrepp för både vatten- och landmiljöer.

GRÖNA KILAR, VÄRDEKÄRNOR OCH SVAGA SAMBAND

Gröna kilar är stora, sammanhängande grönområden i närheten av bebyggelse. De gröna kilarna erbjuder tätortsnära möjligheter till rekreation, natur- och kulturupplevelser samt är betydelsefulla för den biologiska mångfalden.

Gröna värdekärnor utgör de delar av de gröna kilarna som har högst natur- kultur- och rekreationsvärden. Värdekärnorna har stor biologisk mångfald och kan sägas vara de mest värdefulla delarna av en kil.

Gröna svaga samband är smala partier i de sammanhängande gröna kilarna som är viktiga att bibehålla och stärka för att stärka ekologiska spridningssamband och friluftsvärden. Om sambanden byggs bort bryts kilen upp i separata delar och centrala funktioner i kilarna riskerar att försvinna.

GRÖNSTRUKTUR

Sammanhängande väv av grönska, mark och vatten, i olika geografiska nivåer, både i

lokalt mellan husen i tätorter, i anslutning till bebyggelse och i det omgivande landskapet.

HÅLLBARA TRANSPORTVAL

Bidrar till att transporterna påverkar miljön mindre negativt än idag, minimerar hälsorisker, blir säkrare och kan möjliggöra ett mer tillgängligt transportsystem.

HÅLLBAR UTVECKLING

Hållbar utveckling handlar om att säkerställa goda livsvillkor för alla människor nu och i framtiden. Utgångspunkten i översiktsplanen är att människan är i centrum, att ekologin sätter ramarna och att ekonomin är ett medel och en förutsättning för hållbar utveckling. Social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet är inte tre separata spår utan de hör ihop och påverkar varandra.

KLIMATSMART

Produkt, tjänst, åtgärd eller beteende som är vetenskapligt belagt och evidensbaserat bra för miljön och i förhållandevis låg utsträckning bidrar till någon av människan orsakad klimatförändring.

KOSTNADSEFFEKTIV INFRASTRUKTUR

Kostnadseffektivitet för infrastruktur syftar till öka anläggningens kapacitet samtidigt som resursanvändandet minskar. Infrastruktur innefattar i detta sammanhang både social och teknisk infrastruktur.

Social infrastruktur innefattar samhällstjänster och service som bidrar till välfärdssamhället, till exempel pedagogisk verksamhet, vård och omsorg, hälsa och fritid. Den sociala infrastrukturen kan vara både offentlig och privat.

Teknisk infrastruktur avser vägar, järnvägar, el- och telenät och omfattar stora gemensamma investeringar som upprätthåller samhällsfunktioner och levnadsstandard fysiska tillgångar som i regel har formen av stora nätverk, till exempel vägar, järnvägar, anläggningar för energiöverföring, vatten- och avloppsnät samt infrastruktur för post-, tv och radiosändningar, IT och telefoni.

PLANSKILD KORSNING

En korsning där vägar och/eller järnvägar/spårvägar korsar varandra i skilda plan, som en bro eller tunnel. Det vill säga att korsande rörelser kan ske samtidigt utan att påverka varandra.

REGIONAL STADSKÄRNA

Platser i Stockholms län som har utvecklingspotential och kan komplettera varandra och den centrala regionkärnan när det gäller service, arbetsplatser och boende i syfte att skapa både en tätare och en mer flerkärnig region. Regionala stadskärnor pekas ut i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050.

RESURSHUSHÅLLNING

Resurshushållning innebär dels att mark, vatten och fysisk miljö i övrigt används så att en från ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas, och återanvändning och återvinning liksom annan hushållning med material, råvaror och energi främjas så att ett kretslopp uppnås. Resurshushållning avser även hushållning med gemensamma resurser. Detta kan göras inom många olika delar av samhället genom exempelvis återvinning av avfall, hushållning med energi, minskat matsvinn med mera.

SCIENCE PARK

Science parks är neutrala plattformar för samverkan. De erbjuder stimulerande och utvecklande miljöer som erbjuder kunskapsintensiva tillväxtföretag i alla faser tillgång till infrastruktur, nätverk, affärsutveckling och innovationsstöd. En science park kan beskrivas som en mötesplats mellan människor, idéer, kunskap och kreativitet samt utgör ofta en plattform för större innovations- och samverkansprojekt mellan offentlig sektor, näringsliv och akademi. Science Parken har ofta samarbeten med akademin för att underlätta att kunskap och forskningsresultat kan kommersialiseras och nå ut på marknaden eller på annat vis användas för att skapa konkurrenskraftiga företag.

STADSGATA

Gatan ska vara trygg för gång- cykel och kollektivtrafik. Det kan också inbegripa ett perspektiv om levande och sammanhängande gaturum med träd och att bebyggelsen har entréer mot gatan, men olika varianter finns utifrån förutsättningarna på platsen.

UPPLÅTELSEFORM

Det sätt på vilket man förfogar över sin bostad. I Sverige finns upplåtelseformerna hyresrätt, bostadsrätt och äganderätt, samt en mindre del kooperativ hyresrätt.

URBANA KVALITETER

Ett stadsrum som är aktivt under dygnets flesta timmar. Parker, torg och offentliga byggnader är en del av gatunätet och bidrar till en blandning av funktioner och ett varierat socialt liv. Husens entréer vetter direkt mot gatan. Det finns en mänsklig närvaro i fasadlivet med till exempel balkonger eller lokaler.

Skalan hos husen anpassas efter den gående människan men bilar är tillåtna i princip i hela gatustrukturen. Gatunätet är så kontinuerligt som möjligt och det finns flera sätt att röra sig mellan olika målpunkter. Det är nära till service, kultur, natur, vatten, kollektivtrafik, handel och bostäder.

ÅTGÄRDSVALSSTUDIE (ÅVS)

En åtgärdsvalsstudie är ett arbetssätt för Trafikverket som grundar sig på dialog med bland annat kommuner och regioner. Åtgärdsvalsstudier tar hänsyn till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och kombinationer av dessa. Val av åtgärder handlar om att lösa problem och tillgodose behov. Valen ska bidra till en hållbar samhällsutveckling genom kostnadseffektiva åtgärder.

Planeringsunderlag

Styrdokument i Sigtuna kommun

- Översiktsplan 2014
- Avfallsplan för Sigtuna kommun (2016)
- Bevarande- och förnyelseplan för Sigtuna stad (2019)
- Cykelplan (2013)
- Dagvattenpolicy för Oxunda vattensamverkan (2016)
- Dagvattenpolicy Sigtuna kommun (2002)
- Kulturminnesvårdsprogram för Sigtuna kommun (1988)
- Klimatstrategi för Sigtuna kommun (2009)
- Ortsanalys Sigtuna (2007)
- Ortsanalys Märsta (2009)
- Trafikstrategi för Sigtuna kommun (2009)
- VA-plan 2017, inkl. VA-policy för Sigtuna kommun (2016)
- Vattenplan Sigtuna kommun (2016)

Riktlinjer i Sigtuna kommun

- ESKO i Sigtuna kommun (2016)
- Lekplatsplan (2019)
- Fördjupad översiktsplan för Arlandaområdet (2006, fördjupning av ÖP2002)
- Gemensamma riktlinjer för hantering av tätortens dagvatten (2017)
- Handlingsplan för att stärka barnets rättigheter i Sigtuna kommun 2018-2022
- Jordbruksmark i den fysiska planeringen (2018)
- Landsbygdsprogram (2009)
- Miljöprogram för Sigtuna kommun (2010)
- Plan för klimatsmart Sigtuna (2017)
- Program för bostadsbyggande 2021-2025 (2020)
- Riktlinjer för bebyggelseutveckling i dalgången mellan Hova och Odensala (2020)
- Riktlinjer för dagvattenhantering i Sigtuna kommun (2002)
- Sigtuna kommuns sociala plan för barn 2017-2022
- Sociala kompassen (2019)
- Strategisk handlingsplan mot våldsbejakande extremism (2017)

Framtaget med extern part

- BoTryggt 2030, handledning (2020, Stiftelsen Tryggare Sverige)
- Delregional utvecklingsplan för Arlanda, Arlandakommunerna (2016, Knivsta, Sigtuna, Upplands Väsby, Vallentuna kommuner och Swedavia)
- RUFS 2050, Regional utvecklingsplan för Stockholm (2018, Region Stockholm)
- Stadsbyggnadsstrategi Airport City Stockholm (2013, Swedavia, Sigtuna kommun och Arlandastad Holding)

Urval av planeringsunderlag

- Grön infrastruktur – regional handlingsplan för Stockholms län (2018, Länsstyrelsen i Stockholms län)
- Järnvägsplan för Märsta station (2017, Trafikverket)
- Klimatanpassning i fysisk planering - vägledning från länsstyrelserna (2012, Länsstyrelserna)
- Masterplan Arlanda (Swedavia)
- Nytt utpekande för trafikslagens anläggningar – pågående remiss (mars 2021)
- Regionala stadskärnor i Stockholmsregionen - Uppföljning av utvecklingen i de yttre regionala stadskärnorna (2013, Stockholms läns landsting)
- Riksintresseprecisering för Stockholm Arlanda Airport (Trafikverket, mars 2021)
- Sammanfattande redogörelse för Sigtuna kommun (2017, Länsstyrelsen Stockholms län)
- Sammanställning av: Statliga och mellankommunala intressen av betydelse för kommunernas planering (feb 2020, Länsstyrelsen Stockholms län)
- Svaga samband i Stockholmsregionens gröna kilar – när, var, hur? (2009, Region Stockholm)
- Översyn av riksintresset för kulturmiljövården (2020, Riksantikvarieämbetet)



Foto: Rosie Alm

Sigtuna kommun

Södergatan 20, 195 85 Märsta
Tel: 08-591 260 00 www.sigtuna.se